



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2008

IX Legislatura

Núm. 47

## FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ANTONIO LOURO GOYANES

Sesión núm. 3

celebrada el miércoles 25 de junio de 2008

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Proposiciones no de ley:

- |  |   |
|--|---|
| — Sobre el aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia. Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/000062.) .....  | 2 |
| — Relativa a la modificación del Plan Director del aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000064.) ..... | 2 |
| — Sobre el aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000147.) .....   | 2 |

— Sobre el trazado del AVE en el tramo Vilademuls-Bàsacara. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000225.) . . . . .	9
— Sobre la afectación acústica de la línea ferroviaria Castellbisbal-Mollet a su paso por Sant Cugat del Vallès, en la provincia de Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000109.) . . . . .	12
— Relativa a las infraestructuras de Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000118.) . . . . .	15
— Sobre medidas para la adecuación de las políticas públicas del Estado en favor de las familias numerosas en materia de beneficios en el transporte. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000127.) . . . . .	18
— Por la que se insta al Gobierno a promover un cambio en los horarios de la conexión AVE Madrid-Málaga, estableciendo una parada más en la ciudad de Antequera. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000153.) . . . . .	21
— Relativa a la ejecución de las obras de los tramos ferroviarios correspondientes al ferrocarril Huesca-Canfranc. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000168.) . . . . .	25
— Sobre el parquin Camp de Tarragona. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000261.) . . . . .	28
— Relativa a los plazos temporales de finalización de la totalidad del Eixo Atlántico ferroviario y la conexión por alta velocidad de Galicia con la Meseta. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000218.) . . . . .	33
— Sobre la construcción de una rotonda iluminada en el kilómetro 154 de la antigua carretera N-1 en el municipio de Fuentespina (Burgos). Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000242.) . . . . .	37

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

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo con el orden del día que ha sido remitido a todos y a todas, vamos a proceder al debate y votación de las proposiciones no de ley que figuran en el mismo. Inicialmente realizaremos el debate de las distintas proposiciones no de ley y finalmente las votaciones. Estimamos que no votaremos antes de las trece horas. Si nadie tiene inconveniente, haríamos una breve alteración del orden del día, que es que la décima proposición no de ley, de Esquerra Republicana-Izquierda Unida, pasaría a ser debatida como punto 3.º

#### PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **SOBRE EL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN-HONDARRIBIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/000062.)**

— **RELATIVA A LA MODIFICACIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN-HONDARRIBIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000064.)**

— **SOBRE EL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN-HONDARRIBIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000147.)**

El señor **PRESIDENTE**: La proposición no de ley correspondiente al punto 1.º del orden del día, de la que es autor el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), el punto 2.º y el punto 6.º, de las que son autores el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Socialista, tienen que ver con el aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia. A efectos de debate vamos a acumular las tres iniciativas. Para su defensa tiene la palabra en primer lugar el portavoz del Grupo Parlamentario Vasco, el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Deseo iniciar mi intervención agradeciendo y felicitando. En primer lugar, agradeciendo al Grupo Parlamentario Socialista y al Grupo Parlamentario Popular que hayan puesto su mejor voluntad y empeño para que hoy aquí podamos presentar —como vamos a hacerlo— un acuerdo entre ellos y mi grupo, el Grupo Parlamentario Vasco; acuerdo al que espero que se sume el resto de los grupos aquí presentes, acuerdo que pretende garantizar algo más que el futuro de un aeropuerto no exento de muy diversos problemas como es el aeropuerto de Ondarribi-San Sebastián. Y mi agradecimiento quiero personalizarlo en los señores Azpiroz y Gasco, que son quienes más han trabajado en este acuerdo junto conmigo; agradecimiento que también quisiera extender a AENA y a su presidente, de quien me consta que ha hecho esfuerzos para que hoy podamos, como digo, presentar una proposición no de ley sustitutiva de las tres que cada grupo había presentado por su lado y que significan lo que, por otro lado, quería decir al comienzo; significan que hemos logrado un acuerdo del que todos debemos felicitarnos. Me felicito por el acuerdo y me felicito también de que inauguramos, en algún sentido, este periodo de sesiones —al menos en lo que hace referencia a las proposiciones no de ley— justamente con esta que hace referencia al aeropuerto de Ondarribi-San Sebastián. Y no es casual que esto ocurra así, no es accidental. Los tres grupos hemos tenido diligencia en presentar proposiciones no de ley porque urgía tomar una decisión; decisión que, al parecer, como ahora intentaré explicar, va a ser favorable.

Dicho esto, quiero también de inmediato manifestar que esta proposición no de ley no resuelve el conjunto de los problemas del aeropuerto de Ondarribi-San Sebastián, como intentaré explicar posteriormente. Pero, eso sí, creo que pone punto final o inicia un proceso que debe acabar ahí, donde deben calmarse de alguna forma o deben desaparecer determinadas incertidumbres que, a raíz de actuaciones en dicho aeropuerto, derivadas en algún sentido de una proposición no de ley que aprobamos aquí en el Congreso al comienzo de la anterior legislatura, estaban afectando de forma especial a este aeropuerto en los últimos tiempos y que, como no podía ser de otra forma, habían suscitado notable preocupación e inquietud en la sociedad guipuzcoana en muy diversos ámbitos, públicos y privados. Como digo, hago votos para que esa calma —que parece que va a llegar respecto a las turbulencias que estaban ocurriendo en dicho aeropuerto en los últimos tiempos— aporte mayor clarificación en orden al futuro del aeropuerto y, al mismo tiempo, tranquilidad a los ciudadanos y ciudadanas e instituciones públicas, diputación, ayuntamientos, Gobierno vasco, etcétera; y calma también a instituciones privadas como la Cámara de Comercio de Gipuzkoa, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Gipuzkoa; Adegí, la patronal guipuzcoana, etcétera, que en repetidas ocasiones se habían manifestado preocupados por lo que podía estar ocurriendo con este aeropuerto en los próximos tiempos. ¿Qué resolvemos o qué intentamos resolver con

esta proposición no de ley acordada entre los tres grupos? El que la implantación de las áreas de seguridad de extremos de pista, las resas, se haga de forma tal que no limite la longitud de una pista que ya es corta, de 1.750 metros, o al menos no la limite de forma tal que condene al aeropuerto a una progresiva y prácticamente imparable defunción. Eso es lo que perseguimos, dicho de forma activa. Perseguimos que la operatividad actual del aeropuerto de Ondarribi-San Sebastián continúe tal cual —no estamos hablando de grandes mejoras—, que la operatividad continúe, que las aeronaves que hoy están operando en dicho aeropuerto puedan seguir operando al tiempo que se cumplen las normativas de seguridad de la OACI. Es decir, que en nombre de la seguridad no nos quedemos sin aeropuerto. Este es el viejo dilema que en otros ámbitos suele estar entre seguridad y libertad. Nosotros lo teníamos entre seguridad y desaparición del aeropuerto.

La limitación actual de aeropuerto, 1.750 metros, constituye una evidente debilidad ya de por sí del aeropuerto de Ondarribi, máxime cuando además esto va unido a condiciones complejas y costosas para su ampliación. No es fácil ampliar el aeropuerto de Ondarribi por múltiples razones, tanto desde un punto de vista ambiental como por el impacto urbanístico que toda ampliación necesariamente debe tener en el entorno. De ahí que el recorte de 300 metros, que sería a lo que teóricamente nos llevaría la implantación de las resas, se entendió que podía simplemente hacer desaparecer en un plazo de tiempo no demasiado largo la operatividad de este aeropuerto. Hoy, como digo, tras el acuerdo entre los tres grupos parlamentarios, dejamos en manos de AENA el que resuelva este tema, con la mejor de las soluciones que ellos sepan buscar. Siempre, insisto, salvando la operatividad del aeropuerto de Ondarribi. Esa es la razón de ser de mi felicitación al resto de los grupos y mi felicitación también a la buena voluntad mostrada por AENA para que esto sea finalmente así.

Decía, y quiero insistir en este tema sin alargarme excesivamente, que esto no resuelve el conjunto de los problemas del aeropuerto de Ondarribi. El aeropuerto de Ondarribi tiene unos problemas muy complicados en orden a su futuro y somos todos conscientes. Tiene debilidades como esta de la longitud de pista limitada; tiene debilidades como el espacio para el estacionamiento de aeronaves, que es estrecho, que dificulta la operación de aeronaves tipo C y superiores; tiene unas instalaciones y servicios en el área terminal que, si bien se van mejorando, son muy deficientes, digamos que son bastante poco apropiadas para el carácter de negocios que predomina entre sus usuarios; y tiene problemas en las condiciones generales del aeropuerto que no siempre son aptas para captar compañías de bajo coste que pudiesen dinamizar el entorno, que es el entorno de San Sebastián y Gipuzkoa, que como saben ustedes es un entorno de negocios y es un entorno turístico, con notable desarrollo posible en el futuro también en estas áreas. Esas son debilidades que todos reconocemos, que están ahí y que

hoy no resolvemos. Y tiene amenazas, una de las amenazas era esta, la que hoy intentamos resolver: que a raíz de la implantación de las medidas de seguridad 1.750 metros pasarán a 1.450 metros y que el aeropuerto fuera impracticable incluso para las aeronaves que hoy están operando en dicho aeropuerto. Esto, insisto, se resuelve. Pero mirando más a medio y largo plazo tiene otro tipo de amenazas, dicho en términos económicos o de desarrollo. Por ejemplo, la amenaza de que un día, en unos cuantos años, va a llegar el AVE prácticamente al lado del aeropuerto y va a establecerse, lógicamente, una competencia entre ambos sistemas de transporte que evidentemente va a hacerle más difícil al aeropuerto de Fuenterrabía continuar su desarrollo futuro.

Sin embargo no todo son amenazas y debilidades. Tienen también fortalezas y hay también oportunidades a las que el aeropuerto de Fuenterrabía puede acogerse y puede, por lo mismo, intentar tener un futuro como el que todos nosotros deseáramos que lo tuviera. Y cuando uno tiene una cierta perspectiva del conjunto de las amenazas, debilidades, fortalezas y oportunidades, en este caso, de un aeropuerto, de una infraestructura de transportes, mi grupo entiende que es necesario mantener una doble actitud. Por un lado, intentar resolver los problemas a corto, como lo que hoy intentamos hacer a través de una proposición no de ley; pero también es necesario tener una cierta visión más a medio y largo plazo, y deben compaginarse las dos visiones, la de medio y largo plazo y la del corto plazo con las actuaciones. Hoy, a nosotros como grupo nos hubiera gustado que esta visión a medio y largo plazo estuviera también presente de alguna forma en esta proposición no de ley. De hecho, en la proposición no de ley que nosotros presentamos había un punto, al que hemos renunciado por lo que explicaré a continuación, en el que se planteaba que empezaba a ser necesario reconsiderar la operatividad de este aeropuerto en función del acuerdo que hoy en día existe entre España y Francia, que condiciona enormemente a este aeropuerto, porque saben ustedes que los aviones en este aeropuerto a la hora de despegar y de aterrizar sobrevuelan en la inmensa mayoría de los casos la parte de Hendaya, la parte del Estado francés, y eso ha requerido un acuerdo entre los dos Estados. Es un acuerdo que ha posibilitado lo que ha posibilitado, pero tampoco permite más, y ello está condicionando también el desarrollo futuro. Nosotros entendemos que a medio y largo plazo este es un tema que debe ser reconsiderado por los dos Estados, pero debe serlo no en base a este acuerdo que está hecho en función de lo que constituye la vieja Europa, es decir, en virtud de fronteras que todavía subsistirían; si van a lo largo de una frontera observarán, como nosotros hemos observado, que hay doble de todo: si a un lado hay un aeropuerto, al otro lado hay otro aeropuerto; si a un lado hay un puerto, al otro lado hay otro. Ese es el sistema de fronteras del que venimos y que no ha desaparecido. Se trata de una área urbana continua, y, si ustedes la conocen, sabrán que se desarrolla, por decirlo simplemente, desde San Sebastián hasta Bayona. En algún momento y dentro

del marco europeo debieran hacerse consideraciones de cuál es el conjunto de las infraestructuras que a esta área urbana transfronteriza corresponde tener y seguramente nadie decidiría que hace falta un aeropuerto a un lado, otro al otro, un puerto a un lado y otro al otro. Ustedes saben que Europa, a través de los programas Interreg, etcétera, ha intentado desarrollar esta visión transfronteriza con escaso éxito —hay que reconocerlo—, con éxitos parciales. En Europa, donde hay aeropuertos transfronterizos, entra usted por un país y sale por el otro y viceversa, pero todavía aquí no ha habido la flexibilización y la permeabilización suficiente de lo que constituye la vieja frontera para que podamos empezar a hablar todos de un área urbana que es continua, toda ella europea, y que requeriría una consideración desde esta perspectiva. Seguimos empeñados en que esto se debe hacer pero, evidentemente, en la urgencia de esta decisión entendemos que podemos renunciar a este punto, que era el punto c) de nuestra original proposición no de ley, no sin reclamar que cuanto antes nos sentemos a hacer este tipo de consideraciones a medio y largo plazo —porque este es un tema que va a llevar tiempo y ha de llevar una reflexión y unas actitudes de apertura que hoy seguramente no existen—, mejor. Desde esta perspectiva, las cumbres franco-españolas no sé si son el marco ideal, pero alguien debiera empezar a plantear el tema y decir que es una zona transfronteriza. Les puedo decir además que existen numerosas iniciativas como la de la llamada eurociudad Bayona-San Sebastián —no sé si ustedes la conocen—, que ha sido financiada y sigue siendo financiada por la Comunidad Europea en la que participan instituciones de uno y otro lado que intentan poco a poco ir flexibilizando y permeabilizando todo este tipo de cosas, que existe por lo mismo una base a la que agarrarse para ir avanzando poco a poco y nosotros deseáramos que, en definitiva, los guipuzcoanos —no solo los guipuzcoanos sino el conjunto de esta área urbana transfronteriza— cuenten con esos medios de transporte, de personal y de mercancías que les son necesarios para un desarrollo futuro en un siglo que ya es el XXI, que no es el siglo XIX y ni siquiera el XX. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)** Insisto en que este es un aspecto que desaparece de la proposición no de ley. Nosotros aceptamos su desaparición, pero lo hacemos coyunturalmente y queríamos dejar constancia clara de que esta consideración complementaria, esta consideración más englobadora, que creemos que va a ser necesaria cuanto antes mejor para la solución del futuro de este aeropuerto y del conjunto de las infraestructuras de transporte del territorio, cuanto antes empiece a ocuparnos un rato a todos y cuanto antes empiece a ser objeto de preocupación y de acción por parte de todos, mejor.

Termino, señora presidenta, volviendo a mis palabras de arranque. Agradezco nuevamente al Grupo Popular y al señor Azpiroz en particular, al Grupo Socialista y al señor Gasco en particular, el esfuerzo que entre todos hemos podido desarrollar para que hoy efectivamente

esta piedra que existía ya y que molestaba mucho en el desarrollo inmediato del aeropuerto de Fuenterrabía pueda desaparecer, los ciudadanos y ciudadanas de Gipuzkoa y sus instituciones puedan tranquilizarse por lo que pueda ser el riesgo de la desaparición inmediata de la operatividad actual del aeropuerto; que esto desaparezca, que vuelva la tranquilidad y que todos podamos empezar a hablar con un poco más de sosiego y de perspectiva del futuro, que sigue siendo problemático, del aeropuerto de Fuenterrabía.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Azpiroz.

El señor **AZPIROZ VILLAR**: Coincido con las palabras expresadas por el portavoz del Partido Nacionalista Vasco en su intervención y quiero mostrar, primero, la satisfacción del Grupo Parlamentario Popular y mi satisfacción personal como diputado guipuzcoano por el acuerdo al que hemos llegado esta mañana, que nos parece que es una buena forma de comenzar esta legislatura en un tema que ya se había enquistado y que estaba a punto no ya de oxidarse sino de derruirse definitivamente. También quiero agradecer la disposición que en este sentido han mostrado el señor Beloki por parte del PNV y por parte del Partido Socialista el señor Gasco y también el señor Buen, que además han tenido la habilidad y voluntad de llegar al acuerdo que hoy vamos a plasmar aquí en esta Comisión.

Quiero hacer un relato histórico, que intentaré que sea lo más breve posible porque algunas cuestiones ya han sido citadas en la intervención que me ha precedido; quiero poner encima de la mesa algunos aspectos para que se comprenda perfectamente la postura del Grupo Parlamentario Popular desde esa proposición no de ley que planteamos al inicio de esta legislatura y desde la enmienda que habíamos formulado a la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista. En el año 2004 se modifica el Plan director del aeropuerto de Fuenterrabía, gobernando el Partido Popular y con la pretensión de prolongar la pista en casi 500 metros, es decir, no solo el mantenimiento de la operatividad de la pista actual sino un poco más, 200 metros más, más las exigencias de las resas de seguridad a las que la legislación internacional nos obliga. En el año 2004, después de las elecciones, pese a una situación de cierta oposición popular con una coordinadora antiapertura del aeropuerto, los populares dimos la cara manifestando nuestro compromiso por entender que era una infraestructura del interés general de los guipuzcoanos y, por tanto, un bien para todos nuestros conciudadanos; pese a la impopularidad y pensando en aquel entonces además en que íbamos a ganar mantuvimos una posición. En el año 2004, pasadas las elecciones, se produce en esta Cámara un nuevo debate con el único voto en contra de este diputado y del partido al que se honra en representar y salió adelante una restricción al plan director y, por tanto, a la necesaria ampliación de la pista, por lo menos en prin-

cipio y salvo que técnicamente resulte otra cuestión, en los 300 metros que puedan mantener la seguridad de la misma. En el año 2008, afortunadamente, llegamos a una solución.

El señor Beloki planteaba una serie de cuestiones. Creo que nos deberíamos felicitar hoy por haber conseguido lo fundamental, aunque luego haya cosas que puedan ser importantes pero que, en todo caso, juzgamos accesorias. Si hoy los grupos parlamentarios que hemos suscrito este texto común no lo hubiéramos hecho, no cabría plantearnos las complejidades accesorias que en el futuro pueden surgir en relación con un aeropuerto viable, estaríamos hablando simple y puramente de un aeródromo y no de un aeropuerto. Por tanto, creo que el núcleo fundamental, en el cual es además plenamente competente esta Cámara, hoy se dilucida y con esto se da respuesta a las necesidades de los guipuzcoanos y a la creciente participación —hoy, no en su día, todo hay que decirlo— de instituciones guipuzcoanas que, ahora sí, se han decantado, quizá porque llegaba ya el momento final y ha sido la ocasión de replantearse cuestiones; se ha citado a la Cámara de Comercio y hay una institución a la que quiero expresamente citar aquí porque desde el principio también coherentemente ha defendido la operatividad del aeropuerto de Fuenterrabía, que es Afodesa, una asociación de ciudadanos guipuzcoanos que en torno a esta cuestión se han unido en defensa de la misma.

Diré que ya hubo un plan estratégico hace años llamado Guipúzcoa 2000 en el que se apostó —lo voy a decir aquí porque se han hecho cosas previas que no han funcionado— por que el aeropuerto guipuzcoano fuera Biarritz y, de hecho, hubo vuelos operativos oficiales Biarritz-Madrid. Hoy es el día en que un 10 por ciento del tráfico de pasajeros que viene a Madrid desde San Sebastián son personas extranjeras, fundamentalmente franceses, y en un número creciente; ya estamos prácticamente en medio millón y hay perspectivas de que podamos alcanzar un millón o 1.200.000. El AVE puede ser una competencia o puede ser una sinergia y una oportunidad complementaria. Estamos viendo cómo las transformaciones sociales nos están descolocando en cuanto a lo que es la demanda de los ciudadanos en relación con la prestación de servicios de transporte y, cuestiones que hace pocos años pensábamos que no se podían plantear, se empiezan a producir y, no solo por negocio sino por ocio y por mil circunstancias, los ciudadanos se están prestando cada vez más a viajar y a utilizar medios de transporte como es el avión. Este es un dato importante porque a veces hacemos análisis en los que decimos que ese viajero final a Madrid a lo mejor va luego en el AVE y no en esto; bueno, cada día hay una voluntad mayor y si se facilita el transporte al final todo esto va creciendo. Y más el día que consigamos tener un aeropuerto de oferta y no un aeropuerto de demanda. Porque evidentemente los flujos ciudadanos de tráfico también se desvían cuando los costos no son competitivos en relación a un aeropuerto que está a 60 ó 70 kilómetros. Pensemos en un señor que vive en Zarauz.

Pues tiene la opción de irse por Loiu que le cuesta la mitad que ir por San Sebastián y evidentemente le compensa hacer 40 kilómetros más y pagar algo más de autopista pero se ahorra un dinero, de manera que vamos a ver si conseguimos tener un aeropuerto de oferta, un aeropuerto, efectivamente, en una zona transfronteriza pero en el cual hemos visto cómo por razones de hecho en su momento fracasó la alternativa que se realizó de Biarritz y hoy en día estamos justamente en la situación contraria. Por tanto, desde la coherencia total que creo que puedo exponer sin ningún tipo de vanagloria pero tampoco de falsa humildad del Partido Popular al haber sido consecuente y coherente de principio a fin en esta cuestión, quiero agradecer que el resto de los grupos hayan modulado su posición y hayan hecho posible este acuerdo que a mí me parece muy importante, y se lo agradezco sinceramente porque no siempre es fácil. A mí me parece que ha sido una nota de responsabilidad de los grupos suscribientes, de los dos, muy especialmente del grupo mayoritario, que en última instancia tiene la clave. Y yo quiero reconocerlo aquí porque me parece que es importante, que en política cuando hay que discutir y hacer partidismo hay que hacerlo, pero cuando hay que llegar a acuerdos porque obedecen al interés común creo que debemos demostrar una mayoría de edad y hacerlo como en este caso vamos a hacerlo.

Llegados a este acuerdo, efectivamente habrá segundas partes en función de los estudios, de los análisis y de las propuestas técnicas y medioambientales que desde AENA se hagan, que se traduzcan en la práctica y se materialicen de la mejor forma posible en el ámbito lógico que es el natural y territorial de Guipúzcoa. Nosotros procuraremos desde nuestras posibilidades —que no son obviamente las que tiene el Partido Socialista ni el Partido Nacionalista Vasco— de coadyuvar, estaremos vigilantes para que el fin que hoy nos ha aglutinado a todos se mantenga y el fin no es otro que el mantenimiento de la operatividad actual. Hay sistemas —y tal vez habrá momento en el futuro de discutirlo— que pueden evitar cuestiones que a algunos les preocupan como las relacionadas con el convenio internacional con Francia en lo que a sobrevolar su espacio aéreo se refiere, porque, entre otras cosas, cuando se suscribió no estábamos en la Unión y ahora sí; y entre otras cosas hay medios tecnológicos que pueden paliar esta situación a través del ILS y facilitar que no obligada o necesariamente tengamos que utilizar el espacio aéreo francés para el pleno uso y operatividad del aeropuerto. Por tanto, señora presidenta, consecuentemente vamos a retirar nuestra proposición no de ley y vamos a retirar también las enmiendas que habíamos formulado al texto del Grupo Parlamentario Socialista. Yo no me voy a extender en el texto final porque el autor fundamental hemos sido todos. He de decir que algún pelo nos hemos dejado en la gatera, tampoco es el texto que al Grupo Parlamentario Popular más le hubiera gustado, pero creo que el señor Gasco podrá explicar por qué en definitiva se ha aglutinado fundamentalmente en relación a la

iniciativa parlamentaria que el Grupo Parlamentario Socialista había presentado en esta Cámara.

Como popular y como guipuzcoano —concluyo, señora presidenta— nos felicitamos por este acuerdo que creo que será muy beneficioso para todos nuestros conciudadanos y que desde luego obedece a los compromisos políticos a los que este diputado se había obligado con sus electores.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista el señor Gasco. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

El señor **GASCO GONZALO**: Señoras y señores diputados, respecto a la proposición que nos tocaba debatir y que al final hemos acordado entre el Grupo Parlamentario Vasco, el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Socialista al cual pertenezco, siendo los tres diputados del territorio de Gipuzkoa y que entre las tres formaciones políticas representemos a cerca del 85 por ciento de electores en las últimas elecciones generales, yo también me quiero congratular por la posibilidad de haber llegado a este acuerdo, por los talentos expresados en las negociaciones que hemos mantenido. Porque el futuro que se cernía sobre una infraestructura básica en cualquier desarrollo económico y social de cualquier territorio no era la mejor de las posibles y tenía, como suele ser habitual en el aeropuerto de Ondarribi y San Sebastián, muchísimos nubarrones. Los diputados y diputadas que somos de ese territorio conocemos cuáles son las dificultades climatológicas que habitualmente nos acompañan en nuestros despegues o aterrizajes y que en muchas ocasiones esos nubarrones incluso nos impiden aterrizar en esa pista. Creo que el acuerdo de hoy consigue disipar esos nubarrones y que podamos seguir despegando y aterrizando en la pista del aeropuerto de Gipuzkoa, y digo esto porque es verdad que en los últimos años ha habido una evolución importante en el número de viajeros. Se ha doblado el número de viajeros en los últimos cinco años, estamos cerca de los 450.000 viajeros, según datos de la memoria de AENA del año 2007, y a lo largo del año 2008, hasta el pasado 31 de mayo, la evolución sigue más o menos siendo la misma, con un ligero descenso, pero está estancada en las mismas cifras. En ese sentido el camino que hoy abrimos es un camino que ilusiona, y que supone una ilusión respecto al futuro y es en el que todos debemos seguir trabajando.

Hoy es un día de consensos, es un día de acuerdos, pero es el resultado también de una larga historia de desencuentros. Lo han comentado tanto el señor Beloki como el señor Azpiroz, a los cuales también agradezco personalmente las negociaciones y los acuerdos a los que hemos llegado gracias a su voluntad como así también lo han expresado ellos. Este es el resultado de una larga historia de desencuentros, pero este consenso y este acuerdo han sido posibilitados por la propia ministra de

Fomento y yo hoy lo quiero resaltar. En la comparecencia del pasado 5 de junio en esta misma Cámara la señora ministra de Fomento, doña Magdalena Álvarez, dijo literalmente: Mire, le ofrezco el guante, le ofrezco la mano, le extiengo la mano para que si ustedes son capaces de llegar a un consenso, a un acuerdo de las fuerzas políticas mayoritarias cuando menos para poder visualizar un futuro para esta instalación, yo estoy dispuesta a recapacitar sobre las decisiones adoptadas y mirar al futuro conforme a los acuerdos que ustedes suscriban. Esta puerta abierta que nos dejó la ministra de Fomento creo que hemos sido capaces, desde el trabajo y desde el acuerdo de los tres grupos, de aprovecharla. Hemos conseguido aprovechar esta senda, este camino que la ministra nos ofreció, y esto también es así probablemente porque detrás nuestro hay muchos miles de ciudadanos y ciudadanas guipuzcoanos que nos lo estaban reclamando. Han resaltado los diputados compañeros en este hemicycle que la inmensa mayoría de los viajes que se realizan en la actualidad —cerca del 80 por ciento— son con destino Madrid: Madrid-Fuenterrabía o San Sebastián-Madrid. Y sobre todo porque están centrados exclusivamente en la cuestión de los negocios, lo cual demuestra también que para las relaciones económicas y para el desarrollo económico del territorio de Gipuzkoa es fundamental mejorar las comunicaciones de nuestro territorio; no solo las aeroportuarias, como en el caso de hoy, sino también las ferroviarias, como ha señalado el señor Beloki y ha hecho mención el señor Azpiroz. Por eso nosotros también apostamos —y hoy lo quiero remarcar aquí como integrante del Grupo Parlamentario Socialista— por el desarrollo, la construcción y la mayor seguridad y solidaridad con las empresas que están construyendo la trama ferroviaria del tren de altas prestaciones o del denominado AVE, que nos va a permitir una comunicación con la Meseta y con el resto del territorio del país para conseguir también mejorar nuestras posibilidades de desarrollo económico. No hay hoy en día ningún territorio moderno, ningún territorio a nivel europeo que si no cuenta con las infraestructuras básicas de comunicación pueda plantearse un futuro en el cual su economía, su desarrollo social puedan mantener unos parámetros razonables de equilibrios y de futuro para sus ciudadanos. Por ello creo importante el trabajo que ha desarrollado también desde el ministerio la dirección de AENA, los técnicos de AENA, que han contribuido a buscar este consenso básico, porque la proposición transaccionada que finalmente apoyaremos y que esperamos que cuente con el apoyo mayoritario, incluso el de todos los grupos si fuera posible, es la apuesta por la modernización, por la mejora de la calidad del servicio y por la mejora de la calidad de las instalaciones que tanto estábamos esperando y que también estaba esperando el Ministerio de Fomento, que ha hecho un esfuerzo grandísimo en estos cuatro años por modernizar la inmensa mayoría de las instalaciones aeroportuarias y que en este caso estaba pendiente de nuestro trabajo, de nuestras decisiones, desde el respeto a las decisiones que Gipuzkoa y las

instituciones guipuzcoanas acordaran al respecto. Por tanto, ahora es el momento de que los técnicos trabajen, de que se desarrollen los planes y los trabajos que nos permitan ver cuál es la mejor solución, la que menos problemas genere para mantener la operatividad actual de nuestro aeropuerto. A medio plazo hay que ser conscientes de cuáles son las realidades con las que nos vamos a encontrar, pero también esos riesgos que pueden existir pueden convertirse en oportunidades, si somos capaces, como hoy, de caminar conjuntamente, porque en este recorrido vamos a tener que trabajar conjuntamente las instituciones locales, las instituciones territoriales o forales, la institución autonómica y la institución del Gobierno de España. Y digo el porqué. Es verdad que en este momento hay un convenio internacional entre el Estado español y el Estado francés que habla sobre todo de la huella del ruido. La preocupación no es la postura de los Estados, es la calidad de vida de los ciudadanos del entorno. La calidad de vida de los ciudadanos del entorno, como todas SS.SS. conocen, siempre está motivada por cuestiones medioambientales y la huella del ruido debe ser la menor de las posibles para que tanto los vecinos de Ondarribi como los de Irún, a los cuales también defendemos, no tengan los problemas que han podido tener en otros momentos. Para ello en el futuro, como decía el diputado que me ha precedido en el uso de la palabra, el señor Azpiroz, yo también soy de los que creo que las técnicas constructivas aeronáuticas seguirán evolucionando como hasta ahora con elementos de sostenibilidad y con ello también se reducirán las emisiones de ruido. Por tanto, las posibilidades de futuro de nuestra infraestructura son importantes, si somos capaces de mantenerla, según el acuerdo que hoy parece que hemos alcanzado.

Otro de los riesgos que puede convertirse en oportunidad es la necesidad de continuar con este consenso básico, que es fundamental, si conocen ustedes la realidad sociológica de nuestra provincia, del territorio de Guipúzcoa, para que los intereses de los desarrollos de vivienda social —que también son importantes— que quiere acometer el Ayuntamiento de Irún y los desarrollos que tiene previstos el Ayuntamiento de Hondarribia se conjuguen con criterios razonables, atendiendo al acuerdo que tomemos hoy de mantener la operatividad de nuestro aeropuerto.

Un riesgo que también debe ser una oportunidad es la necesidad, como no puede ser de otra manera y como la ministra también manifestó en su comparecencia, de que cualquier acuerdo debe tener en cuenta las cuestiones medioambientales que afectan a la ubicación del aeropuerto de Ondarribi-San Sebastián. Nuestro aeropuerto está en una desembocadura que se convierte en una bahía, la bahía de Txingudi, que está protegida por la Unión Europea como un espacio catalogado de calidad medioambiental alta. Por tanto, cualquier proyecto que se presente y cualquier actuación que se prevea requieren de los estudios de impacto medioambiental necesarios y de las autorizaciones o informes pertinentes de otras

instituciones, aunque sea un aeropuerto de interés general. Tendrá que emitir informe el Gobierno vasco, el área de medio ambiente, y por tanto será importante conocer la opinión del Gobierno autonómico al respecto. Como decía, todos debemos caminar juntos porque, si no, las piedras en el camino pueden ser importantes y no seremos capaces de conseguir nuestro objetivo, el que hoy queremos aquí plasmar. Pero todavía hay más. En este momento el aeropuerto de Ondarribi tiene problemas de comunicación viarias y ferroviarias y no son competencia del Gobierno del Estado, son competencia del Gobierno vasco. En la actualidad la carretera que comunica la zona de Donosti aldea con el Bidasoa, incluso con el municipio de Ondarribi, tiene —lo saben muy bien los diputados que me han precedido en el uso de la palabra porque conocen también esa zona—, dificultades y retenciones los días laborables y festivos incluso para llegar al aeropuerto. Las fuerzas políticas que hoy planteamos esta transacción tendremos que acordar en las Juntas Generales de Gipuzkoa que el Gobierno foral también impulse desarrollos de las carreteras que permitan evitar ese cuello de botella que ahora se produce y que no acompañaría la modernización del aeropuerto que hoy estamos planteando. Lo mismo ocurre con los cercanías ferroviarios, en este caso, de Eusko Trenbideak. En su momento en los planes de trabajo en la Diputación Foral, en los que he podido participar como concejal del Ayuntamiento de San Sebastián, así como en las reuniones a las que asistía el anterior alcalde de Ondarribi, ya se planteaba la posibilidad de que el trazado ferroviario de Eusko Trenbideak se prolongara hasta el aeropuerto, comunicándolo así con la inmensa mayoría de los potenciales usuarios del mismo, los usuarios guipuzcoanos. Por tanto, oportunidades tenemos muchas, las tienen los ayuntamientos del entorno, las tiene la Diputación Foral, las tiene el Gobierno vasco y las tiene el Gobierno de España, pero si todos caminamos conjuntamente será mucho más fácil conseguir nuestro objetivo.

El texto que se propone aprobar definitivamente, que está basado en la proposición que habíamos elaborado en el Grupo Parlamentario Socialista y que ha contado con las aportaciones del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) y del Grupo Parlamentario Popular, de los dos diputados de Guipúzcoa que representan hoy en esta Comisión, tiene por objeto mantener la operatividad y mejorar la seguridad, elementos que nos parecen fundamentales. Por ello, si hoy se aprobara este texto, como así parece ser, permitiría al Ministerio de Fomento revisar las decisiones que se habían venido adoptando conforme al plan director vigente, que también obedecía a una resolución parlamentaria, y lo que hoy pretende es cambiar esa resolución del año 2004 y adaptarla a las nuevas necesidades que todos compartimos. Por tanto, vamos a plantear que en la medida de lo posible se mantenga la pista con las características actuales y con nuevos tratamientos, tratamientos que hemos observado que se producen en otros aeropuertos de Europa y de

Estados Unidos, que permiten que el firme del mismo mejore en seguridad cuando las condiciones climatológicas son de humedad o de lluvia y que por ello requieren de mayor distancia para que los vuelos puedan aterrizar o despegar correctamente. Vamos a plantear también, porque así lo permiten las características de las aeronaves que operan en la actualidad, que por lo menos una de las resas pueda implantarse, en concreto la que se considere técnicamente más adecuada, que parece ser que es la que está en el lado de la desembocadura del río Bidasoa y, por tanto, la más próxima al Estado francés, con lo cual también se eliminan, elementos de confrontación con los vecinos de Hendaya, municipio colindante al aeropuerto. Vamos a trabajar para que los técnicos de AENA —estaremos expectantes y atentos, como han señalado los anteriores diputados—, con los estudios de viabilidad medioambiental, nos digan cuáles son las contraprestaciones, las decisiones que hay que adoptar para que, protegiendo al máximo el espacio natural de la bahía de Txingudi, se puedan tomar decisiones razonables que permitan que la pista, con los metros que tenga que tener, mantenga las condiciones actuales para que todas las aeronaves y reactores puedan aterrizar adecuadamente, con el objetivo de que cuando llegue el futuro, ya que según dicen los estudios el 60 por ciento de los viajeros van a utilizar el AVE con destino a Madrid, puedan operar en este aeropuerto no solo respondiendo a la demanda sino también a la oferta que el territorio de Guipúzcoa necesita de cara a su turismo y, como se decía en la proposición, aunque hoy no lo haya dicho verbalmente el señor Azpiroz, para que también nuestra ciudad, San Sebastián, Donosti, pueda ser capital de la cultura europea en el año 2016, con unas infraestructuras de comunicaciones que nos abran al mundo. Yo soy de los que piensa, como decía Pío Baroja, que viajar es bueno, que abrir las mentes es positivo. Los vascos necesitamos viajar y abrir mucho las mentes para que los acuerdos, como los de hoy, sean posibles entre diferentes. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra el señor Jorquera. **(Pausa.)** No se encuentra en la sala.

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds tiene la palabra el señor Herrera. **(Pausa.)** Tampoco está en la sala.

Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Intervengo brevemente para manifestar nuestro apoyo a la moción transaccionada y felicitar a todos los que la han hecho posible.

El señor **PRESIDENTE**: Los tres grupos que presentaron la iniciativa han trasladado a la Mesa un texto transaccionado al que daremos lectura en el momento de la votación.



— **SOBRE EL TRAZADO DEL AVE EN EL TRAMO VILADEMULS-BÀSCARA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000225.)**

El señor **PRESIDENTE**: Finalizado el debate de los puntos 1.º, 2.º y 6.º, pasamos a debatir, como hemos dicho al principio de la Sesión, el punto 10.º del orden del día que corresponde a una iniciativa del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds sobre el trazado del AVE en el tramo Vilademuls-Bàscara. Tiene la palabra para su defensa el señor Herrera.

El señor **HERRERA TORRES**: Esta es una proposición no de ley razonable que, como saben, es reiterada porque se discutió en el Senado y también en esta Comisión en la legislatura anterior. El trazado del AVE transcurre por el corredor viario y ferroviario que pasa por las comarcas de Girona, en paralelo a la AP-7 y a la N-II, pero existe una excepción y es el trazado que hoy trasladamos a la Comisión, el tramo entre Vilademuls-Bàscara, concretamente el subtramo entre Vilademuls-Borrassà. Esta excepción supone una afectación ambiental y también una afectación en la distribución del mismo territorio. Empezaré por lo primero.

El problema —así se expone en la proposición no de ley— es que destruye el corredor biológico natural, atentando gravemente contra varias especies protegidas en el ecosistema del arroyo de Cassinyola que conecta las cuencas hidrográficas del Ter y del Fluvià, perteneciendo estas y una parte del mismo arroyo a la Red Natura 2000. El trazado de este tramo afecta gravemente al entorno urbano, al monumental, del municipio de Bàscara y a los entornos de gran interés natural de dicho núcleo. Ciertamente desde la presentación de la proposición no de ley, no desde el 11 de febrero de 2008 sino posteriormente, ha habido conversaciones entre el Ministerio de Fomento y el Departament de Medi Ambient i Habitatge del Gobierno de la Generalitat intentando garantizar una mejor conectividad de este ecosistema del arroyo de Cassinyola, precisamente para garantizar la menor afectación ambiental, de acuerdo con la declaración de impacto ambiental del Ministerio de Medio Ambiente. Pero a este factor se le suma otro. El factor central es que el cambio de trazado, el que pasaba paralelo a la AP-7 y a la N-II, permitiría no crear otra barrera en materia de infraestructuras sobre el territorio. Por eso nosotros entendemos que hay dos argumentos centrales. Hay un primer argumento ambiental para garantizar la conectividad de especies protegidas del ecosistema del arroyo Cassinyola, y hay un segundo argumento que es la necesidad de no hacer que las infraestructuras, en este caso el trazado del AVE en el tramo de Vilademuls-Bàscara, concretamente entre Vilademuls-Borrassà, supongan otra barrera física para un territorio que pre-

cisamente lo que pretende es evitarlas. Esta propuesta viene avalada por multitud de entidades y asociaciones, viene avalada por organizaciones de defensa del medio ambiente, por los mismos municipios, por los consejos comarcales, por la plataforma Cilma sobre el trazado de la línea de alta velocidad Barcelona-Figueras-frontera francesa y por la Diputación de Girona. Por tanto, nosotros entendemos que es una propuesta razonable y razonada en un tramo relativamente pequeño que aún podría ser modificado sin grandes perjuicios y retrasos para la llegada del AVE a la frontera francesa y que permitiría garantizar un mejor equilibrio en el territorio.

Esta iniciativa, como decía al principio, se ha aprobado en diferentes ocasiones. Se aprobó en el Senado en la legislatura anterior, se aprobó en esta misma Comisión de Fomento, incluso se ha llevado en preguntas escritas a la Comisión Europea. De hecho, hubo una denuncia al comisario de Medio Ambiente de la Comisión Europea para que se iniciara una investigación al respecto. La Associació para la Defensa del Territori y varios eurodiputados, entre ellos Raúl Romeva i Rueda, han presentado una pregunta a la Comisión. Ciertamente es que existe un gran consenso en el territorio para garantizar el cambio de trazado, pero este consenso se debería haber generado antes, porque es un tema que afecta al territorio desde hace mucho tiempo y seguramente hubo quien se despertó tarde. También es verdad —quiero añadir esta información— que hay quien insiste en que las soluciones tienen que venir del Govern de la Generalitat (esta es una discusión recurrente, algunos lo saben, en el Parlament de Catalunya), cuando quien tiene que decidir es el Ministerio de Fomento. Sabemos que los tiempos son ajustados, no voy a engañar a nadie, pero entendemos que con sensibilidad este cambio se podría realizar.

Para acabar, señor presidente, quiero destacar que desde que se presenta la proposición no de ley hasta el día de hoy ha habido avances en materia ambiental para garantizar la conectividad de los corredores biológicos, pero existe un trazado que es una afectación sobre el territorio y eso no se arregla con una mejor conectividad de los corredores biológicos sino simple y llanamente con el cambio de tráfico. Por eso apelaría no solo a aprobar la proposición no de ley, que hoy podemos aprobarla de nuevo, no lo descarto incluso con las actuales mayorías del Congreso de los Diputados, pero ese no es el debate. El reto no está en aprobar una proposición no de ley más, sino precisamente en conseguir una mayor sensibilidad por parte del Ministerio de Fomento y de ADIF para garantizar un trazado que se adecue al sentido común, a las peticiones de todas las organizaciones, de todas las entidades locales, de los consejos comarcales y de la Diputación de Girona; un trazado del AVE por las comarcas de Girona que no pase paralelo a la AP-7 y a la N-II y no afecte gravemente como lo hace el actual, al municipio de Bàscara y a la realidad de un núcleo urbano y su entorno. Simplemente defendiendo esta proposición no de ley que, como decía, ya se ha discutido en varias ocasiones en esta Comisión y

en el Senado y que se ha aprobado, además, sin que se haya materializado.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición tiene la palabra el portavoz del Grupo Mixto, señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: No voy a hacer uso de la palabra, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: El portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) tampoco. Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Mi grupo sí que va a hacer uso de la palabra para decir alto y fuerte que sí que va a apoyar esta proposición no de ley puesto que, como ha relatado el señor Herrera, anteriormente fue presentada en esta y en la otra Cámara de las Cortes Generales y plantea una cuestión que los ciudadanos no comprenden por qué no se soluciona. Es de un sentido común aplastante, y en infraestructura siempre la mejor regla es la aplicación del sentido común. Cuenta con un elevadísimo nivel de consenso en el ámbito local y de la demarcación de Girona; cuenta con un sólido aval técnico por parte de la propia Diputación de Girona y de un instrumento suyo, el Cilma, de cooperación con los ayuntamientos en temas de medio ambiente, que goza de un gran prestigio, por cierto, y cuenta con una serie de pronunciamientos en muchas instituciones. ¿Por qué no ha sido tenida en cuenta esta cuestión? Uno no lo sabe. Uno siempre cree que es debido a que hay temas que no superan una barrera infranqueable de incompreensión por parte de los responsables de la política ferroviaria del Estado, que hay temas que no saltan esta barrera. Por tanto, nuestro grupo saluda esta iniciativa, anuncia su voto favorable y pide al Gobierno que la tenga en cuenta. Seguramente en estos momentos es muy fácil dar el argumento de que no hay tiempo, pero desde que se empezó a plantear esta cuestión en 2004 —recuerdo que estamos en 2008— ha habido tiempo más que suficiente para mejorarla sustancialmente. A veces nos lamentamos del síndrome Nimby, de la cultura del no, pero a veces los responsables de esta cultura del no son quienes no quieren oír propuestas tan razonables como esta. No sé la virtualidad que va a tener este acuerdo, me temo la que va a tener, pero sí la vamos a utilizar —ya lo anuncio— para que cuando alguien se queje de esta cultura del no contar que los responsables de la misma son los que se oponen desde la irracionalidad más absoluta a propuestas tan razonables como esta.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición en relación con esta iniciativa tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, el señor Gallego.

El señor **GALLEGO BURGOS**: Seré breve porque no es la primera vez que se habla de esta cuestión en el Congreso y la posición del Grupo Popular no va a variar respecto a la manifestada en otras ocasiones.

Efectivamente, cinco ayuntamientos de la comarca del Alt Empordà en la provincia de Girona están, entre comillas, en pie de guerra desde hace más de tres años ante esta propuesta del AVE entre Vilademuls y Borrassà que impulsa el Ministerio de Fomento. El texto de la proposición no de ley que presenta Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds resume muy bien la afectación ambiental y ecológica del proyecto, por lo que no me extenderé sobre tal extremo, ya que a grandes trazos explica correctamente hasta qué punto el proyecto no respeta el entorno natural de la comarca del Alt Empordà. Es evidente que el proyecto que impulsa el Ministerio de Fomento no respeta correctamente la declaración de impacto ambiental para este subtramo de la línea de alta velocidad y que puede causar un daño irreparable en términos medioambientales y en el territorio. Por otra parte, hemos de tener en cuenta que el trazado aprobado afecta directamente al entorno urbano del municipio de Bàscara, municipio que quedaría totalmente atrapado entre dos grandes corredores de infraestructuras: el AVE por un lado y la AP-7 y la N-II por el otro. Por ello consideramos oportuno que se estudie el trazado alternativo que propone el Cilma, que pasa al este del municipio aprovechando el corredor de infraestructuras ya existente. En definitiva, pensamos que todavía hay margen para aprobar un mejor trazado y con una menor afectación. Lo han dicho las personas que han hablado antes de la cuestión. Los ayuntamientos, la Diputación de Girona, algunos estudios del departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña, el Senado a partir de una iniciativa casi calcada presentada por el Grupo Parlamentario Popular hace tres años y el Congreso en esta misma Comisión también ha aprobado iniciativas similares. En este sentido creo que el Ministerio de Fomento, de no hacer caso a todas estas instituciones que enumero, manifestaría poco conocimiento de ese concepto tan utilizado y tan manoseado que es el de talante, y no entendemos por qué se descarta la posibilidad de estudiar alternativas viables que no generen tantos desacuerdos institucionales. Y es que esta propuesta genera un grandísimo desacuerdo, más si cabe cuando el propio Ministerio de Fomento asume como fecha de llegada del AVE a la frontera francesa el 2012. Es decir, aún tenemos tiempo para modificar el trazado del que hablamos hoy.

Me gustaría hacer una reflexión y un recordatorio al Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds adelantando que nuestro voto será afirmativo a su propuesta. Creo que el Gobierno de la Generalitat de Catalunya debe hacer sus deberes en relación con esta cuestión. Por dos veces en el Parlament de Catalunya se ha denegado por los grupos del tripartito una propuesta que presentaron otros grupos políticos. Pienso que el grupo que hace la propuesta debería votar exactamente lo mismo en Barcelona que en Madrid; es tramposo votar afirmativamente en Madrid y en contra en Barcelona en función de si la presenta un partido más o menos afín. Creo que en estas cuestiones tan de sentido común

tenemos que dejar de lado el partidismo. Intenten convencer a sus socios del Partido Socialista de Cataluña de que se pueden hacer las cosas mejor. Como ya he comentado, votaremos a favor de esta propuesta porque parece razonable, está llena de sentido común y se parece terriblemente a algunas propuestas que ha impulsado y presentado nuestro grupo político en las diferentes Cámaras.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ I IRUELA**: Señoras y señores diputados, nos encontramos ante una iniciativa que ya es recurrente tanto en el Congreso como en el Senado, en este caso presentada por Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y en otros casos por otras formaciones. La exposición de motivos viene a reclamar dos cosas: por un lado, medidas para intentar minimizar el impacto medioambiental, ante las irregularidades que hay y, por otro, un cambio de trazado, que es el fondo importante de la propuesta. Por consiguiente, estamos hablando de obras. Un cambio de trazado implicaría un nuevo proceso de redacción de proyectos, de exposición pública y de nuevas expropiaciones. El 13 de noviembre de 1996 se licitó la redacción del estudio informativo de la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa, que fue adjudicado el 30 de diciembre de 1996. La aprobación provisional del estudio informativo se produjo el 30 de octubre de 1998 y el 30 de noviembre se sometió a exposición pública. De todas formas, a pesar de que la declaración de impacto ambiental se emitió el 25 de diciembre de 2001, la aprobación del expediente de información pública del trazado se produjo en abril de 2006, fruto, entre otras cosas, del debate entre el Ministerio de Fomento y el territorio para intentar recoger al máximo sus aportaciones. Bien es verdad, como ha dicho el proponente, que se movilizaron tarde para el consenso que el territorio intenta buscar. Yo soy del territorio y sé que hay cierto malestar, pero las primeras actuaciones sobre el proyecto llegaron cuando ya estaba prácticamente finalizado el trámite de exposición pública y los trabajos muy avanzados. Si ese debate se hubiese iniciado en 1996, cuando el trazado se pactó entre el PP y *Convergència i Unió*, quizá se hubiese podido llegar a unas propuestas diferentes. Llegados aquí hay que destacar que lo que se pretende ahora es cambiar un trazado pactado y negociado en su día con el Gobierno de la Generalitat de Catalunya. En aquel momento gobernaba *Convergència i Unió*, la que ahora dice alto y claro que va a decir que sí a la propuesta porque no le gusta el trazado, pero que en aquel momento no dijo nada; no hay ni un solo informe en aquella etapa de la Generalitat que dijese que el trazado no era el correcto, pero ahora, cuando está el territorio un poco movido, es más fácil sumarse al carro para intentar defender lo que en aquel momento no fueron capaces de defender y sin que la Generalitat hiciera un informe negativo al respecto. Los

proponentes en la exposición de motivos nos dicen que se han denunciado graves irregularidades para justificar un cambio de trazado que, como he dicho antes, debería de haberse puesto de manifiesto en el periodo de exposición pública.

Señorías, nos encontramos ante un proyecto de ejecución de obra que, fruto de los contactos y de la sensibilidad del Ministerio de Fomento a las reivindicaciones medioambientales y a la voluntad de los ciudadanos, ha sufrido sustanciales modificaciones para minimizar al máximo el impacto medioambiental, y como consecuencia el coste del proyecto final suba más de 330 millones de euros. Me gustaría señalar algunos de los aspectos de la exposición de motivos que son dignos de destacar. En lo referente a la afectación del ecosistema del arroyo Cassinyola, como ha reconocido el ponente, la reducción en los últimos tiempos de aspectos medioambientales del proyecto la ha mejorado. Respecto a la afectación del entorno urbano y monumental de Báscara, se ha realizado una prospección arqueológica en coordinación con el departamento de Cultura de la Generalitat, gobernado y dirigido por Esquerra Republicana, que ha supervisado las actuaciones y ha dado el visto bueno para que las obras pudiesen continuar. En cuanto a que el *Departament de Medi Ambient i Habitatge* de la Generalitat detectó que las medidas propuestas en el proyecto global de medidas preventivas correctoras y compensadoras no se correspondían con las conclusiones de los estudios realizados, hay que destacar que el proyecto global de medidas preventivas y correctoras de la afectación que comporta el cruce de la infraestructura en el entorno se redactó y fue enviado al *Departament de Medi Ambient i Habitatge* de la Generalitat el 21 de julio de 2006, fecha anterior a la aprobación de los proyectos constructivos contemplados. Los resultados fueron incorporados al proyecto. Este documento dice textualmente que se cumplen adecuadamente los requisitos de permeabilidad faunística, garantizando los mínimos suficientes de conectividad entre ambos lados de la infraestructura que establece la declaración de impacto ambiental. Este documento da por bueno que las medidas correctoras introducidas cumplen el mínimo que garantiza esta permeabilidad faunística, que es uno de los aspectos reivindicados por las entidades ecologistas y por el territorio, dejando aparte el tema de la reivindicación del cambio de trazado. Quiero dejar claro que ADIF, al redactar el documento sobre el proyecto de plataforma de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera, tramo Sant Julià de Ramis y Figueres, adjunta una adenda al proyecto global de medidas preventivas y correctoras e incorpora las mejoras propuestas. Respecto a la remisión reiterada de informes por parte de la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del *Departament de Medi Ambient* de la Generalitat, denunciado también en la exposición de motivos, ADIF no tiene constancia de escrito alguno. En relación con la petición de algunas administraciones, concretamente del Cilma, sobre el cambio de trazado (es verdad que en el territorio

existen ayuntamientos y entidades, como se ha dicho aquí, incluso consejos comarcales y diputaciones que piden el cambio de trazado), el Cilma empieza a hacer las primeras peticiones formales a partir de 2004. Hemos dicho que este proyecto se inicia en 1996 y ha pasado mucho tiempo para reivindicar un cambio de trazado cuando ya se han pasado todos los plazos.

El Grupo Parlamentario Socialista entiende que es una obra muy importante, que se han incorporado mejoras medioambientales que minimizan este impacto y, por tanto, el proyecto inicial se ha mejorado sustancialmente con ese coste añadido de 330 millones de euros. Nos encontramos con una petición que, más allá de reclamar irregularidades en operaciones medioambientales, lo que realmente pide es un cambio de trazado consensuado por la Generalitat de Catalunya, gobernada en su día por *Convergència i Unió* y por el Partido Popular. Ahora *Convergència i Unió* dice en voz alta y clara que quiere otro trazado. Sería bueno que lo hubiese dicho en aquel momento y seguramente ahora no estaríamos discutiendo sobre esta proposición no de ley. Este proyecto ha cumplido todos los trámites legales oportunos, por tanto sin irregularidades, y ha incorporado todas las propuestas correctoras para dar cumplimiento a la declaración de impacto ambiental, con el sobre coste que he dicho anteriormente de 330 millones de euros. Nuestro grupo parlamentario no puede dar el apoyo a esta proposición porque, como ya he dicho, ha incorporado muchas de las mejoras medioambientales. Además, esto ocasionaría un retraso bastante grande en las importantísimas obras de la conexión del tren de alta velocidad con la frontera francesa.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este debate tiene la palabra el señor Herrera, representante del grupo proponente.

El señor **HERRERA TORRES**: Habiendo escuchado todas las intervenciones, lamentamos la postura contraria. Esperamos poderlos persuadir a lo largo del día y si no someteremos a votación la proposición no de ley.

— **SOBRE LA AFECTACIÓN ACÚSTICA DE LA LÍNEA FERROVIARIA CASTELLBISBAL-MOLLET A SU PASO POR SANT CUGAT DEL VALLÈS, EN LA PROVINCIA DE BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000109.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 3.º, proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista sobre la afectación acústica de la línea ferroviaria Castellbisbal-Mollet a su paso por Sant Cugat del Vallès, en la provincia de Barcelona. Para su defensa tiene la palabra la señora Colldeforns.

La señora **COLLDEFORNS I SOL**: Para las señorías que no conocen el territorio, Sant Cugat del Vallès es un municipio a 12 kilómetros del norte de Barcelona, al otro lado de la montaña del Tibidabo, con un crecimiento urbano que ha sido lento pero continuado desde hace más de 30 años y que se ha acelerado en estos últimos años: hemos pasado de 52.000 habitantes en el año 2000 a más de 74.000 en la actualidad. Hace 26 años se construyó una línea de ferrocarril de ancho español que rodeaba este municipio, pensado en un primer momento para que el transporte de mercancías que venía de otras partes de España hacia Francia no tuviera que pasar por Barcelona. Con el paso de los años y el crecimiento de la población se decidió que su uso sería también para transporte de pasajeros, lo que se hizo realidad en el año 2005. Me salto los incumplimientos durante ocho años del Partido Popular respecto a esta previsión, para centrarme en lo que me interesa de la proposición no de ley que presento a SS.SS.

Cuando pensaba cómo plantearla, ayer por la noche se me ocurrió que la mejor manera era presentar esta proposición no de ley como una obra en tres actos. El primero transcurre en el año 2000, cuando en el marco de los trabajos y de la aprobación de la alta velocidad Madrid-Zaragoza-frontera francesa se aprueba el estudio informativo de un subtramo por el que el trazado del AVE pasa por mi ciudad, lo cual se notificó al ayuntamiento. El ayuntamiento en su día presentó un conjunto de alegaciones como la que aparece en la enmienda de *Convergència i Unió* de cubrir las vías. Este primer acto termina con la no aprobación de este trazado puesto que se utilizó otro que pasa por entrar en Barcelona directamente por Sants y salir mediante un túnel por debajo de alguna de las calles. Este trazado ni tan siquiera se empezó a realizar. Fin del primer acto. El segundo acto de esta proposición no de ley es para plantear que el AVE en Cataluña es mucho más que el transporte de pasajeros; es también la ocasión para reordenar y hacer nuevas infraestructuras que permitan potenciar el transporte de mercancías desde el puerto de Barcelona. El puerto de Barcelona: desde hace ya muchos años, se pretende que tenga conexión con ancho internacional con Francia, para que las mercancías puedan entrar y salir en las dos direcciones, consiguiendo de este modo impulsar una de las políticas de transporte importantes del Gobierno socialista, que consiste en potenciar el transporte de mercancías; y lamento que el portavoz de Izquierda Unida no esté aquí porque este es un tema que le interesaría.

Señorías, llegamos al tercer acto que transcurre en el año 2006. Con la finalidad precisamente de fomentar el transporte de mercancías y en desarrollo de los trabajos de conexión de las obras con ancho internacional que se han hecho en la zona de Can Tunis y del puerto de Barcelona, se decide añadir un tercer raíl en esta infraestructura que les digo que existe desde hace más de veinticinco años, en realidad dos terceros raíles, uno para cada doble vía que hay, para completar el transporte de mercancías. Esta actuación no supone ningún movimiento

de tierras, no supone ningún nuevo trazado, no conllevó ninguna nueva declaración de impacto ambiental, aunque sí se hicieron los estudios de integración ambiental y de ruido preceptivos que lo acompañaban, puesto que con el desarrollo de la ciudad se cruza un tramo habitado y debía tenerse en cuenta el posible impacto acústico aumentado por la mayor utilización que esta vía va a tener. Este proyecto se aprobó, pero al tener como referencia los trabajos del año 2000 resultó que ni la cartografía urbana ni de detalle utilizada era la correcta. Evidentemente el ayuntamiento hizo saber esta cuestión al Gobierno, y lo que pretende esta proposición no de ley es que esta obra, que empezará a ser ejecutada pronto puesto que el proyecto ya está aprobado, se haga bien desde el primer momento y que incluya el apantallamiento acústico necesario y adecuado a la nueva realidad urbana de mi ciudad.

Señorías, les pido que el desenlace de esta obra de tres actos sea una aprobación —si puede ser por unanimidad— de esta proposición no de ley. Quizá ya me adelanto y así no tendré que volver a repetir alguna explicación. Hay presentada una enmienda de Convergència i Unió que vamos a rechazar por dos razones. En primer lugar, porque no se centra en el tema inmediato que preocupa ahora mismo a los habitantes de Sant Cugat, y en especial de los barrios en los cuales van a tener este aumento de circulación, porque lo que queremos es que la obra que se va a hacer se haga ya y se haga bien hecha. Y en segundo lugar, porque incluye previsiones sobre la futura línea del tren de alta velocidad cuando este pase por Sant Cugat. Me parece que ahora no es el momento de hablar de esto, pero le quiero asegurar al portavoz de Convergència i Unió y a los otros grupos de esta Cámara, que no duden de que si esta línea la hace el Gobierno socialista la va a hacer muy bien hecha y además en consenso con todas las instituciones de la comarca. Por tanto, reitero que les pido el voto favorable y que no vamos a aceptar la enmienda de Grupo de Convergència i Unió.

El señor **PRESIDENTE**: Existe una enmienda del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y para su defensa tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Cuando uno empieza a hablar y sabe que no va a ser aceptado lo que propone siempre tiene una cierta desazón, pero algún día seremos comprendidos en nuestros planteamientos infraestructurales y quizás le vaya mejor a este ministerio y a sus defensores socialistas.

¿Qué es lo que nosotros proponemos en esta enmienda? Algo muy sencillo. Que además de resolver el problema inmediato —en esto estamos de acuerdo—, la enmienda socialista es una enmienda sencillita que dice que el Gobierno lo está haciendo muy bien, pero que lo haga aún un poquito mejor. No sé si lo hace muy bien pero que lo hagan mejor lo suscribimos, lo suscribiremos siempre y por descontado vamos a dar nuestro apoyo. Nos parece

—y más tratándose de temas del Ministerio de Fomento— que siempre hay que intentar predicar, predicar y predicar para que haya una abertura de miras, es decir, para que las cosas se vean con una óptica un poco más abierta, europea. Me viene muy bien lo de los tres actos de la señora Colldeforns. En el año 2000 se planteaban las cosas con el horizonte claramente muy abierto, muy europeo, sin constricciones, con voluntad de dar soluciones para el futuro. Se planteaba que hubiera una línea capaz de transportar mercancías por ferrocarril. El transporte de mercancías por ferrocarril, que espero que algún día podamos debatir en esta Comisión, es una materia en la cual hay un suspenso clarísimo por parte del Gobierno y me viene muy bien que la señora Colldeforns lo plantee. Si el transporte de mercancías por ferrocarril funciona —sobre lo que de momento tenemos nuestras dudas— esta va a ser una línea muy, muy utilizada. Supongo que la señora Colldeforns y yo coincidimos en que si los objetivos planteados, por ejemplo, por la Autoridad Portuaria de Barcelona, presidida por un ilustre compañero de la señora Colldeforns, se cumplen, por aquí van a pasar muchos trenes de mercancías, muchísimos —esto no lo digo yo, lo dice un documento firmado por la Autoridad Portuaria de Barcelona—. Esta línea va a ser absolutamente insuficiente porque —supongo que la señora Colldeforns también en esto coincide conmigo— la línea de cercanías C 7 es una línea que no da resultados porque tiene unas frecuencias absolutamente impropias de lo que se llaman cercanías. Por tanto, hay que poner más trenes de cercanías. Si sumamos los deseos del buen amigo Valls y sumamos los deseos de, por ejemplo, la autoridad del transporte metropolitano y hacemos un simple ejercicio de ver si pasan los trenes, resulta que no pasan. Por tanto, o bien no nos creemos alguna de estas dos cosas —creo que la señora Colldeforns se cree las dos—, o bien por aquí no van a pasar estos trenes. En consecuencia, nos parece razonable empezar a mover esta maquinaria de convencimiento de un ministerio que no quiere escuchar a nadie por principio, y decirle que empiece a plantear aquí la solución definitiva, que empiece a hacerlo. Nuestra moción va por aquí, señora Colldeforns. No vamos a cesar —lo hicimos durante cuatro años con resultados muy nulos—, vamos a seguir haciéndolo, vamos a predicar que las cosas hay que hacerlas bien, con previsión de futuro; si uno predica un objetivo, que se lo crea y lo prevea, y esta Comisión nos va a oír muchas veces repetir este mismo mensaje sin cansarnos. ¿Que no nos van a aceptar nada? Ya lo sabemos. Al menos confío en que cuando usted vaya a reportar el resultado de esta votación, le cuente a la ministra o al subsecretario que les hemos repetido esto por enésima vez. Esperamos que su magnífica capacidad pedagógica, demostrada en la excelente presentación que ha hecho, la emplee usted en el ministerio, porque nos conviene; le conviene al ministerio, le conviene al Gobierno y nos conviene a todos los ciudadanos.

Por tanto, yo lamento que no acepten esta enmienda positiva, de futuro. En lo inmediato estamos de acuerdo;

vamos a votar favorablemente, no faltaría más, pero aquí hay un problema importante, y decir que no existe y que estas son cosas del pasado, fantasías, es un argumento que no encaja con el gran nivel intelectual que tiene la diputada y que quien habla no se cansa de loar y de repetir.

El señor **PRESIDENTE:** Grupo Mixto. **(Pausa)** El Grupo Vasco no está en la sala. Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Gallego.

El señor **GALLEGO BURGOS:** Hoy el Grupo Socialista presenta una propuesta para intentar arreglar algo que ellos mismos no han sabido llevar a cabo de manera correcta, y me explico. Tal y como dice el texto de la proposición no de ley, estamos inmersos en el proceso de la adecuación del ramal Castellbisbal-Mollet para mejorar el tráfico de mercancías, adaptándonos así al denominado ancho internacional. Esta situación mejorará sin ningún tipo de duda nuestra capacidad ferroviaria y la internacionalización de nuestra economía. Por eso, estamos de acuerdo con el impulso —lo hemos manifestado en diferentes ocasiones— que urge la conexión de mercancías en ancho internacional entre Francia y la frontera francesa, y esta actuación va en esa línea; pero, como siempre ocurre en este tipo de actuaciones, hemos de compatibilizar el desarrollo de las grandes infraestructuras con el mantenimiento de la calidad de vida de las ciudades por donde se impulsan estos proyectos. Así pues —creo que todos estaremos de acuerdo—, no podemos seguir impulsando proyectos de espaldas a las ciudades y a los ciudadanos. Tenemos que acabar con la sensación de que el Ministerio de Fomento allá por donde pasa lo hace como elefante en cacharrería, es decir, muchas veces los ayuntamientos tienen verdadero pavor al hecho de que el Ministerio de Fomento pase por su ciudad porque todo lo que son los acabados, etcétera, no suelen ser correctos.

El proyecto constructivo del ramal al que hacemos referencia, Castellbisbal-Mollet, pasa directamente, como bien dice el texto de la moción, por Sant Cugat, y esta ciudad presentó alegaciones a este proyecto, a esta propuesta de trazado por parte del Ministerio de Fomento. Antes, la señora diputada hablaba de que esto se puede resumir en tres actos. Yo diría que usted se ha dejado el cuarto y último; es decir, en el momento en el que se presenta ese proyecto, el ayuntamiento de Sant Cugat presenta alegaciones al estudio —no a la declaración— de impacto ambiental y al estudio acústico de la obra. Las alegaciones presentadas a este último trazado propuesto pasaban por tres solicitudes fundamentales: una, se solicita, y así lo manifiesta reiteradamente el alcalde, e incluso por unanimidad del pleno municipal de la ciudad de Sant Cugat hace muy pocos meses, el soterramiento de parte de las vías que pasarán por el entorno del núcleo urbano; por otro lado que se utilice una cartografía del año en curso y no del año 2000, y que también se tuviera en cuenta el crecimiento proyectado de

la ciudad en el futuro. Es verdad, y usted antes ha hecho referencia a ello, que es una ciudad que está creciendo mucho en los últimos años y que tiene una previsión de crecimiento mayor, y la tercera línea de las alegaciones iba en ese sentido.

¿Cuál ha sido la respuesta del ministerio a esas tres alegaciones? En primer lugar, no se soterra absolutamente nada; en segundo lugar, dos barrios, Coll Favà y Can Magí, no van a disponer de pantallas acústicas, y por ello usted propone lo que propone a día de hoy, y no tiene en cuenta el diseño de futuro de la ciudad de Sant Cugat. Ante esta situación —y este es el gran cuarto acto—, queda en evidencia que el Ministerio de Fomento no escucha las alegaciones de la ciudad de Sant Cugat, y el consistorio recientemente plantea un contencioso-administrativo contra el Ministerio de Fomento y lo eleva al Tribunal Superior de Justicia de Cataluña. Esta es la situación. ¿Qué hace el Partido Socialista? Presenta una proposición no de ley en esta Comisión para presentarse como el salvador de una ciudad que está profundamente molesta ante la situación que han generado los técnicos del Ministerio de Fomento, y ahora el Grupo Socialista, a través de una moción, intenta decirle al Partido Socialista en el Ministerio de Fomento que resuelva el entuerto que ellos mismos han generado.

No votaremos a favor de la propuesta porque no nos resignamos a que en Sant Cugat se pueda soterrar un tramo de la línea de alta velocidad. Si votáramos a favor de esta propuesta, manifestaríamos resignación política, proyectaríamos la imagen de que ya no es posible soterrar el trazado en Sant Cugat. Desde nuestro punto de vista, votar sí es votar no a las alegaciones presentadas por el consistorio, y nosotros, como hemos manifestado en otras ocasiones, estamos por la solución del soterramiento. Presentaremos iniciativas parlamentarias en esta misma Comisión en este sentido y pensamos, como he dicho antes, que aprobar la instalación de pantallas acústicas es un parche para evitar el soterramiento. No es la solución óptima. El soterramiento evita la fractura territorial de Sant Cugat, no limita las posibilidades de crecimiento urbano de futuro y no acaba de raíz con la contaminación acústica del municipio. Todavía estamos a tiempo de resolver esta cuestión en condiciones óptimas y por eso nosotros no votaremos a favor de la propuesta del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE:** Para el cierre, tiene la palabra la portavoz del Grupo Socialista, la señora Colldeforns.

La señora **COLLDEFORN I SOL:** Lamentamos el desconocimiento que tiene el diputado del Grupo Popular, que no sé si ha consultado el mapa al cual se refiere el tramo del que estamos hablando, que no tiene nada que ver con el centro de la ciudad, pero más allá de esto, lamentamos que no apoyen una mejora clara para un conjunto de los ciudadanos que viven allí.

Agradecemos al diputado de Convergència i Unió que apoye esta propuesta y le reiteramos que si siguen siendo

coherentes y cuando aprueban un proyecto lo mantienen en el futuro, cosa que no ha sido así como hemos visto en la anterior proposición no de ley, le diré que cuando se apruebe el nuevo trazado contará con todas las garantías para la calidad de vida de los ciudadanos de Sant Cugat, cosa que estoy segura de que él también apoya. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

— **RELATIVA A LAS INFRAESTRUCTURAS DE GALICIA, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000118.)**

La señor **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Seguimos con el punto 4.º que figura en el orden del día relativo a las infraestructuras de Galicia. Tiene la palabra por el Grupo Popular el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Señorías, el Grupo Parlamentario Popular en esta nueva legislatura que comenzó hace escasos meses trae a la Comisión de Fomento, en la primera ocasión que tiene, una iniciativa sobre las infraestructuras de Galicia, sobre el Plan Galicia. Recordemos que estamos hablando de una iniciativa global que abarca numerosos ámbitos de la realidad socioeconómica gallega, que vino a reaccionar frente a las consecuencias medioambientales, económicas y sociales derivadas del accidente del buque *Prestige*, que fue institucionalizada por un compromiso de Estado en el Consejo de Ministros en A Coruña en el año 2003, que aprobó un ambicioso plan de actuaciones para garantizar a Galicia una posición territorial atractiva y competitiva en un entorno europeo y en un mundo cada vez más globalizado. Con la llegada de los socialistas al Gobierno de la nación en la pasada legislatura, nos vimos en la necesidad de recordar este compromiso de Estado mediante la presentación de una moción que fue aprobada por el Pleno del Congreso de los Diputados el 22 de junio de 2004, por la que se instaba al Gobierno a comprometerse a finalizar las infraestructuras del Plan Galicia en unos plazos concretos y con unos recursos presupuestarios que se determinaban. Pues bien, pactamos por unanimidad socialistas, nacionalistas, toda la Cámara en su conjunto y el Grupo Popular que, por ejemplo, la conexión de Galicia con la meseta en el tramo Lubián, a Ourense estaría en servicio en 2009 o que el Eixe Atlántico ferroviario estaría en servicio el pasado año 2007. ¿Cuál es la realidad a fecha de hoy? Que desgraciadamente no hay ni uno solo de estos plazos comprometidos y votados, incluso por la propia ministra de Fomento, que se haya cumplido. A todos los efectos, podemos hablar de una legislatura prácticamente perdida a los efectos de las infraestructuras de Galicia. Se nos anuncian ahora nuevos plazos que nos llevan en algunos casos a horizontes del año 2020, aun cuando se pretenden disimular con noticias preelectorales de plazos más reducidos, pero en ningún caso más allá del año 2013.

Pues bien, señorías, nosotros —es nuestra obligación— queremos recuperar la iniciativa, queremos llevar la confianza a los ciudadanos de nuestra comunidad autónoma, y venimos a proponer a esta Comisión de Fomento algo que consideramos estrictamente necesario, la creación de una comisión integrada por el Gobierno de España y por la Comunidad Autónoma de Galicia para la evaluación e impulso de las infraestructuras de Galicia, de la ejecución presupuestaria y de la aprobación de las nuevas fechas de puesta en servicio de las obras previstas.

¿Tiene encaje legal nuestra propuesta? Pues sí, y lo tiene en el marco de la Ley 30/1992 de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, que en el marco de los principios de la lealtad constitucional y del respeto al ejercicio legítimo de las competencias de cada Administración, permite, entre otros instrumentos, las llamadas comisiones bilaterales de cooperación. Existe en la actualidad una que fue creada en el año 1987 en Madrid entre el entonces ministro de Administraciones Públicas, don Joaquín Almunia, y el vicepresidente de aquellas de la Xunta de Galicia, don Mariano Rajoy. Creemos necesario que las infraestructuras de Galicia se debatan en este marco. Y se debatan en este marco la evaluación y el seguimiento de las mismas, porque los hechos acreditan que el Gobierno socialista no tiene voluntad de cumplir, y necesita de la cooperación de la Xunta de Galicia, de la presión —en el sentido literal de la palabra— de la Xunta de Galicia para que salgan adelante unos temas vitales que llevan tanto tiempo empanatados.

Nosotros, señorías, también hemos valorado las enmiendas que nos han presentado dos grupos parlamentarios. La que formula el Grupo Parlamentario Socialista, en modo alguno la podemos aceptar, por cuanto para nada plantea la creación o la adhesión a nuestra petición de una comisión bilateral, sino que pretende desnaturalizar por completo nuestra iniciativa. En cuanto a la enmienda del Bloque Nacionalista Galego, que suscribe el diputado señor Jorquera, nos plantea el aprovechamiento de la actual Comisión bilateral de Cooperación, y nos sugiere una reforma del Reglamento de esta Comisión. A este respecto, debo decir lo siguiente: la Comisión bilateral de Cooperación existente, que se creó en el año 1987, puede ser el marco adecuado para tratar los temas de infraestructuras, pero el Partido Socialista se ha negado sistemáticamente a que allí se abordasen. Y además, tenemos que decirlo, no hemos apreciado en la representación de la delegación de la Xunta de Galicia, en este momento, la fuerza suficiente como para hacer valer un criterio que se ajusta perfectamente a la legalidad. No es necesario reformar ningún tipo de reglamento. Existe, en el marco de la Orden de 24 de marzo de 2003 que regula el funcionamiento de esta Comisión bilateral, la capacidad para debatir con la Administración General del Estado sobre cualquier tema, cuestión o problema que les afecte. Se establece de una manera muy

clara: cabe la posibilidad de impulsar y concretar, desde el punto de vista bilateral, la realización de planes, programas y actuaciones conjuntas para desarrollar políticas comunes en los distintos ámbitos sectoriales. Y el ámbito de las infraestructuras es un ámbito en el que perfectamente se pueden debatir estas cuestiones.

Nosotros, en el ánimo de llegar a una iniciativa que pueda ser apoyada por esta Comisión, estamos dispuestos a transar una redacción que lo que plantee es que en el marco de esta Comisión bilateral de Cooperación, Administración General del Estado-Comunidad Autónoma de Galicia, se cree una subcomisión que debata justamente sobre los temas que planteamos. ¿Y existe la posibilidad legal de crear esta subcomisión? Por supuesto que sí. Justamente la Orden de 12 de marzo así lo prevé, cuando en su apartado 5 dice que la comisión podrá acordar la creación de órganos dependientes de la misma con la denominación, composición, organizaciones, funciones y duración que en cada caso el acuerdo de creación especifique. Por eso, señorías, porque las infraestructuras de Galicia están absolutamente empantanadas; porque hemos perdido una legislatura; porque se están defraudando los intereses de los gallegos y de las gallegas; porque no nos queremos resignar a que como ya sucedió con las autovías, nuestra comunidad autónoma sea la última en tener conexión por alta velocidad con la meseta; porque queremos recuperar la modernidad, y no treinta años después de que la primera línea de alta velocidad fuera operativa en España, es por lo que proponemos y pedimos a la Cámara que considere nuestra iniciativa; que considere la creación de esta Comisión bilateral de seguimiento de las infraestructuras de Galicia.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Hay dos grupos parlamentarios que han presentado enmiendas. En primer lugar, por el Grupo Mixto, el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Voy a intervenir no solo para explicar los contenidos de la enmienda presentada por el Bloque Nacionalista Galego, sino para fijar también posición en nombre de mi formación política.

Comenzaré diciendo que con algunas de las manifestaciones que acaba de hacer el portavoz del Partido Popular —y creo que amigo— Celso Delgado, el BNG no está en absoluto de acuerdo. Desde nuestro punto de vista, el Plan Galicia, al que tanto ha aludido, nunca pasó de ser una mera y simple operación de propaganda utilizada por el Gobierno de aquel entonces para intentar amortiguar los costes políticos y sociales que le produjo la total desatención a Galicia durante la catástrofe del *Prestige*. Una operación de propaganda que se traduce en que fue un plan que carecía de compromisos presupuestarios concretos, de proyectos concretos, no dejó de ser, por lo tanto, un diseño en un papel. En ese sentido, valoramos positivamente los avances en las infraestructuras pendientes en Galicia que se produjeron en la

pasada legislatura. Consideramos que el Bloque Nacionalista Galego, a través de la negociación en los distintos ejercicios de los Presupuestos Generales del Estado con el partido que da soporte al Gobierno, con el Partido Socialista, contribuyó a esos avances. No obstante y dicho esto, lo que es cierto es que, desde nuestro punto de vista, la ejecución de estas infraestructuras vitales para nuestro país está avanzando a un ritmo muy lento; está avanzando a un ritmo que no se corresponde con las necesidades reales, con las necesidades objetivas de Galicia que en particular en materia ferroviaria padece muchas veces, unos servicios ferroviarios más propios de la mitad del siglo XX que de la primera mitad del siglo XXI. En Galicia existe inquietud respecto al cumplimiento de los horizontes temporales fijados para la conclusión de estas infraestructuras. Inquietud —y en esto me detendré más detenidamente en la exposición de nuestra proposición no de ley al respecto— que creemos que se ha incrementado justificadamente por las manifestaciones de la ministra de Fomento en su última comparecencia en esta Comisión, que pecaron de una extraordinaria ambigüedad e inconcreción a la hora de fijar unos horizontes temporales claros para la conexión ferroviaria de Galicia por AVE con la meseta y la conclusión del eje atlántico ferroviario. Inquietud que también, desde nuestro punto de vista, está justificada en este momento por una situación de crisis económica, una política de ajuste presupuestario por la que opta el Gobierno, que nos hace temer que Galicia sea la pagana de la crisis al no dotar de los recursos presupuestarios y de los medios suficientes a la ejecución de estas infraestructuras para que estén concluidas en unos plazos temporales razonables, como reclama la sociedad gallega. En Galicia lo que es cierto y lo que es objetivo es que estas infraestructuras son necesarias y responden a una demanda que suscriben el conjunto de las fuerzas políticas y sociales de nuestro país.

Por lo tanto, hechas estas consideraciones y yendo a lo concreto, nos parece razonable, teniendo en cuenta la importancia de estas infraestructuras, que la Xunta de Galicia se corresponsabilice en la evaluación e impulso de su realización y, por lo tanto, que se establezca un marco de diálogo y de cooperación entre la Administración del Estado y la Xunta de Galicia para el seguimiento y evaluación de la ejecución de estas infraestructuras. Compartimos, al margen de las consideraciones que acabo de hacer, los contenidos de fondo de la proposición no de ley que presenta el Partido Popular. Nuestra diferencia es que pensamos que no es necesario crear una nueva comisión a estos efectos. Existe ya la Comisión bilateral de Cooperación Galicia-Estado que se ocupa única y exclusivamente de negociar cuestiones de traspaso competencial. Es la encargada de intentar dirimir a través de la vía del diálogo conflictos competenciales entre la Administración General del Estado y la Xunta de Galicia. Pensamos que esta comisión es el marco apropiado para que se efectúe esta evaluación e impulso compartido de las infraestructuras de Galicia, de su eje-



cución presupuestaria y de la aprobación de las fechas para su realización. Este es el sentido de nuestra enmienda, pero, insisto, compartimos el contenido de fondo de la proposición no de ley presentada por el Grupo Popular, aunque diferamos de algunas de las valoraciones formuladas por su portavoz el señor Delgado. En este sentido, quiero manifestar la disposición del Bloque Nacionalista Galego para llegar a una transacción en el trascurso de esta sesión que permita dar una solución favorable a esta demanda justa y razonable.

La señora **VICEPRESIDENTA (López Rodríguez)**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Louro.

El señor **LOURO GOYANES**: Hago uso de la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, para fijar posición y explicar la enmienda de mi grupo en relación con una proposición no de ley del Grupo Popular relativa a las infraestructuras de Galicia. Señora presidenta, señorías, debo empezar diciendo que leí el texto de la proposición no de ley con mucha atención y escuché también con mucha atención las razones y los argumentos del portavoz del Grupo Popular, el señor Delgado. La verdad es que el Grupo Popular sigue con lo mismo, con la misma canción. Nos recuerdan los amargos días de noviembre y diciembre del año 2002. Nos recuerdan la inactividad y la indecisión que hizo que un accidente se convirtiera en una gran catástrofe. También nos recuerdan el Consejo de Ministros que se celebró el 24 de enero del año 2003 en la ciudad de La Coruña. Y nos recuerdan el invento llamado, Plan Galicia, que tenía única y exclusivamente como objetivo superar una situación política compleja para el Partido Popular.

Señorías, este plan cabía en una cuartilla; era un relatorio de actuaciones. No era un documento serio; no era un documento que tuviese soporte presupuestario, que tuviese plazos. Este plan delataba sobre todo la inacción del Gobierno de España en Galicia a lo largo de muchos años y dejaba a la Xunta de Galicia a la luz de los hechos. Hizo falta una catástrofe en Galicia para que el Partido Popular despertara, desde el Gobierno de España y desde el Gobierno de la Xunta de Galicia, para elaborar un plan de equipamientos y de infraestructuras para Galicia. Esto es lo más grave, y esta actuación del Partido Popular delataba la dejadez de muchos años de Gobierno desde la Xunta de Galicia y de muchos años de Gobierno desde el Gobierno de España.

Señorías, hizo falta una catástrofe para reaccionar, pero es cierto que aquellos tiempos son pasado; están superados, felizmente. No queremos mirar más hacia el pasado; no queremos recordar el *Prestige*. Hemos aprendido cosas del *Prestige*, de aquella catástrofe; queremos ver el futuro. Y aquel supuesto Plan Galicia también está superado, está superado porque el Gobierno de España en el año 2005 presentó y aprobó un plan estratégico de infraestructuras y transportes para el conjunto de España donde están recogidas las actuaciones que hay que rea-

lizar en Galicia, actuaciones que tienen mucho que ver con un proceso de modernización de nuestras infraestructuras y de nuestros equipamientos. Este proceso de modernización que se está desarrollando en Galicia es una prioridad para el Gobierno de España. El abandono de Galicia es sustituido por el desarrollo, por la ejecución de importantes actuaciones.

Señorías, esto que acabo de decir podía ser una afirmación vacía que puedo realizar yo o cualquier otro portavoz de cualquier grupo, pero esto que acabo de decir tiene reflejo en los Presupuestos Generales del Estado en el año 2005, en el año 2006, en el año 2007 y en el año 2008. Estos tres documentos presupuestarios son una buena muestra del compromiso del Gobierno de España con Galicia, de tal manera que el 8 por ciento de la inversión que realiza el Gobierno en el conjunto del Estado se realiza en Galicia. Esto supone invertir en Galicia por encima de lo que representa en el conjunto de España en términos demográficos, y significa invertir en Galicia por encima de nuestra contribución al PIB del conjunto del Estado. Señorías, este volumen de inversión hace posible que muchas actuaciones que hace cuatro años eran un debate permanente en Galicia, porque había gran duda sobre su desarrollo y sobre su ejecución, hoy ya no formen parte de la preocupación de la gran mayoría de las gallegas y de los gallegos. Siguen formando parte de la campaña de propaganda del Partido Popular, y quiero recordarles algunas. La autovía del Cantábrico empieza a ser una realidad, cuando hace cuatro años era una gran preocupación. El eje atlántico de alta velocidad entre A Coruña, Santiago, Pontevedra y Vigo, buena parte del mismo, ya ha entrado en servicio y todos los tramos están en fase de ejecución, a excepción del encaje urbanístico y de la entrada en la ciudad de Vigo. Todos los tramos de la línea de alta velocidad entre Orense y Santiago de Compostela están en fase de ejecución, están licitados y adjudicados. Solo hay una dificultad con relación a la mina de Serrabal, que está limitando el hecho de que allí se realicen obras. En todo caso, esta línea de alta velocidad está en fase de ejecución muy avanzada. Quienes viajamos por Galicia y viajamos entre Santiago y Orense podemos observar cómo se están realizando obras de mucha envergadura, de mucho calado, obras que van a contribuir a que Galicia deje de ser un país periférico y se conecte de una vez por todas con la red española y europea de tren de alta velocidad. Cuando consigamos esto, que será en el año 2012, Galicia romperá para siempre con su condición de país periférico, lo cual supondrá que estemos más cerca de los grandes centros de producción y de los grandes centros de consumo, para llevar aquello que tenemos que llevar y para traer aquello que tengamos que traer.

Señorías, en materia portuaria en Galicia se están realizando importantes actuaciones. El puerto exterior de Ferrol y el puerto exterior de La Coruña son obras de gran envergadura. En los tres aeropuertos se están desarrollando planes directores. Podría dar datos concretos. Las gallegas y los gallegos que viajamos y utilizamos el

avión en los tres aeropuertos vemos cómo se están haciendo importantes obras en Vigo, en Santiago de Compostela y en el aeropuerto de La Coruña, y hay muchas otras obras que ya han entrado en servicio.

En lo que se refiere a las autovías interiores en Galicia, todas han superado su tramitación administrativa, todas están en fase de redacción de proyecto y todas van a ser realizadas, porque el ritmo inversor que compromete el Gobierno de España con Galicia va a hacer posible la ejecución de estos proyectos. Por estas razones y algunas más que podríamos exponer, el Grupo Parlamentario Socialista no comparte esta iniciativa del Partido Popular, primero porque el Gobierno de España y la Xunta de Galicia están trabajando conjuntamente, lo están haciendo en plena sintonía y además hay órganos bilaterales para poder canalizar cualquier cuestión que sea necesaria; segundo, y creo que esto es mucho más importante, porque los hechos son los hechos y demuestran que el Gobierno de España está cumpliendo sus compromisos. Señorías, me temo que esta es la música del grupo del Partido Popular, la música de los últimos cuatro años, de la última legislatura. Felizmente, las cosas fueron cambiando muy en positivo para Galicia. Creo que será un tema recurrente de oposición del PP en Galicia y aquí. Lo van a hacer porque el Partido Popular está en este momento pensando más en sus intereses y en los envites electorales que tiene por delante —como es el caso de las elecciones gallegas en un plazo más o menos corto— y por lo tanto utilizará todas estas cuestiones como instrumentos de oposición. Esa es la música del Partido Popular, pero mientras tanto el Gobierno de España está trabajando y los compromisos con Galicia se están cumpliendo y el horizonte del año 2012 es una fecha mágica y definitiva para que Galicia pase a incorporarse de una manera definitiva a la modernidad.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): ¿Por Esquerra Republicana hay algún interviniente? **(Pausa.)** ¿Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)? **(Pausa.)** ¿Convergència i Unió? **(Pausa.)** No va a intervenir. Para finalizar este punto tiene usted otra vez la palabra si la quiere utilizar, señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con lo que manifesté de la enmienda del Bloque Nacionalista Galego, conversaré ahora para ver si es posible alcanzar algún tipo de acuerdo transaccional. Solamente quiero decir que el Grupo Popular —que responde a los intereses de la mayoría de los gallegos que en las elecciones le dieron a nuestra formación política el mayor número de votos— defiende legítimamente sus posiciones y lo va a seguir haciendo, con independencia de que ni la música ni la letra le gusten al Partido Socialista. Para eso estamos y sabemos que Galicia exige que este debate se dé aquí en las Cortes Generales, sabemos que existen esos problemas sobre los cuales están muy preocupados y desde luego no tragan con la propaganda que acaba de despegar nuestro querido compañero, el señor Louro.

— **SOBRE MEDIDAS PARA LA ADECUACIÓN DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DEL ESTADO EN FAVOR DE LAS FAMILIAS NUMEROSAS EN MATERIA DE BENEFICIOS EN EL TRANSPORTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 161/000127.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos al siguiente punto en el orden del día, que es el punto 5.º, sobre medidas para la adecuación de las políticas públicas del Estado en favor de las familias numerosas. Tiene la palabra el señor Macías por el Grupo de Convergència i Unió, que es el que ha presentado la iniciativa.

El señor **MACIAS I ARAU**: A nuestro entender esta no es una cuestión menor, sino que tiene una gran importancia, ya que se trata de una cuestión de carácter social, la protección de las familias numerosas. Creo que hoy día el discurso de protección a las familias es un discurso ampliamente aceptado por la mayoría de las familias políticas europeas. A nosotros nos gusta especialmente toda la doctrina sobre la protección a la familia de Tony Blair, que me parece que puede ser un símbolo, prácticamente un icono de lo que deberían ser políticas llamadas terceras vías que tanto han coadyuvado al progreso de la sociedad europea en estos últimos años y que vienen a suponer el reconocimiento del papel destacado de las familias, con la extensión de la palabra familia en su acepción más amplia, familias numerosas pero también familias monoparentales y toda la casuística de familias que puedan hoy día, y son de hecho admitidas, formar parte de la normalidad de nuestra sociedad. Por tanto cuando nosotros hablábamos de familias lo hacemos siempre en este tono absolutamente abierto.

Nos parece que algunas de estas familias deben tener una protección oficial por parte de las instituciones públicas, aquellas que sufren, por ejemplo, algunos casos de familias monoparentales; aquellas que pueden estar sometidas a riesgos de discriminación por el tema que sea, pero obviamente aquellas familias que alguien pudiera identificar con el término más clásico de las familias, las familias con hijos —o con bastantes hijos— nos parece que también deben ser protegidas, entre otras cosas porque de estas familias con bastantes hijos —con muchos hijos— creo que depende en buena manera el futuro de Europa. Por tanto, a nosotros nos parece que debe protegerse a estos ciudadanos, en primer lugar porque el hecho de tener más hijos no puede significar tener menos derechos. A quienes más generosamente contribuyen al futuro de nuestra sociedad a veces les damos menos derechos. Así pues, es un discurso que sin ningún tipo de complejo nuestro partido, nuestra coalición esta efectuando.

En este sentido, hay un tema que nos parecía realmente flagrante, un residuo del pasado, sobre el que por suerte recientemente ha sido dictada una sentencia por

el Tribunal Supremo como consecuencia de un recurso interpuesto por la Asociación Española de Familias Numerosas contra el Real Decreto 1621/2005, motivado porque en el reglamento de la ley de protección de las familias numerosas se las desprotegió, ya que entre otras cosas se las privaba de beneficios por ser familias numerosas con relación a un tema tan importante como es el transporte interurbano por carretera y el transporte por ferrocarril, es decir, como usted puede comprar un bonotren, aunque usted tenga siete hijos, que paguen todos. Esto era a nuestro entender una auténtica barbaridad. Por suerte la justicia ha hecho lo que tenía que hacer, que es derogar este precepto, pero ahora hay que adecuar la legislación y cuanto antes establecer —o restablecer— los beneficios que las familias numerosas puedan tener en este ámbito. Nos parece que esto es urgente, que esto ya debería haberse hecho de oficio, pero como no se hace, se lo recordamos al ministerio para que se cumplan las leyes. Nos parece que es normal cumplir los preceptos, y en leyes donde hay un contenido social importante, no cumplir las sentencias que establecen la defensa de ese contenido social importante nos parecería un auténtico despropósito.

El primer objetivo de esta proposición no de ley es recordar la urgencia del cumplimiento de esta sentencia, que es tanto como decir el cumplimiento de la ley. Lo es más porque el Estado español es en estos momentos uno de los Estados europeos que menos recursos destinan al desarrollo de políticas familiares, de todas las políticas familiares, de todas las familias, y lógicamente nuestras familias numerosas son las que menos protección tienen. Por eso nos parece que el segundo apartado de nuestra proposición no de ley es también oportuno en el sentido de que las subvenciones para el transporte público urbano que se desprenden de la disposición adicional quinta del Real Decreto Legislativo 2/2004, que aprobó el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, que al final significa una serie de subvenciones por parte del Estado a los municipios que mantienen servicios de transporte público urbano, puedan ayudar a estos ayuntamientos a sufragar parte de los costes que ellos establezcan —lógicamente la autonomía local hay que respetarla siempre, y cada vez van a ser más los municipios que van establecer estos beneficios para las familias numerosas—, y que tengan como mínimo una compensación por parte de la Hacienda pública. Este es el contenido de la proposición no de ley.

Tengo que decirles, señoras y señores diputados, que a veces cuando una proposición no de ley es especialmente justa, y la palabra puede resultar excesiva, uno desea defenderla muy especialmente. Esta es una de estas proposiciones de ley. Les pido —sé que hay dos enmiendas del Grupo Popular— que pueda salir de aquí hoy una resolución unánime —por descontado positiva, pero, si puede ser, unánime— por parte de todos los grupos políticos. Les anuncio que voy a hacer un esfuerzo con el grupo enmendante para ver si somos capaces de votar con un amplio acuerdo una resolución de esta Cámara que sea

inequívoca y que les dé a estas familias la esperanza de conseguir esta igualdad de derechos que vienen recabando y que tienen aún un importante recorrido. Quiero agradecer de entrada la predisposición de los grupos para hablar y poder establecer los acuerdos que sean posibles. Hay dos enmiendas presentadas por un mismo grupo, pero otros grupos se han dirigido a este portavoz también con la voluntad de llegar a un acuerdo. Espero que esto sea posible y que hagamos un buen trabajo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Efectivamente, el Grupo Popular ha presentado dos enmiendas, por lo que tiene la palabra la señora Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señorías, en noviembre del año 2003 el Gobierno del Partido Popular aprueba la Ley de protección a las familias numerosas. En ese momento quedaba pendiente la elaboración del reglamento, que queda aprobado el 30 de diciembre del año 2005 con el señor Rodríguez Zapatero ya al frente del Ejecutivo. Es también conocido que la Federación Española de Familias Numerosas interpuso en su momento un recurso contencioso-administrativo contra dicho reglamento solicitando entre otros la nulidad de aquellos puntos en los que se especificaba que no se podía duplicar para las familias numerosas legalmente reconocidas los beneficios en las tarifas del transporte interurbano por carretera y por ferrocarril. La sentencia del Tribunal Supremo fechada el 19 de febrero de este año es favorable para los intereses de la Federación Española de Familias Numerosas. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Señorías, al Partido Popular le preocupa enormemente la situación de las familias españolas, ya que son las más perjudicadas por la crisis económica, crisis que por cierto el Gobierno socialista se niega a admitir aun cuando la estamos padeciendo todos los ciudadanos y quiero resaltar aquí un dato. Este año el endeudamiento de las familias españolas va a alcanzar su límite más alto. Es también sobradamente conocido que España es el país europeo que menos gasto social dedica a la familia, en concreto cuatro veces menos que la media del conjunto de los países de la Unión Europea. Hoy las familias reciben menos ayudas porque el gasto en políticas de familia ni siquiera se ha visto incrementado a la par que la inflación. El nulo apoyo a la familia del Gobierno socialista desde luego es especialmente grave en este momento de crisis, ya que la familia constituye la más importante red de protección social que en momentos como este es capaz de evitar importantes problemas sociales. Quiero también recordar que el Gobierno socialista no elaboró el prometido plan integral de las familias, que nunca llegó a crearse la secretaría de Estado de la familia propiamente dicha y que no se aumentó el gasto destinado a la familia hasta llegar a la media europea en la pasada legislatura.

Al Partido Popular le preocupa enormemente también la familia numerosa. Nosotros creemos que apoyar a las

familias numerosas responde a principios de justicia, de solidaridad y de equidad. Son desde luego las familias con más hijos a su cargo las que más esfuerzo hacen y por tanto las que mayor apoyo necesitan. Apoyar a las familias, en este caso las numerosas, no debe ser considerado como un gasto social más que en épocas de vacas flacas haya que reducir. Por tanto nos parece conveniente y necesaria la adecuación de las políticas públicas del Estado a favor de las familias numerosas en materia de beneficios en el transporte en el sentido de permitir la acumulación de los beneficios que disfrutaban las mismas con cualquier otro descuento que pueda establecerse sobre las tarifas en el sentido que señala la sentencia del Tribunal Supremo. Por ello creemos que el Gobierno debe respetar la compatibilidad de las reducciones con las que puedan beneficiarse los miembros de esas familias numerosas.

En relación con el segundo apartado de la proposición no de ley referente a que el Gobierno establezca una línea de subvenciones con cargo a los Presupuestos Generales del Estado destinada a aquellas entidades locales que financien parte del coste del transporte público a estas familias numerosas, desde luego mi grupo, el Grupo Popular, cree que es necesario dar un paso más y cuantificar el alcance de esta medida de manera que beneficie a las 500.000 familias numerosas que existen en nuestro país, que básicamente representen 3 millones de ciudadanos. Por tanto nosotros proponemos una enmienda de adición en la que se cuantifique el alcance de esa medida, y las reducciones serían de dos tipos: del 20 por ciento para las familias numerosas de categoría general, es decir aquellas que tienen de tres a cuatro hijos, y hasta el 50 por ciento para los hogares con cinco o más descendientes. Además creemos que es necesario que esa medida sea efectiva en el segundo semestre del año 2008. En consecuencia solicitamos también al Gobierno la aprobación de una partida presupuestaria extraordinaria para que esto se pueda implantar y por supuesto tenerlo en cuenta en la elaboración y aprobación del presupuesto del año 2009 y sucesivos. Nosotros apoyaremos esta iniciativa y desde luego deseamos que para que sea efectiva sea aceptada nuestra enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Los portavoces del Grupo Mixto, de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y del Grupo Parlamentario Vasco no se encuentran en la sala. Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: En relación con la iniciativa que nos presenta hoy Convergència i Unió, que ha defendido su portavoz Pere Macias, nos podemos básicamente mostrar de acuerdo con lo que se ha dicho y por eso desde el Grupo Parlamentario Socialista vamos a apoyar el punto primero que se plantea en dicha proposición no de ley y estamos en este momento en diálogo para buscar un acuerdo también con una transaccional que se presentaría a la Mesa con relación al punto segundo.

Estamos de acuerdo con el punto primero porque Renfe, en cumplimiento de la sentencia de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo de 19 de febrero de 2008, por lo tanto reciente, por la que se reconoce a este colectivo de las familias numerosas el derecho de acumulación de descuentos en los diferentes medios de transporte, ya está procediendo a la realización de los ajustes necesarios en lo que a tarifa, canales de ventas y procedimientos informáticos se refiere. Quiero recordarles de nuevo la fecha de la sentencia, 19 de febrero de 2008. Todo esto lleva un consiguiente ámbito de actuación material que requiere un tiempo para hacerlo efectivo, pero Renfe en estos momentos ha hecho un avance muy importante sobre todos los ajustes necesarios en esos canales de venta, de tarifas y procedimientos informáticos para llevarlo a cabo. En esa misma línea de actuación les puedo anunciar hoy también en la Comisión de Fomento que muy próximamente los clientes de Renfe beneficiarios del descuento por familia numerosa van a poder adquirir también los billetes a través de Internet. Tal como está hoy la informática es algo importante que van a agradecer sin lugar a dudas los beneficiarios de familias numerosas.

Tampoco existe por parte del Grupo Parlamentario Socialista, señor Macias, ningún inconveniente en lo relativo a los servicios del transporte regular de viajeros, de competencia del Ministerio de Fomento, ya que la actuación solicitada por CiU resulta copia de la aplicación de la sentencia a la que he hecho antes referencia. También les quiero decir en nombre del Grupo Parlamentario Socialista que tenemos constancia de que en estos momentos el Ministerio de Trabajo e Inmigración está tramitando un proyecto de real decreto que modificará el Real Decreto 1621/2005 en los términos establecidos en la sentencia a la que se ha hecho referencia en la proposición no de ley, sentencia del Tribunal Supremo de 19 de febrero de 2008. En este sentido, señor Macias, probablemente su iniciativa, que valoramos muy positivamente, con esta modificación que está preparando el Ministerio de Fomento, a lo mejor tampoco se hubiera hecho necesaria en un futuro, pero no hay mal que por bien no venga y siempre es positivo, aunque se redunde en lo que se está haciendo. Por eso mi grupo no tiene inconveniente, en esa política de favorecer el desarrollo de las familias numerosas en cuanto a estos descuentos en general y de la familia —y ya me refiero a la portavoz del Grupo Popular— en general. La portavoz del Grupo Popular decía que detecta que hay un nulo apoyo a la familia. No ha habido antes ningún Gobierno en la historia democrática de España que haya apoyado tanto a la familia. Vamos a separar las familias de las familias numerosas. El debate de hoy que nos plantea el señor Macias ha quedado claro para el Grupo Socialista. Va a apoyar esas medidas que se plantean y por tanto tiene nuestro voto favorable en el punto primero, porque hay una sentencia del Tribunal Supremo, ni más ni menos, de la Sala de lo Contencioso, y que nos obliga. Necesitamos un tiempo y Renfe está adaptando todo su opera-

tivo para llevarlo a cabo. En el segundo punto, estoy convencido, señor Macias, que vamos a llegar a un acuerdo, porque hay una cierta situación de invasión de competencias de la Administración local que hay que adaptar, pero en todo caso, a estos efectos, también le quiero informar que los Presupuestos Generales del Estado de cada año ya destinan un crédito importante a las entidades locales, con subvenciones finalistas, para el sostenimiento de ese servicio público. Entendemos que ya se está llevando a cabo una labor que hoy se puede plasmar en un texto consensuado, que sería bueno que lo consensuáramos y buscáramos un punto de equilibrio, pero ya se está haciendo lo que se plantea en el punto segundo. Por eso yo le he pedido antes privadamente al señor Macias que retirara ese punto. Vamos a buscar, si no quiere retirarlo, un acuerdo en la redacción del mismo, porque no se puede pedir al Ministerio de Fomento y a la Administración General del Estado en un ámbito de no competencia como es en la Administración local que lleven a cabo medidas que invadirían la competencia de la Administración local. Podemos llevar a cabo medidas que correspondan al Ministerio de Fomento o a la Administración General del Estado pero no a la Administración local. Vamos a buscar un texto alternativo.

Yo le decía a la portavoz del Grupo Popular que no puedo permitir que diga que hay un nulo apoyo a las familias. No ha habido en ningún momento de la historia democrática de España un gobierno que haya apoyado tanto a la familia como lo ha hecho durante estos años el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero, con medidas reales y prácticas. Usted debería ser la primera que aun no reconociéndolo no hiciera esa crítica, ¿o quiere que le recuerde el elenco de leyes sociales que se aprobaron la pasada legislatura, que se están desarrollando ahora y que van enfocadas a las familias, y especialmente a ustedes, a las mujeres, señora portavoz del Grupo Popular, a las mujeres: Ley de Dependencia, Ley de Igualdad, etcétera? No haga un discurso aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid para una vez más hacer una crítica sin fundamento en un tema que tiene que ver con la familia pero no solo con la familia, que son las familias numerosas. En este sentido el Grupo Popular ha presentado una proposición no de ley, y que será el portavoz —y proponente de la iniciativa— de Convergència i Unió quien diga si la acepta o no, pero me parece que no tiene mucho sentido.

Aquí se ha planteado un debate claro, que es que hay una sentencia del Tribunal Supremo; que hay que ajustar a esa sentencia los descuentos acumulables que van a tener a partir de que se materialicen en la práctica las medidas que Renfe está adoptando y nosotros, señor Macias, no tenemos inconveniente, desde el Grupo Parlamentario Socialista, en felicitarle incluso por la iniciativa, porque beneficia a las familias numerosas, en el punto primero. En el punto segundo, si quiere, antes de la votación, podemos consensuar ese texto que usted ya ha redactado e incluso invitar al Grupo Popular a que se sume, independientemente de la crítica que haya hecho,

para, si es posible, ayudar a esas familias numerosas, que necesitan el apoyo de todos —porque si ya a una familia simple le cuesta llegar a final de mes, cuánto más, en un ámbito como el transporte, a una familia numerosa—, y entre toda la Cámara, en esta Comisión sacar un texto que dé satisfacción a esta legítima reivindicación de las familias numerosas para ayudarlas en lo posible.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este debate y fijar posición en relación con la enmienda del Grupo Popular tiene la palabra el portavoz del grupo proponente, el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Nosotros valoramos muy positivamente la enmienda del Grupo Parlamentario Popular en el sentido de que quiera ponerle cifras, pero quien ha pasado por la Administración local siente que quizás esta sea una función que debe de hacer cada ayuntamiento con arreglo a su autonomía y a sus políticas. Algún ayuntamiento que yo conozco tiene incluso alguna rebaja mayor a las familias numerosas o a algunos miembros de familias numerosas y yo no sería capaz de decirle a ningún ayuntamiento lo que tiene que hacer o lo que no tiene que hacer. Desde este punto de vista, la vemos con simpatía, pero no podemos decir aquí lo que tiene que hacer uno u otro ayuntamiento.

Me parece que de la enmienda del Grupo Popular se desprende una cuestión sobre la que en estos momentos me gustaría encontrar una enmienda transaccional que pudiéramos compartir todos en el sentido de que esto no sea algo abstracto sino que se note y, por tanto, que respecto al segundo punto, cuyo mantenimiento me parece importante, pudiéramos incorporar que todos somos conscientes de la importancia de que haya fondos para estas políticas, unos fondos que ya existen, previstos en la Ley de Haciendas Locales, y que pudiéramos tener la sensibilidad de recoger en ellos aspectos de protección a las familias numerosas. En esto estamos trabajando y dada la buena voluntad de los dos grupos, me gustaría que fuera posible lograr a un acuerdo que haría llegar a la Presidencia.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A PROMOVER UN CAMBIO EN LOS HORARIOS DE LA CONEXIÓN AVE MADRID-MÁLAGA, ESTABLECIENDO UNA PARADA MÁS EN LA CIUDAD DE ANTEQUERA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000153.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 7.º del orden del día, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular en relación con la promoción de un cambio de horarios en la conexión del AVE Madrid-Málaga estableciendo una parada más en la ciudad de Antequera. Para su defensa tiene la palabra el portavoz de dicho grupo, el señor González.

El señor **GONZÁLEZ MUÑOZ:** Intervengo para defender la proposición no de ley que presenta mi grupo para su debate en la Comisión, en la que instamos al Gobierno a promover un cambio de horarios en la conexión AVE Madrid-Málaga estableciendo una parada más en la ciudad de Antequera, en el tramo comprendido entre las 15:02 y las 00.02 horas. A nadie se le escapa en esta Comisión que la llegada del AVE a las ciudades medias como es el caso de Antequera supone una fuerte capacidad de dinamismo para las mismas. Antequera vive inmersa en un proceso de conversión, de crecimiento y el AVE para nuestra ciudad supone un impulso importante; AVE que llega a Antequera y a Málaga gracias a que el Partido Popular en el año 1999 lo refleja por primera vez en los presupuestos. Lamentablemente durante este tiempo en el que el AVE ha estado llegando a nuestra ciudad, a la parada de Antequera-Santa Ana, los horarios han sido deficitarios o así lo entendemos desde este grupo, entendemos, porque no daban cabida y reflejo a las necesidades reales de los usuarios. Por eso el Grupo Popular presenta esta proposición no de ley para instar al Gobierno a que adecue los horarios, lo que es sin duda alguna reflejo de lo que solicitan ya no solo los usuarios del AVE entre Antequera-Santa Ana y Madrid, sino también los colectivos que promueven las iniciativas turísticas y la proyección de la comarca de Antequera.

Permítanme que empiece mi exposición mostrando mi sorpresa por las declaraciones de estos últimos días realizadas por el señor Heredia y sin duda alguna van a entender perfectamente que me refiera a ellas, ya que dichas declaraciones van muy en consonancia con lo que hoy debatimos aquí. Les decía al principio de mi intervención que estaba sorprendido por esas declaraciones, ya que el pasado lunes el señor Heredia en rueda de prensa en Antequera junto al alcalde de la ciudad, anunciaba que a partir del mes de septiembre la estación del AVE, Antequera-Santa Ana contaría con una parada más que se realizaría a las 19:50 y que esto respondía a una propuesta del señor alcalde, del Partido Socialista, de nuestra ciudad. Permítanme explicarles a SS.SS. que mi sorpresa llega porque el pasado 21 de mayo de 2008 el Grupo Popular presentaba a la Mesa del Congreso de los Diputados esta proposición no de ley para su debate en Comisión. Un mes después —repito, un mes después—, dos días antes de que se celebrara esta Comisión, el señor Heredia realiza el anuncio que anteriormente les he mencionado. Tengo que reconocerles que lo primero que pensé es que esta proposición no de ley que presenta el Grupo Popular debía de ser muy buena para que el Grupo Socialista, sin debatirla en Comisión, se apresurase a hacerla suya y a anunciar su puesta en marcha. Tras reflexionar sobre la extraña situación que supone que el Grupo Socialista acepte de tan buen grado las proposiciones de los otros grupos de la Cámara, analicé en conciencia las palabras del señor Heredia que aparecían en los medios de comunicación y comprendí que el señor Heredia y el PSOE estaban más preocupados de que la gente percibiera que la medida y la propuesta eran del

Partido Socialista que de solucionar el problema que tenían los ciudadanos al no tener esta parada del AVE. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)** No se preocupen el señor Heredia ni el Grupo Socialista que para el Partido Popular es un placer marcarles su acción de gobierno y ayudarles a superar su falta de iniciativa, dándoles alternativas que verdaderamente solucionan los problemas reales de los ciudadanos. **(El señor Ayala Sánchez: Así es.)**

También debo reconocer que tras la primera reflexión llegué a una segunda muy importante. ¿Qué sentido tenía que el Partido Socialista se apropiara de la proposición no de ley del Partido Popular? Supuse que el señor Heredia estaba inmerso en una campaña de publicidad, de marquetin por Antequera debido a que el alcalde de Antequera no atraviesa por sus mejores momentos. Reconoceré que a esta reflexión llegué tras leer que el cambio de horario no se produciría hasta el mes de septiembre. Llama la atención que el señor Heredia anuncie que el cambio horario no se realizaría hasta después de septiembre cuando a nadie se le escapa que los próximos meses son el período vacacional y cuando a nadie se le escapa que durante el período vacacional va a haber un aumento significativo de los usuarios del trayecto entre Antequera-Santa Ana y Madrid y entre Madrid y Antequera-Santa Ana. Entonces entendíamos que si la propuesta era tan buena, si la postura del Partido Socialista era apostar por una nueva parada, por qué demorarla hasta el mes de septiembre. Lo vi claro. El señor Heredia se iba un lunes a Antequera. Anunciaba que iba a haber una parada más. Posponía su entrada en vigor para el mes de septiembre y en septiembre ya veríamos qué es lo que pasaba. Por eso el Grupo Popular presenta esta proposición no de ley, porque entiende que el debate se debe dar en la Comisión, porque entiende que el debate tiene que ser entre todos los grupos y sacarlo de anuncios en prensa poco concretos sobre proposiciones no de ley que presentan otros grupos. Antequera y su comarca necesitan sentirse mucho más cerca de Madrid y Madrid también necesita sentirse mucho más cerca de Antequera y su comarca. Por ello pido al Grupo Socialista en especial y al resto de los grupos que apoyen esta proposición no de ley que hoy presenta el Grupo Popular en esta Comisión. De no hacerlo demostrarían a mi modesto entender en primer lugar que lo único que han querido es correr una cortina de humo sobre el debate; en segundo lugar, pondrían de manifiesto el oportunismo político con el que suplen su falta de iniciativa; en tercer lugar, que no tienen compromiso firme de llevar a cabo dichas variaciones en los horarios de Renfe y en cuarto lugar, pondrían de manifiesto un engaño a los ciudadanos de la comarca de Antequera, que esperan del AVE lo que significa para otras grandes ciudades y que esperan de las facilidades del AVE tener mayor posibilidad de desplazarse por el resto de nuestra geografía. Como le iba diciendo, su oportunismo político con el que intentan suplir sus carencias de gestión e iniciativa queda patente con estas muestras dadas en los últimos días por el señor Heredia.

Le pido, señor Heredia, que sea valiente, que demuestre que estoy equivocado y que demuestre que no le mueve un oportunismo político sino un interés de mejorar la vida de los ciudadanos de la comarca de Antequera. Demuestre un compromiso por la comarca de la que usted es. Demuestre que verdaderamente le importan los ciudadanos y demuestre que somos capaces de llegar a acuerdos en lo que verdaderamente les afecta en el día a día a todos los ciudadanos a los que nos debemos y que nos votaron. Por eso, señor Heredia, le pido que vote a favor de la proposición no de ley que presenta el Grupo Popular, le pido que no demore el cambio de horario hasta septiembre, le pido que lo haga cuanto antes y le pido, por favor, que en los sucesivos debates que llevemos sobre estos temas atienda a lo que creo que es una cortesía, que debe ser el debate en Comisión, porque entiendo que los otros grupos deben tener posturas y deben tener gustoso conocimiento sobre las propuestas de nuestro grupo, y no lo haga a los medios de comunicación.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Hay una enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra el señor Heredia.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Quiero comenzar mi intervención diciendo que el AVE es una infraestructura que ha transformado la provincia de Málaga (**El señor Ayala Sánchez: ¡Qué dice!**) y que va a situar a Antequera como la ciudad mejor comunicada de Andalucía. Sin lugar a dudas se trata de un infraestructura de impacto duradero que va a dejar huella a lo largo de todo el siglo XXI y que servirá al progreso y al desarrollo de la sociedad malagueña de hoy pero también de nuestros hijos, de nuestros nietos y de sucesivas generaciones. El AVE sitúa a nuestra provincia y a la ciudad de Antequera en el centro de las redes transeuropeas de transporte. Ha convertido a la comarca antequerana en un destino turístico inigualable para viajeros nacionales y un punto estratégico para el sector empresarial de toda Andalucía. Con los más de 2.500 millones de euros que ha invertido el Ministerio de Fomento en esta infraestructura, Antequera está más cerca de la capital, a solo dos horas de Madrid, y al mismo tiempo los grandes proyectos, las grandes inversiones están más cerca de la comarca antequerana. Tengo que citar la nueva conexión hasta Madrid y la que se está construyendo por parte de Fomento entre Bobadilla y Granada, donde espero que después del congreso nacional del Partido Popular ustedes se hayan puesto de acuerdo, puesto que en Antequera el PP dice una cosa y en Granada —tengo aquí un recorte— dice totalmente lo contrario. Espero que después del último congreso del que han salido tan unidos, se hayan puesto también de acuerdo en este tema. En esta línea, la Bobadilla-Granada, junto a la conexión con Ronda... (**Rumores.**)

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por favor, señorías, pido respeto al que está hablando en estos momentos. Respeten el turno de intervención.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Esta línea, junto a la conexión con Ronda y con Sevilla, dejará Antequera en un cruce de caminos que va a ser aprovechado para grandes proyectos, la construcción del mayor puerto seco en España, el centro logístico de Andalucía, el aeropuerto privado, etcétera. La influencia de la alta velocidad también ha llegado a localidades próximas como Fuente de Piedra, Mollina o Humilladero, donde las propuestas para hacer hoteles y establecimientos atractivos para turistas se han multiplicado.

El AVE es un logro de todos los malagueños, una infraestructura que va a suponer que cada año lleguen a Málaga 5 millones de pasajeros, algo que genera riqueza y crecimiento para todos. El mérito es compartido sin duda alguna por todas las fuerzas políticas que han apoyado el AVE, también por empresarios y ciudadanos que han reivindicado esta obra clave, dicho lo cual tengo que señalar que con relación a la iniciativa que debatimos hoy aquí, el Partido Popular vuelve a llegar con retraso en materia de alta velocidad. (**La señora Villalobos Talero: ¡Vaya, hombre!**) Pediría a la presidenta que alguna diputada del Grupo Popular, la señora Villalobos, mantuviera un poquito más de respeto en esta Comisión.

El Partido Popular llegó tarde cuando trató de impulsar el AVE a Málaga, llegó tarde cuando se olvidaron de acudir a la puesta en servicio de la línea hasta Antequera. El PP intentó buscar calamidades que retrasaran la puesta en servicio del AVE hasta Málaga y hoy vuelve a llegar tarde al traer al Congreso una propuesta ya resuelta por el Ministerio de Fomento. Fue Magdalena Álvarez, siendo consejera de Economía y Hacienda de la Junta de Andalucía, quien lanzó la propuesta del AVE a Málaga y la puso en marcha. De hecho, el 21 de enero de 1997, solicitó en el Consejo de Política Territorial y Fiscal, en Madrid, 230.000 millones de las antiguas pesetas, procedentes de fondos europeos para el AVE de Málaga. El portavoz del Partido Popular dice que el PP ya lo impulsó en 1999. Nosotros llegamos dos años antes. Fue Magdalena Álvarez, ya como ministra de Fomento, quien puso en servicio el AVE hasta Antequera, creo que uno de los momentos más importantes de la ciudad. Por cierto, le recuerdo al portavoz del Grupo Popular, al que ahora tanto preocupa esta cuestión, que no hubo representación del Partido Popular en ese acto de inauguración. (**Varios señores diputados: ¡Si no nos invitaron!**) Quizás es que llegaron...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Les pido, por favor, que el que está interviniendo en este momento pueda hacer uso de la palabra. Después SS.SS. utilizarán todos los argumentos que quieran porque van a cerrar este debate.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Quizás es que llegaron tarde al evento. También, a finales del pasado año, Magdalena Álvarez llevó el AVE hasta Málaga, pero durante todo el año 2007 el Partido Popular anunció calamidades de todo tipo con relación a los túneles del valle de Adbalajís. Sin embargo, la realidad es tozuda y le ha demostrado al Partido Popular que el AVE se ha puesto en marcha en la fecha fijada, por cierto, con una puntualidad del 99 por ciento, por encima de la media nacional de alta velocidad y a solo dos décimas de Japón.

Hoy el PP trae otra iniciativa, en este caso para incluir una nueva parada en la estación de Antequera-Santa Ana por la tarde, una nueva propuesta donde también, me van a permitir que se lo diga, llegan con retraso, porque Fomento ya lo ha resuelto. Dice el portavoz del Grupo Popular que esa propuesta la presentaron el 28 de mayo. Con todos mis respetos les recordaré que hay un partido en el Gobierno y que el que ejecuta es el partido en el Gobierno y la solución a una cuestión de este tipo conlleva un tiempo razonable. Esa propuesta surgió del alcalde de Antequera, que la trasladó al Grupo Parlamentario Socialista, y hubo varias reuniones con responsables de Fomento para alcanzar un acuerdo que permitiese una parada en la estación de Antequera-Santa Ana del AVE que sale de Madrid a las 17 horas 35 minutos y que llega a esa ciudad en torno a las 19 horas 51 minutos; ese fue el compromiso alcanzado y al que ha llegado el Ministerio de Fomento. Evidentemente poner en marcha una medida de este tipo no significa que se tome la decisión y de forma automática se implante. Eso requiere —todo el que conozca un poquito de infraestructuras lo sabrá— un periodo para ajustar horarios y ese periodo se va a fijar en el próximo cambio de servicios; entonces se va a incorporar esa nueva parada en la estación de Antequera. Esa es la enmienda que hemos presentado y que yo espero que sea aceptada por el Grupo Parlamentario Popular ya que el objetivo al final es que haya una parada; nosotros lo que hemos hecho ha sido concretar la decisión del Ministerio de Fomento.

Termino. Me dice el portavoz del Grupo Parlamentario Popular que seamos valientes y que apostemos por Antequera. Le quiero recordar a dicho portavoz, que es nuevo y le felicito en esta primera legislatura en la que es diputado en esta Cámara, que su partido gobernó durante ocho años y en ese periodo no cortaron una sola cinta en la comarca de Antequera, ni una sola cinta en ocho años. Si eso es mostrar preocupación por Antequera explíquese a los ciudadanos, porque ellos no lo han comprendido y la mejor muestra de eso es que siguen ustedes perdiendo allí las elecciones por bastante diferencia. Nosotros sí hemos hecho gestiones; en estos cuatro años que llevamos en el Gobierno hemos puesto en servicio varias actuaciones en Antequera y vamos a seguir haciéndolo. Ese es nuestro compromiso con Antequera y con los antequeranos y antequeranas. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Puesto que no están los portavoces de los grupos Mixto,

Ezquierda Republicana y Convergència y Unió, para finalizar este debate, y ahora sí, señor González, tiene usted la palabra para replicar al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **GONZÁLEZ MUÑOZ**: En primer lugar, he de decirle al señor Heredia que no hay ningún problema entre el Partido Popular de Granada y el de Málaga; el problema estará entre el alcalde de Antequera y el secretario general del Partido Socialista en Granada, porque el alcalde apoya mociones conjuntas en el pleno instando al soterramiento y el secretario general del Partido Socialista en Granada desautoriza al alcalde de la ciudad de Antequera del Partido Socialista. Por tanto, el problema no lo tiene el Partido Popular, lo tienen ustedes como siempre, porque en un sitio defienden una cosa y en otro totalmente lo contrario.

Indicaba usted que no estábamos presentes en la inauguración. Ya se lo decía mi compañera doña Celia Villalobos, lamentamos no estar presentes en las inauguraciones de todas las infraestructuras que ustedes están haciendo en Málaga porque todas fueron proyectadas en la época de Gobierno del Partido Popular. Es cierto que nosotros no hemos cortado ninguna cinta, pero a ustedes lo único que les ha quedado es terminar muy pocos de los proyectos que inició el Partido Popular. Ustedes lo único a lo que se han dedicado es a cortar cintas, pero no a planear ningún nuevo proyecto para la provincia de Málaga. Ustedes no nos invitan; es más, señor Heredia, ustedes han llegado a cortar en una foto al señor alcalde de la ciudad de Málaga, en la que quedaba un brazo colgando durante una inauguración; no sabían de quién era pero se trataba del alcalde de la ciudad de Málaga. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Además, señor Heredia, le ruego que tenga un poquito de rigor cuando dice usted las cosas. Usted menciona que el AVE lo impulsó el Partido Socialista y la consejera, que ahora es ministra, cuando estaba en la Junta de Andalucía. No sabía que las competencias en infraestructuras las tenían las comunidades autónomas, lo desconocía. Yo creía que era el Gobierno de España el que planeaba y el que apostaba por las infraestructuras, pero si ustedes se quieren poner la medalla, póngansela. La realidad es que el AVE llega a Málaga porque el Partido Popular apuesta decididamente por Málaga; la realidad es que muchas de las infraestructuras que ustedes están terminando son la apuesta clara del Partido Popular por la provincia de Málaga. Además nosotros trabajamos mucho por Antequera. La prueba es que ustedes van perdiendo votos elección tras elección, y el Partido Popular va creciendo en votos elección tras elección. Por tanto, no solo se quede con el resultado de los concejales, vea qué número de votos han perdido en las últimas elecciones y qué número de votos ha crecido el Partido Popular en las últimas elecciones. **(El señor Heredia Díaz pide la palabra.—Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Sí, señor Heredia?



El señor **HEREDIA DÍAZ**: El portavoz del Grupo Popular ha pedido la palabra no para decir si acepta o no la enmienda sino para replicar a mi intervención. Entonces yo pido, si lo estima a bien el presidente, responder en un minuto a algunas de las cuestiones que se han vertido. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Yo creo que los argumentos y las razones están expuestos, y no vamos a abrir el debate.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Señor presidente, es que no sé si acepta o no acepta la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Popular dice que no acepta la enmienda.

— **RELATIVA A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE LOS TRAMOS FERROVIARIOS CORRESPONDIENTES AL FERROCARRIL HUESCA-CANFRANC. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000168.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto siguiente del orden del día, que es el punto 8.º, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular relativa a la ejecución de las obras de los tramos ferroviarios correspondientes al ferrocarril Huesca-Canfranc. Para su defensa tiene la palabra el señor Lanzuela.

El señor **LANZUELA MARINA**: De nuevo tengo el honor de participar en un debate que se corresponde con una ya desgraciadamente vieja demanda social aragonesa que sigue teniendo, a pesar de los años pasados, un amplísimo respaldo popular y político en la tierra aragonesa. Aquí lo que pretendemos con esta proposición no de ley es que de una vez por todas el Gobierno, previo el debate en el Congreso de los Diputados, adquiriera un compromiso claro y contundente con los tramos que faltan entre Huesca y Canfranc, en esa línea tan importante no solo para la tierra aragonesa sino también para el conjunto español, que es la línea Zaragoza-Huesca-Canfranc-Pau, ya en Francia. Al principio de la VII Legislatura, logramos nada menos que en el Pleno de esta casa, en el Congreso de los Diputados, un acuerdo unánime para afrontar la reforma y la reapertura de esta línea. El Gobierno de entonces —su presidente Aznar y particularmente de su ministro Álvarez-Cascos— atendió la demanda parlamentaria y se puso a trabajar inmediatamente. Lo que pedíamos, que era la electrificación en un primer tramo entre Zaragoza y Huesca, no solo se hizo sino que además se incluyó en la red de alta velocidad, y hoy Madrid-Zaragoza-Huesca es una magnífica realidad en alta velocidad. El Gobierno en aquel momento fue más allá de lo que los diputados estábamos pidiendo. Además durante esa misma legislatura no solo inició su

compromiso en Zaragoza sino que lo llevó hasta mi provincia, Teruel, y puso en marcha todos los proyectos para poner en alta velocidad Teruel-Zaragoza-Huesca y posteriormente pidió cuatro proyectos —más un quinto, que ahora citaré— desde Huesca, que eran Alerre-Ayerbe, Ayerbe-Caldearenas, Caldearenas-Jaca y Jaca-Canfranc, además de los proyectos del túnel internacional de Canfranc y la estación del ferrocarril del mismo nombre, del pueblo de Canfranc. Los proyectos se adjudicaron en 2003, pero infelizmente desaparecieron en el Ministerio de Fomento. El apoyo que hubo aquí, en el Congreso de los Diputados, fue unánime. Quiero recordar el agradecimiento que se mostró entonces en nombre propio pero también en el de mis paisanos por el apoyo unánime que se ofreció en aquel momento para que estos cuatro tramos más el quinto, dos proyectos que eran la quinta parte: el túnel internacional y la estación de Canfranc, fueran inmediatamente puestos en un calendario por el Ministerio de Fomento. Desgraciadamente el ministerio no cumplió la demanda parlamentaria, lo cual como diputado me duele sobremanera, ya no tanto por ser miembro de un grupo político sino por el menosprecio a esta Cámara, que es la representación nacional. Hoy pedimos claramente que esos cuatro proyectos se lleven a cabo; ya están valorados, es una cifra completamente asumible que, comparada con otras infraestructuras ferroviarias, resulta mínima y además habría un incremento de la velocidad del tráfico de carga de hasta un 70 por ciento y desde luego se mejoraría enormemente el tiempo de viaje actual, que pasaría de tres horas y media a dos horas. Ya sabemos que hay proyectos que podrían superar a estos que hoy tiene el Ministerio de Fomento después de que fueron adjudicados en 2003, pero hay una demanda clara social y política, reitero, para que se hagan y no se mezclen una vez más. Si el portavoz del Grupo Socialista no está de acuerdo con el apoyo a esta iniciativa, yo lo sentiría muchísimo como aragonés y realmente como español, porque es una infraestructura muy importante. Además, sé que en el Partido Socialista en Aragón hay un apoyo casi unánime para que no se confundan los dos proyectos, travesía central del Pirineo y reapertura del ferrocarril Zaragoza-Huesca-Canfranc-Pau. Yo querría que no buscásemos excusas. Si hay que decir que no, que se diga claramente, pero no pongamos excusas, y sobre todo no hagamos en el conjunto un ridículo como el que hizo el Ministerio de Fomento cuando contestó al Congreso después de tener que pedir el amparo del entonces presidente, señor Marín, para que se cumpliera la demanda parlamentaria, para que se hiciera un informe, que fue de una pobreza técnica increíble y muy criticado por todas las instancias, no solo en Aragón sino fuera de Aragón. Particularmente, suponía un contraste tremendo con el que había pedido el Gobierno galo a RFF (Réseau Ferré de France), el homólogo de nuestro ADIF. Resulta que todo lo que decía el informe galo era contrario y contradictorio de lo que decía el informe técnico paupérrimo del Ministerio de Fomento. Quiero creer que algún

técnico aquel día no se levantó bien e hizo realmente pobre el informe. Fue sumamente criticado y no me gustaría que se hiciese otro informe parecido para dar excusas. Así lo cree la mayoría parlamentaria claramente en las Cortes de Aragón y la mayoría de la sociedad aragonesa —por no decir casi unánimemente—, y desde luego lo dicen nuestros vecinos, a los que por una vez en este momento veo completamente abiertos a que en 2012 esté reabierta la parte francesa. Estamos en vísperas de una próxima cumbre hispano-francesa. Ojalá desde aquí le demos el apoyo parlamentario al Gobierno de la nación para que presente unos argumentos definitivos y para que el Gobierno francés tampoco ponga ya la menor excusa. En este momento hay una oportunidad de oro para que nuestros vecinos del norte apoyen definitivamente la reapertura, que, como digo, espero que nosotros no pongamos en contradicción o en competencia con la travesía central del Pirineo, que todos naturalmente apoyamos. Ojalá logremos de una vez reabrir esta línea que tan importante es para nosotros los aragoneses y tanto o más lo es para el conjunto de España y las comunicaciones transeuropeas.

Señor presidente, lógicamente la proposición no de ley está escrita, y no voy a leerla para hacer un aprovechamiento mayor del tiempo que me ha concedido; me limito a remitirme a la proposición tal como está redactada.

El señor **PRESIDENTE**: Le entendemos perfectamente y se lo agradecemos. No hay ninguna enmienda a esta proposición no de ley.

Como no se hace uso de la palabra por el Grupo Mixto, Grupo de Esquerra Republicana-Iniciativa per Catalunya Verds ni por el Grupo Vasco, por el Grupo de Convergència i Unió tiene la palabra el señor Macías.

El señor **MACÍAS I ARAU**: Como todo el mundo conoce y comprende, nuestro grupo político siempre ha estado preocupado por los enlaces transpirenaicos; los hemos sufrido y los sufrimos también en Cataluña, por tanto aportamos nuestra voluntad y nuestro trabajo desde una serie de ámbitos. Voy a recordar, por ejemplo, la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, con sede precisamente en Jaca, gracias, entre otros, al señor Lanzuela. Ha estado trabajando durante muchos años a un nivel de consenso importante en las comunicaciones transpirenaicas entre las comunidades españolas (Navarra, Euzkadi, Aragón y Cataluña) con Andorra y con las regiones del sur del Francia. Fruto de estos trabajos, hay un elevado nivel de consenso en lo que hay que hacer, y algunas de esas cosas son la reapertura lógica del ferrocarril a la que hacía referencia el portavoz del Grupo Popular. A mayor abundamiento, y un destacado portavoz del Grupo Socialista también lo conoce porque él también estaba, el Senado en el último mandato realizó una Comisión de estudio sobre las comunicaciones transpirenaicas ofreciendo una serie de conclusiones muy importantes con la presencia de todos, visitando incluso la sede de

Jaca de este organismo, y siempre aparece la misma cuestión, la misma necesidad, aparte de otra gran necesidad sentida y que hay que trabajar, que es el proyecto de futuro del paso central no sé si para bien o para mal, pero en cualquier caso la travesía central es de gran capacidad. Por tanto, por coherencia con nuestra posición histórica debemos votar afirmativamente esta cuestión y simplemente desearíamos que en esto también pudieran prevalecer los elementos de consenso.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Guillén.

El señor **GULLÉN IZQUIERDO**: Quiero empezar mi intervención lamentando que el señor Lanzuela, el portavoz del Grupo Popular, se queje de que nuestro grupo no pueda apoyar su proposición no de ley, pero con las explicaciones que voy a darle seguramente entenderá el porqué de nuestra decisión. En primer lugar, nos presenta una iniciativa que ya trajo a esta misma Comisión en el año 2006. En aquellos momentos pedía que el Gobierno hiciese un calendario para el inicio de las actuaciones en esta línea entre Huesca y Canfranc. Hoy nos pide de nuevo que el Gobierno haga un calendario para la finalización de las obras en ese tramo de la misma línea. En estos momentos es bastante difícil poder realizar esa petición y hacer un calendario exhaustivo de la finalización de una obra que tiene una gran complejidad, de una obra sobre la que hemos hablado en esta Cámara, en el Senado y también en la propia sociedad aragonesa durante mucho tiempo, de una infraestructura ferroviaria de la que se ha hablado muchas veces entre los dos países, entre España y Francia, y sobre la que lamentablemente no hemos podido llegar hasta este momento a un final feliz. Decía el señor Lanzuela que el compromiso del anterior Gobierno del Partido Popular, del entonces ministro Álvarez-Cascos, había sido claro y rotundo con la ejecución de esta infraestructura, pero me reconocerá, señor Lanzuela, que con poco éxito, porque si bien es cierto que en el año 2000 el señor Álvarez-Cascos convenció al entonces ministro francés para que se reabriera la infraestructura, la línea ferroviaria del Canfranc, también lo es que en aquellos momentos el Estado francés dijo que ponía 85 millones de euros para la realización de esta obra durante el periodo 2000-2006, y desde luego ni un solo euro de aquella cantidad se invirtió en esa etapa.

Usted basa su proposición no de ley en la hipótesis de que la región de Aquitania haya terminado las obras que corresponden al Estado francés en el año 2012. Pero fíjese, de su mismo texto, del texto que presenta, se deriva —porque lo hace en condicional— que ni usted mismo está muy seguro de que eso sea cierto. Lo que dice la proposición no de ley es que la región de Aquitania estima que podría reabrirse al tráfico internacional este trazado. Por lo tanto, usted mismo no puede garantizar que eso sea cierto, y ni tan siquiera la propia región de Aquitania garantiza que en 2012 la parte francesa esté arreglada para que se pueda reabrir la línea. Por cierto,

esa línea se tiene que reabrir en la parte francesa, porque la española nunca ha estado cerrada; siempre ha venido funcionando.

Ese compromiso del que hablaba el diputado señor Lanzuela de su anterior Gobierno es el mismo que tiene este Gobierno. Es verdad que los compromisos se demuestran también con los presupuestos y con las ejecuciones presupuestarias; y yo no le voy a recordar en estos momentos cuáles fueron las inversiones que en su etapa de gobierno hizo el Ministerio de Fomento en esta línea, porque creo que no viene a cuento. En todo caso, ese compromiso claro y contundente es el que tiene el Gobierno de la nación con la reapertura de esta línea; y lo demuestra con los hechos. Se lo voy a explicar. ¿Qué es lo que está haciendo el Gobierno de la nación en la parte española con esta línea? Lo que está haciendo es una modernización integral del tramo Huesca-Jaca-Canfranc, que se basa fundamentalmente en cinco puntos. En primer lugar, se va a hacer un nuevo trazado entre Huesca y Caldearenas, con un estudio de viabilidad que ya está en marcha y que lleva aparejada la construcción de un túnel de 10 kilómetros en la Sierra Caballera. Por lo tanto, un estudio bien complejo; un estudio técnico-ambiental de mucha complejidad y que, por lo tanto, va a requerir su tiempo hasta que esté finalizado. En todo caso, veinticuatro meses es el plazo de ejecución de este estudio de viabilidad. En segundo lugar, habrá una renovación integral entre Caldearenas y Jaca con las obras que ya están en marcha, obras que se licitaron en 2008 con un presupuesto de 13,2 millones de euros y un plazo de ejecución de dieciocho meses. Esas actuaciones que están previstas en este tramo consisten en la renovación de la vía, en la sustitución de la estructura de los drenajes y diversas actuaciones en las diferentes estaciones. Este tramo de ancho ibérico tiene una longitud de 37 kilómetros, que discurren como un único túnel y en superficie. La licitación que se hace en enero de 2008 no incluye el suministro de materiales que el ADIF aportará directamente al contratista adjudicatario, cuyo coste se estima en 8 millones de euros. En tercer lugar, se efectuarán actuaciones de mantenimiento y de mejora en el resto del trazado; en cuarto lugar, actuaciones que ya se están ejecutando en la estación de Canfranc, financiadas fundamental a través del uno por ciento cultural; y, en quinto lugar, además de todo esto, lo que ya se ha puesto en funcionamiento, en servicio como parte de esa línea Huesca-Canfranc, la variante ferroviaria de Huesca, con un coste total de 22,4 millones de euros.

Ahora bien, tenemos un problema; pero en la parte francesa, como S.S. bien sabe. ¿Qué es lo que nos está pasando en la parte francesa? Para que SS.SS. lo conozcan, el tráfico en la parte francesa se interrumpió ni más ni menos que en el año 1970. Entonces se derrumbó un viaducto y como consecuencia ya no se ha vuelto a reabrir el tráfico. El Consejo Regional de Aquitania a finales del año 2007 decide financiar las obras de rehabilitación en el tramo Oloron-Vedoux; eso son 25 kilómetros. La inversión que prevé el Gobierno francés para esos 25 kilóme-

tros son 35 millones de euros, es decir aproximadamente 1,5 millones por kilómetro. Como usted bien sabe, con 1,5 millones de euros por kilómetros la reparación, rehabilitación de la vía reúne unas condiciones que posiblemente no sean las óptimas a las que todos deberíamos aspirar; y por eso, en esos 35 millones no se alcanza la electrificación de la línea. Ese, es un problema que tenemos en ese tramo. Se prevé que la reapertura del tramo se haga para trenes diésel. Fíjese, se prevé que se haga para trenes diésel y que esté finalizada en el año 2010. En estos momentos en los que yo estoy hablando lo único que se ha hecho en ese tramo ha sido trabajos de desbroce de la línea. En el contrato nuevo que ha firmado el Gobierno francés con la región de Aquitania, y que va hasta el año 2013, señor Lanzuela —usted pide que en el 2012, pero el contrato que firma el Gobierno francés con la región de Aquitania finaliza en el 2013—, se prevé invertir otros 35 millones para el tramo de la línea entre Oloron y Pau, y un millón de euros para realizar un estudio sobre una posible concesión en lo que es la línea Pau-Canfranc-Huesca. Dicho esto, no existe en estos momentos ninguna previsión de que en el otro tramo que nos queda en la parte francesa, que es el Vedoux-Canfranc, con 32 kilómetros, repito, ninguna previsión para la reapertura de la línea. En ese tramo no existe línea, por lo tanto se tendrá que hacer una nueva, pero no hay en estos momentos ninguna previsión. Esa es la situación, lamentablemente, en la que se halla esta línea en la parte francesa. La podemos comparar sin ningún tipo de dudas con el estado de ejecución que de esa misma línea estamos haciendo en la parte española, y verá usted como en esa comparación los españoles salimos ganando de sobra.

¿Qué es lo que tenemos que hacer ahora? Si lo que hemos hecho ha sido realizar inversiones cada año, contempladas en los presupuestos, de las que yo les he hablado (30,5 millones en la variante de Huesca; 21,25 millones de euros en la renovación de Caldearenas-Jaca, que ya está empezada; 8 millones ya invertidos en el mantenimiento y mejora del resto de la línea; y 1,8 millones en la primera fase de rehabilitación de la estación de Canfranc), nosotros tenemos que seguir invirtiendo para que, cuando los franceses definitivamente se convenzan de que hay que realizar con rapidez las obras en su parte, a nosotros nos pille con los deberes hechos; eso es lo que vamos a hacer. Eso es lo que seguramente hará la ministra de Fomento, con toda seguridad, el día que se reúnan las delegaciones hispano-francesas. Volverá a insistir a los franceses en la necesidad de agilizar las inversiones en su parte para que podamos tener una línea que, como usted bien decía, es demandada por toda la sociedad aragonesa, por toda: por los partidos políticos, por los agentes económicos y sociales y evidentemente, como no puede ser de otra forma, por el Partido Socialista Obrero Español también, señorita. Entenderá que nosotros no podamos en estos momentos apoyar lo que usted está pidiendo, entre otras cosas porque, como sabe usted, ya dicen en nuestra tierra que no quieras para los demás lo que no han querido para ti. Como yo no he visto en mi trayectoria política que

el Partido Popular, cuando ha gobernado haya hecho muchos calendarios —más bien diría que no ha hecho ninguno y que desde luego la planificación no ha sido su fuerte— es muy difícil que S.S. venga a pedirnos a nosotros que hagamos ahora uno para la finalización de las obras. Nosotros lo que hacemos es presupuestar y ejecutar cada año las obras comprometidas.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este debate tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, señor Lanzuela.

El señor **LANZUELA MARINA**: Siento mucho que el Grupo Socialista hoy no apoye la propuesta; la respaldó en anteriores ocasiones, y no quiero entrar en el debate. He reiterado otra vez aquí cómo el Partido Popular, lejos de lo que acaba de decir mi amigo el señor Guillén, no es que se comprometió en calendarios; lo que pedimos aquí en el año 2000 unánimemente —el ministro Álvarez-Cascos con el apoyo del presidente Aznar— fue más allá. Ahí está la realidad Zaragoza-Huesca en alta velocidad, y ahí está, reconocido por la propia ministra de Fomento hace apenas unas fechas aquí, cómo dejó el anterior ministro toda la obra en marcha en alta velocidad Teruel-Zaragoza, y además dejó los cuatro proyectos adjudicados para llegar hasta Canfranc. Si usted en este momento pudiera, estoy convencido de que apoyaría la iniciativa; así se lo digo de claro. Los calendarios son buenos, porque si luego hay unos meses de retraso no pasa nada. Por favor, señor Guillén, no diga que el Partido Popular no puede hablar de su etapa, porque fue más allá de las demandas que los parlamentarios hicimos aquí; fue más allá el Gobierno. Desgraciadamente, en los cuatro últimos años con excusas técnicas y en algunos casos políticas hemos retrasado una obra en la que usted y yo estamos completamente de acuerdo. Para convencer a los franceses, hablando de los deberes españoles, sería bueno que los tuviéramos terminados en 2012. Estoy convencido de que si usted pudiera lo apoyaría, como lo apoyamos la inmensa mayoría de los aragoneses.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día, punto 9.º (**El señor Jané i Guasch pide la palabra.**) Señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: He hablado con el portavoz del Grupo Popular que tiene que intervenir, y está de acuerdo, así como el grupo proponente, el Grupo Socialista, por eso si fuera posible yo pediría que adelantáramos el último punto, dado que este portavoz tiene que intervenir ahora también en la Comisión de Justicia y se solaparían ambas intervenciones. Si fuera posible, lo agradecería.

El señor **PRESIDENTE**: Por esta Presidencia no hay inconveniente, siempre que el portavoz del Grupo Mixto que tiene una iniciativa en este momento no ponga objeción alguna.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Teniendo en cuenta que quien hace esta solicitud es mi buen amigo Jordi Jané, por supuesto que no planteo ninguna objeción. (**Risas.**)

— **SOBRE EL PARQUIN CAMP DE TARRAGONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000261.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jané, no hay objeción por parte del grupo proponente.

Por tanto, pasamos a debatir el punto 12.º del orden del día, que es la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista en relación con el parquin Camp de Tarragona. Para su defensa tiene la palabra el señor Vallès.

El señor **VALLÈS VIVES**: La estación del AVE de Camp de Tarragona se encuentra ubicada en el interior de la provincia de Tarragona, concretamente en el término municipal de la Secuïta, y eso implica que sea una estación de la línea de alta velocidad que circula por una capital de provincia pero que no está en el centro urbano de la población, sino alejada de los principales núcleos de población de la provincia de Tarragona, especialmente de las ciudades de Tarragona y de Reus. A pesar de que existe un servicio de transporte público, un servicio de autobús público que garantiza las llegadas y salidas de los viajeros, para todos y cada uno de los trenes de alta velocidad que tienen origen y destino en la estación de Camp de Tarragona, los usuarios de la alta velocidad acostumbran a desplazarse y a llegar a la estación de AVE mayoritariamente en coche particular; esa es la realidad. En la estación existe —se contempló, está en el proyecto y por tanto está en funcionamiento— un parquin de pago que tiene una capacidad para 648 turismos; a pesar de eso, como les decía, la mayoría de usuarios han optado no solo por desplazarse a la estación con su turismo particular, sino además por estacionar sus vehículos en la carretera de acceso a la estación, en los arcones e incluso en los terrenos adyacentes a la estación de Camp de Tarragona, afectando con ello de una forma clara y evidente tanto a la seguridad vial como a la de los peatones que se trasladan ceso a la estación, e incluso puede llegar a afectar a la propia seguridad e integridad de los vehículos que ahí se encuentran estacionados.

Yo quería dejar claro al principio de mi intervención que mi grupo comparte la necesidad de la existencia de un parquin como este, es decir de pago, en una estación que tiene unas características determinadas, una estación de acceso a una línea de altas prestaciones, utilizada por un perfil de usuarios de trenes AVE de larga distancia que acostumbra a desplazarse y a utilizar el tren para un día o más, trasnochando, e incluso puede llegar a utilizar en función de la distancia a recorrer en el mismo día, pero eso implicaría dejar estacionado el vehículo por lo menos durante todo el día en la estación. Por ello se justifica un

parquin de estas características, por el tiempo en que los vehículos tienen que quedar aparcados por la propia naturaleza del servicio de la alta velocidad, no por un afán recaudatorio, porque el parquin está gestionado por el ADIF actualmente, sino porque uno de pago está aportando precisamente unas garantías, unos servicios adicionales a los vehículos que allí se encuentran depositados. Es decir, el vehículo va a quedar resguardado frente a posibles inclemencias meteorológicas, va a estar en un parquin vigilado, va a estar en definitiva más seguro. Esa es la justificación de un parquin de pago en una estación de alta velocidad, de altas prestaciones, como es la del AVE. Sin embargo, y a pesar de lo que entiende mi grupo que es una política de precios competitiva, razonable en comparación con la política de precios que pueda haber en otros de estilo parecido en la ciudad de Tarragona, y especialmente de Camp de Tarragona, a pesar de esa política de precios que creemos ajustada y razonable, el de la estación tiene una ocupación que no llega al 50 por ciento de su capacidad, es decir no está utilizado, y en este 50 por ciento de ocupación se incluyen también las plazas destinadas a aquellos coches de las distintas empresas de alquiler de vehículos que se encuentran ubicadas en la estación. Mi grupo entiende, por consiguiente, que es necesario adoptar medidas para fomentar su utilización, y con ello a la vez podemos dar una respuesta adecuada al estacionamiento irregular e incontrolado de los vehículos privados que se encuentran, como les decía antes, en el entorno inmediato de la estación.

Precisamente por esto mi grupo parlamentario ha registrado en esta Cámara la proposición no de ley que ahora discutimos, sin otro afán que encontrar una solución a la optimización del servicio del parquin y a la vez a este estacionamiento de vehículos particulares en el exterior de la estación, que puede dar lugar a problemas de seguridad vial y de seguridad para los peatones y para los propios turismos. En ese afán de encontrar una solución mi grupo entiende que la que podría contribuir a mejorar la utilización de este parquin puede encontrarse en la nueva prestación de servicios en la estación de Camp de Tarragona como consecuencia de la entrada en funcionamiento desde el pasado 28 de abril del servicio de AVE regional llamado Avant, es decir el servicio de alta velocidad que conecta las tres estaciones de Cataluña, Lleida, Camp de Tarragona y Barcelona, entre otras cosas porque si el perfil de usuario del tren AVE de alta velocidad, larga distancia y altas prestaciones es menos periódico, más aislado, menos ordinario, el perfil de usuario que se está buscando con los trenes regionales de alta velocidad, el servicio Avant, es distinto, de un usuario más periódico, cotidiano e incluso me atrevería a decir diario. En la medida que estamos fomentando la utilización de este servicio —que es bueno, que funciona muy bien en Lleida, obviamente por la distancia a recorrer hasta su llegada a Barcelona; que está funcionando bien en Tarragona y que a futuro, a medida que la línea de alta velocidad vaya llegando hasta Girona y la frontera fran-

cesa, va a ser más utilizado en esta conexión—, creemos que por este nuevo perfil de usuarios del servicio Avant podía ser interesante que el propio ADIF propusiera algún mecanismo incentivador para la utilización de ese parquin, atendiendo a la nueva realidad del pasajero, a la utilización más periódica e incluso ordinaria y diaria de este servicio. Pero dichas soluciones, aparte de las que mi grupo pretende hoy aquí que se sometan a consideración de la Comisión, no pasan, como pretende el Grupo Parlamentario Popular en una enmienda que ha presentado a esta proposición no de ley, por una reconsideración de las tarifas de forma generalizada aplicada a todos los servicios y usuarios de la estación. Esto lo digo entre otras cosas porque en el AVE de largo recorrido —el que actualmente nos lleva hasta Zaragoza, Madrid e incluso hasta Sevilla— hay que conocer exactamente cuál es la política tarifaria aplicada por ADIF. Es bueno que esta Cámara sepa también que la tarifa diaria para estacionamiento de vehículos en el parquin de la estación del Camp de Tarragona es exactamente de 12,3 euros por día. Es una tarifa razonable, sensiblemente inferior a la que se puede encontrar en otros parkings de estilo similar ubicados en el Camp de Tarragona, pero es una tarifa —también hay que saberlo— que no pagan todos los usuarios de los trenes AVE. Para aquellos usuarios que adquieran un billete —basta con un solo trayecto, sea de ida o sea de vuelta— en clase club o en clase preferente, la tarifa diaria del parquin es abonada directamente en el precio del billete, por lo que quedan exentos del pago del parquin, y solo la pagan aquellos usuarios de clase turista en ambos trayectos, pero puede ser evitada —si me permiten la expresión— a través de dos fórmulas. En primer lugar, mediante la utilización del servicio de transporte público, el autobús que les he relatado al inicio de mi intervención, garantizando el acceso para todas y cada una de las salidas y llegadas de los AVE a la estación. En segundo lugar, mediante la adquisición de un abono mensual cuyo importe es de 36,90 euros, una tarifa que yo entiendo más que razonable. Por tanto, entiendo la enmienda del Grupo Parlamentario Popular; la entiendo pero no la comparto, entre otras cosas porque lo que está haciendo es aprovechar que el Pisuerga pasa por Valladolid y, en la medida en que estamos contribuyendo a que se flexibilicen y se garanticen unas tarifas adecuadas a unos nuevos servicios de alta velocidad regional, se extienda también...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vallès, le ruego que vaya terminando.

El señor **VALLÈS VIVES**: Voy concluyendo, señor presidente.

... a unos usuarios que hasta la fecha tienen otras características. Tampoco es una situación —con esta reflexión voy a terminar— la que propone el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) en la enmienda que ha presentado a esta proposición no de ley y que pretende la construcción de un parquin gratuito en unos terrenos adyacentes a la estación, en sus inmedia-

ciones. El problema no es de saturación del parquin ni de capacidad ni de utilización, que está entre el 47 y el 48 por ciento y que ha ido a la baja desde la entrada en funcionamiento de la alta velocidad en Barcelona, es decir, desde la llegada del AVE a Barcelona, lo que demuestra que muchos pasajeros con anterioridad a la llegada del tren a Barcelona se desplazaban a la estación del Camp para llegar hasta Madrid. Como digo, no es un problema de saturación ni de capacidad, argumentos que he escuchado con anterioridad a otros parlamentarios de *Convergència i Unió* de la demarcación de Tarragona; aparte de eso podría comportar algún tipo de dudas jurídicas en relación con la ubicación de unos terrenos de estas características, cuando desde el ámbito local ya ha habido una protección de los terrenos adyacentes a la estación que impedirían la construcción de un parquin. Es evidente que eso no aportaría ninguna solución en la medida que hay plazas más que suficientes en el esquema original del parquin actualmente en funcionamiento.

Mi grupo lo que pretende es solucionar los problemas actualmente existentes de estacionamiento irregular en las inmediaciones de la estación, para lo que propone una mayor optimización de un parquin que no llega al 50 por ciento de su utilización mediante la adaptación de tarifas para aquellos nuevos usuarios de los trenes Avant que no pueden verse beneficiados de las reducciones de tarifas, a las que me refería antes, en relación con los usuarios de alta velocidad. Por eso mi grupo ha presentado esta proposición no de ley, que espero tenga a bien considerar el resto de grupos parlamentarios para dar apoyo a una solución puntual que afecta a bastantes usuarios en la demarcación de Tarragona.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vallès, entiendo que rechaza las dos enmiendas.

El señor **VALLÈS VIVES**: Señor presidente, rechazaría la enmienda del Grupo Parlamentario Popular e intentaría una transaccional con el Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*) en la medida que estamos tratando de buscar una solución a los problemas de estacionamiento y ello no implicaría, en ningún caso, la construcción de un parquin gratuito en las inmediaciones de la estación.

El señor **PRESIDENTE**: Hay dos enmiendas presentada. Para la exposición y defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*) tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor presidente, señorías, considera *Convergència i Unió* que los distintos grupos parlamentarios que estamos hoy en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados compartimos un diagnóstico, que la estación de alta velocidad del Camp de Tarragona podría tener una mayor utilización por parte del potencial de usuarios de unas comarcas en las que cada vez más hay mayor densidad de población. Se da un servicio

de alta velocidad que creo que todos compartimos que podríamos optimizar más, podríamos fomentar una mayor utilización del mismo, especialmente cuando a partir del pasado mes de abril se han puesto en funcionamiento los servicios de trenes Avant que permiten una interconexión de la estación del Camp de Tarragona con la de Lleida o la de Barcelona, y en un futuro también con la de Girona, cuando la alta velocidad llegue a dicha ciudad, y que por tanto da unas mayores posibilidades. ¿Qué ocurre, señor presidente, señorías? La estación del Camp de Tarragona no tiene una ubicación urbana. Es una estación que está en una zona no céntrica para ninguna de las ciudades, aunque bien es cierto que se accede a la misma desde Valls, Tarragona ciudad, Reus y también desde la autopista, pero debe haber un desplazamiento para ir a la estación la mayoría de usuarios utilizan su automóvil privado. Esto es un hecho. Podrían también utilizar otros medios de transporte alternativo, pero la realidad es que por comodidad o por adaptación horaria, dependiendo del municipio que vengan, la mayoría de sus usuarios utilizan el transporte privado. Si utilizan el transporte privado el precio del tren Avant puede ser competitivo, pero si a ello se le une lo que van a pagar por el parquin, evidentemente desde el punto de vista económico no es competitiva la solución de utilizar el servicio de alta velocidad para desplazarse hasta la estación del Camp de Tarragona y de allí a Lleida o a Barcelona. Por tanto, al tener que utilizar su coche y después pagar el parquin, haciendo cuentas quizás algunos prefieren utilizar los servicios clásicos del tren regional que une Tarragona con otros destinos desde Reus u otras estaciones. Por ello deberíamos dar esa mayor competitividad, y para darla deberíamos hacer atractivo que a quien utilice la estación pueda salirle rentable. La solución que se nos propone no la vamos a rechazar en ningún caso, porque entendemos que si se buscaran fórmulas para abaratar el precio del parquin ya existente a los usuarios habituales de esa estación podría ayudar muchísimo a que esa estación se utilizara más y que algunos posibles usuarios incluso fueran a la misma. Repito que vamos a apoyar ese punto de la proposición no de ley, pero entendemos que esa no es la solución definitiva; así lo considera *Convergència i Unió*. Si realmente damos a esa estación la potencialidad que puede tener con los servicios Avant, con la alta velocidad, si le queremos dar el empuje, deberíamos crear en las inmediaciones de la misma un mayor espacio para aparcar el vehículo en el exterior al usuario que no quiera utilizar el parquin existente. Además, si todos los posibles usuarios que esa estación potencialmente puede tener utilizaran el parquin existente —estoy de acuerdo con el señor Vallès en que ahora el porcentaje de utilización no llega al 50 por ciento—, si diéramos a la estación la potencialidad que puede tener, seguro que se nos quedarían cortas las más de 600 plazas existentes. Lo que pasa es que muchos posibles usuarios ya no llegan ni tan siquiera a utilizar esa opción de la alta velocidad que les sea competitiva. Nosotros creemos que debería darse una solución idónea desde el consenso y, desde el escrupuloso respeto competencial, que se buscara con la Generalitat de Catalunya, con el

Ayuntamiento de La Secuita, promoviéndolo desde el propio ADIF, la solución de crear también espacios abiertos que facilitarían en las inmediaciones de la estación un mejor aparcamiento de los vehículos privados que acceden a la misma. Por tanto, hay que intentar buscar una solución complementaria a abaratar el precio para aquel usuario que pretenda aparcar su vehículo en un parquin cerrado, que evidentemente tiene un precio, pero dar también la opción de un área de aparcamiento libre en las inmediaciones de la estación. Dado que esa estación tiene el inconveniente de no ser urbana, tiene también la ventaja de que con imaginación y desde el máximo consenso entre las distintas administraciones para buscar una solución, dado que hay espacios en el exterior, facilitar también, un área mayor de aparcamiento externo que pudiera ser gratuito. Esta es la opción que para *Convergència i Unió* sería la adecuada. Incluso diría al portavoz del Grupo Socialista que si aceptamos únicamente la primera parte de la propuesta que hoy se nos trae, estoy convencido de que lo que pretendemos atajar, que es el espectáculo que se presencia cuando decenas de coches están mal aparcados y con problemas de seguridad vial en las inmediaciones porque son usuarios que no quieren sumar al precio de la alta velocidad el precio del parquin y, por tanto, lo dejan donde pueden, si seguimos con una política de abaratamiento del parquin existente, este portavoz entiendo que seguiríamos con el mismo problema; quizá lo atajaríamos un poco pero no es la solución definitiva. La solución definitiva es, sin negar la propuesta que se nos hace, añadirle esa opción de crear un área de aparcamiento externo en las inmediaciones, y de ahí la propuesta de *Convergència i Unió*, que es complementaria. ¿Es más barato el parquin ya existente? Sí, pero demos también esa área externa si puede ser gratuita. Esta sería la solución mejor y de ahí que hayamos presentado esta enmienda.

Quiero recordar que este propio diputado, en nombre de *Convergència i Unió*, el pasado 20 de mayo se dirigió al Gobierno a través de una serie de preguntas para conocer su opinión sobre la viabilidad de crear ese espacio, ver exactamente qué posibilidades el Gobierno evalúa, respetando las competencias de la Generalitat de Catalunya y las del Ayuntamiento de La Secuita. No quiero tirar la toalla ante esa solución que algún día deberá ser la definitiva, aparte del aparcamiento ya existente. Entiendo que cuando la estación tenga la potencialidad de usuarios que pueda tener, incluso las más de 600 plazas existentes, se nos quedarían cortas si el conjunto de potenciales usuarios utilizaran el servicio de alta velocidad.

Señor presidente, señorías, presentamos nuestra enmienda y estamos abiertos a una posible transacción en el sentido de que cualquier cosa que hoy se apruebe será más de lo que tenemos ahora. Por tanto, bienvenidas sean las soluciones. Nuestro grupo tampoco ve con malos ojos las propuestas que el Grupo Parlamentario Popular nos hace con la enmienda que ha presentado en el sentido de que todo aquello venga a redundar al final en fomentar la utilización de una infraestructura que ha costado mucho dinero público, como es la estación de

alta velocidad del Camp de Tarragona y toda la vía de alta velocidad, puede y debe tener una mayor utilización por parte de los usuarios.

Señorías, muchas gracias a todos y también al Grupo Mixto y los demás de los grupos que han permitido adelantar este debate y en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su portavoz, el señor Ricomá.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: A raíz de la exposición que el portavoz del Grupo Socialista ha hecho, la primera conclusión a la que tenemos que llegar es la escasa voluntad de trabajo territorial por su parte al afirmar que está en principio totalmente en desacuerdo con las dos enmiendas pero que está dispuesto a llegar a una transacción con la propuesta de enmienda de *Convergència i Unió* y, por el contrario, descarta cualquier tipo de acercamiento con el Grupo Popular. Esta es una materia totalmente despolitizada, carente de ninguna base ideológica y lo único que pretende es una mejora en cuanto a una situación anómala y extraña que la demarcación de Tarragona vive, concretamente en el caso de esta infraestructura de la estación del Camp de Tarragona. Queremos trasladar al representante socialista desde el Grupo Popular que nosotros no vamos a actuar así, que nosotros vamos a actuar en beneficio del territorio, y en este sentido ya le adelanto que sea lo que sea, salga lo que salga, nosotros vamos a apoyarlo. Lo único que hemos pretendido con nuestra enmienda es aportar más soluciones, creemos que mejores soluciones, poner más argumentos encima de la mesa e intentar que en algo —insisto— en lo que ni derechas ni izquierdas ni centro tiene nada que ver confluyamos ante la sociedad tarraconense todas las formaciones políticas para dar respuestas. Lamento que el Grupo Socialista haya descartado de entrada la aportación del Grupo Popular.

Su proposición no de ley es bienintencionada en los objetivos que persigue, es de buen aceptar en esta Comisión, pero, es incompleta e insuficiente con las medidas que propone para conseguir esos objetivos. Básicamente persigue tres cosas. La primera de ellas es una mayor utilización de los trenes Avant, ese servicio de alta velocidad regional con destinos a Lleida y Barcelona; persigue en segunda instancia unos mayores índices de ocupación de las dos plantas del parquin subterráneo de la estación, que se ha dicho que actualmente se sitúa en torno al 50 por ciento; y persigue en tercera instancia, pero no menos importante, reordenar un poco el caos que hay en la plataforma exterior de la estación con muchísimos vehículos mal aparcados que dificultan los accesos y las salidas a dicha estación y que no quieren utilizar el parquin subterráneo porque les genera un coste añadido, porque lo encuentran caro y porque complica económicamente lo que ya representa para el usuario coger el servicio de alta velocidad. Para estos tres objetivos, que nos parecen muy correctos, la única propuesta que el Grupo Socialista hace

es que haya un replanteamiento en cuanto a la política tarifaria, pero única y exclusivamente para los usuarios del servicio regional, solo para los usuarios del tren Avant, que representan un porcentaje muy bajo con relación al total de usuarios de la estación del Camp de Tarragona. No voy a negar que si se da algún tipo de facilidad añadida a las que hay actualmente en el servicio de alta velocidad asociado a la estación del Camp de Tarragona, y rebajar el precio aunque sea para muy pocos lo es, es obvio que a lo mejor algún viajero sí se decide a coger el tren Avant en lugar de seguir viajando a Barcelona o a Lleida a través de la línea convencional y sí que es posible que algún coche más vaya a aparcar en el parquin subterráneo de la estación y no lo haga fuera. Seamos claros. Eso no soluciona el fondo del problema, que es, entre otras cosas, la poca utilización del servicio de alta velocidad regional por una cuestión tan elemental como es la desventaja que tiene la estación del Camp de Tarragona, situada a 13 y 20 kilómetros de los dos principales núcleos de población de la provincia, Tarragona y Reus, lo que conlleva coger el coche para desplazarse. El gasto que supone de gasolina, el tiempo que se tarda en llegar a la estación y el sobrecoste del precio del aparcamiento son desventajas claras frente a la estación convencional de Tarragona o de Reus, que se encuentra en el centro de la ciudad. Es verdad que con el tren Avant se puede llegar a Barcelona desde Tarragona en 35 ó 36 minutos y que con la línea convencional el tiempo oscila entre los 55 minutos y la hora y diez minutos en función del tipo de tren que se coja, Euromed o un tren regional, pero como llegar a la estación del Camp en coche desde los dos principales núcleos implica entre 20 y 30 minutos, los viajeros prefieren dejarlo en el parquin de su casa e ir andando a la estación. Ese es el problema que tiene la estación del Camp de Tarragona en relación con el desplazamiento a Barcelona y a Lleida, y con la rebaja tarifaria única y exclusivamente no solucionaremos ese primer objetivo que para mí es el menor en cuanto a la importancia que tiene conseguir reactivar este servicio. Es tan de sentido común lo que acabo de decir que no lo digo yo solo, sino hasta el propio servicio de información de Renfe en la estación de Sants, que aconseja a los usuarios que pretenden desplazarse a Tarragona que no lo hagan con el AVE sino que cojan un tren regional, pues probablemente van a llegar antes y con un coste inferior al que cuesta la suma de factores que inciden: la alta velocidad, el precio del tren, el precio del parquin y el desplazamiento, ya sea en transporte público o en coche privado, desde la estación hasta las ciudades. También lo dejan claro las cifras. Los trenes Avant prácticamente mueven 200 pasajeros diarios en la estación del Camp, lo que viene a ser una media de veinte pasajeros por tren. Pongo un ejemplo, el de Lleida, que con el mismo tipo de trenes Avant mueve unos 800 pasajeros diarios, cuatro veces más, por dos razones, porque la estación está en el centro de la ciudad y porque la distancia es un poco mayor. No queremos inventar la sopa, pues para ir a Barcelona hoy día la mayoría de pasajeros siguen prefiriendo utilizar las estaciones urbanas, ya sea la de Reus o la de Tarragona.

A la iniciativa del Grupo Socialista se añade un segundo problema que también nos preocupa, y es que introduce una clara discriminación —insisto, una clara discriminación— entre los usuarios de una misma instalación, entre los usuarios de la estación. ¿Por qué se dan bonificaciones a los pasajeros que van a Barcelona o a Lleida y no a los que van a Zaragoza o a Madrid si salen de los mismos andenes y dejan el coche en el mismo aparcamiento? Me ha parecido entender dos justificaciones. Una, que el perfil del usuario del Avant es cotidiano, periódico, incluso llega a utilizar el servicio cada día; y dos, que el que va a Zaragoza o a Madrid no. No es cierto, ¿Cuánta gente va y viene de Zaragoza al día, y ahora con la Expo muchísimo más? ¿Cuánta gente utiliza este servicio para ir y venir en el día? ¿Cuánta gente va a Madrid en el día? ¿Cuántas veces, señor Vallès, ha ido y ha venido usted en el día desde Madrid? ¿Cuántas veces lo he hecho yo? Sencillamente nos parece discriminatorio que para ir a Lleida y a Barcelona haya rebajas en el parquin y que para ir a Zaragoza y a Madrid no las haya. Lo siento, pero este argumento no nos sirve. De la misma manera que no nos sirve que diga que los usuarios de club y de preferente tienen el parquin incorporado en el billete y no tienen que pagarlo, con lo que se acaba el problema. Usted sabe que los usuarios de club y de preferente son los menos en relación con todo el convoy, y que precisamente quien más dificultades económicas tiene y a quien más problemas genera tener que pagar gastos añadidos no es al usuario de club y de preferente sino al de turista. En consecuencia, estamos de acuerdo con que hay que potenciar el uso de la estación, si me apura hay que potenciar que los trenes Avant tengan mayor demanda de usuarios y sobre todo hay que potenciar la reordenación, por muchas razones, de la plataforma exterior. En este sentido, la enmienda que ha presentado Convergència i Unió nos parece coherente y tiene que suponer un paso más. Nosotros desde aquí trasladamos al Grupo Socialista que no nos discriminen, dejen su libro de ruta, que siempre deja de lado al PP, y que acepte nuestra enmienda condicionada a esta plataforma, a la construcción de un parquin en el exterior. Me explico. Mientras no haya parquin en el exterior, la rebaja tarifaria que usted propone para una minoría, los usuarios del tren Avant, hágala extensiva a todos los usuarios. Nosotros estamos dispuestos a reordenar nuestra enmienda en los términos que le expongo. Y en cuanto a lo de la explanada, piense que hasta se lo dice el alcalde de Tarragona, que es socialista. Usted ha dicho que no lo ve, que con el subterráneo hay más que de sobra, que no está suficientemente ocupado. Pues bien, el alcalde socialista de Tarragona critica la caótica situación del aparcamiento en la estación del AVE, en el Camp de Tarragona, ubicada en medio de un descampado, entre dos pequeños municipios, a 13 kilómetros de la capital, y pide a la Generalitat que construya un gran aparcamiento de superficie gratuito o de precio simbólico, obra que considera inaplazable. Sumémoslo, pues, a la voluntad del Ayuntamiento de Tarragona, a la voluntad —estoy seguro— del Ayuntamiento de su



ciudad, Reus, también con un alcalde socialista al frente, y a la voluntad de todos los grupos parlamentarios para conseguir un acuerdo en esta cuestión. Acepte nuestra enmienda y así se evitará tener que discriminar a la gran mayoría de usuarios del Camp de Tarragona, que no son precisamente los que cogen el tren Avant.

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

El señor **VALLÈS VIVES**: Simplemente quiero matizar algunas de las intervenciones que se han producido. Lo que ha quedado claro es que la utilización del AVE en el Camp de Tarragona ha sido y es un éxito, y también lo va a ser en el futuro, y que Cataluña va a tener sus cuatro capitales de provincia conectadas por la alta velocidad, lo que va a potenciar la utilización de los servicios de AVE regional, y van a ser un éxito porque, a pesar de que el señor Ricomá ha dicho que apenas 200 personas utilizan este servicio, más adelante, con la conexión hasta Girona, eso va a ser equiparable a las conexiones que pueda haber en la actualidad desde Lleida hasta Barcelona. Quiero dejar claro que el principal objetivo de esta proposición no de ley precisamente es buscar y aportar una solución a los problemas de estacionamiento indebido e irregular en los terrenos adyacentes a la estación. He explicado cuáles son las políticas tarifarias aplicadas a los usuarios de los AVE, las exenciones que puede haber e incluso los abonos, y quiénes están exentos del pago de este servicio. Y en la dirección de aportar alguna solución no de discriminación, sino más bien al contrario, señor Ricomá, precisamente porque estamos hablando de perfiles de usuarios distintos, podemos aportar soluciones diferentes en función de las tarifas.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego finalice.

El señor **VALLÈS VIVES**: Simplemente quiero decirle que mi grupo, evidentemente, siempre apuesta por el transporte público y garantiza mediante el mismo el acceso a esta estación. Además, apostando también por la intermodalidad y por la conexión ferroviaria, en el plazo aproximado de dos años vamos a tener también garantizada la conexión mediante el corredor del Mediterráneo a esa estación, vamos a poder solucionar el estacionamiento en dicha estación, pero mientras vamos a dar alguna solución para mejorar esos problemas de estacionamiento indebido. Este es el objetivo de esta proposición no de ley: no discriminar sino buscar soluciones en este periodo transitorio.

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con el orden del día. (El señor Ricomá de Castellarnau pide la palabra.) Señor Ricomá, ¿qué desea?

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Interpreto que el turno que acaba de consumir el señor Vallès no ha sido para posicionarse en cuanto a la aceptación o

no de las enmiendas, sino que ha sido un nuevo turno de debate, por lo cual creo que debería abrir la posibilidad de que los otros dos grupos que han participado en este debate pudiéramos también contribuir al mismo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ricomá, las razones y los argumentos están sobradamente expuestos. Continuamos el orden del día tal y como esta Presidencia anunciaba.

— **RELATIVA A LOS PLAZOS TEMPORALES DE FINALIZACIÓN DE LA TOTALIDAD DEL EIXO ATLÁNTICO FERROVIARIO Y LA CONEXIÓN POR ALTA VELOCIDAD DE GALICIA CON LA MESETA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000218.)**

El señor **PRESIDENTE**: Punto 9.º del orden del día. Proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto, relativa a los plazos temporales de finalización de la totalidad del eje atlántico ferroviario y la conexión por alta velocidad de Galicia con la meseta. Para la defensa de esta iniciativa tiene la palabra el portavoz del Grupo Mixto, señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: En la proposición no de ley que pasamos a debatir proponemos que el Congreso de los Diputados inste al Ministerio de Fomento a comprometerse con todos los medios materiales y económicos precisos, para el cumplimiento de los plazos de finalización de la totalidad del eje atlántico ferroviario fijados para 2013 y de la conexión de alta velocidad de Galicia con la meseta fijada en 2012. En lo que respecta al eje atlántico, que se inicien las obras del AVE entre Ferrol y A Coruña en los subtramos de Ferrol-Betanzos y Betanzos-Uxes en el próximo año 2009. De igual modo, que comiencen en 2009 las obras de ejecución de la denominada salida sur de Vigo hasta la frontera con Portugal en Tui. En lo que concierne a la conexión con la meseta, comenzar la ejecución de las obras entre Zamora-Lubián y Lubián-Ourense en el año 2009 y, por último, asegurar la ejecución del cien por cien de las partidas consignadas en los Presupuestos Generales del Estado de 2008 para las actuaciones de la alta velocidad ferroviaria en Galicia.

Sin pretender redundar en argumentos ya expuestos en el debate de la proposición no de ley del Partido Popular, en la que propone la creación de una comisión mixta de seguimiento de las infraestructuras en Galicia, quiero insistir en que en Galicia existe una demanda generalizada de la que participan el conjunto de las fuerzas políticas y sociales para que los horizontes temporales previstos se cumplan. Existe la percepción de que el avance de estas infraestructuras es demasiado lento, pese a que se hayan registrado avances en la pasada legislatura, y hay situaciones inexplicables desde nuestro punto de vista. Por ejemplo, la práctica totalidad de los tramos

entre Zamora y Lubián y entre Lubián y Ourense están aún en fase de redacción de proyecto, cuando en muchos de estos casos las consultorías técnicas de estos trazados fueron adjudicadas en el año 2004 con un plazo de ejecución de catorce meses, y constatamos la total ausencia de actuaciones pese a las previsiones presupuestarias en el tramo Ferrol-A Coruña y Vigo-frontera portuguesa del eje atlántico. A esto se suma, señorías, el malestar y la preocupación generada en Galicia por la indefinición, la ambigüedad y falta de compromiso de la ministra en su comparecencia en esta Comisión, que incluso provocó una reacción del presidente de la Xunta, Emilio Pérez Touriño, demandando el cumplimiento claro de los compromisos adquiridos. Esta es la razón de esta proposición no de ley. No queremos que simplemente se haga apelación a la existencia de una voluntad política muchas veces vaga y difusa. Queremos que esta voluntad política tenga concreción en la asunción de compromisos y que permita verificarlas. En ese sentido, entendemos que es básico y fundamental que se ejecute lo presupuestado —porque no siempre ha sido así— y que se inicien ya las obras en los tramos pendientes. En absoluto se puede considerar fiable que la conexión por AVE de Galicia con la meseta pueda estar concluida en el año 2012 si no se inician ya obras en la totalidad del trazado entre Zamora y Ourense, ni se puede considerar fiable el compromiso de que el eje atlántico en su totalidad, desde Ferrol hasta la frontera portuguesa, esté concluido en el horizonte temporal del año 2013 si no se inician ya obras en los tramos de Ferrol-A Coruña y de Vigo a la frontera portuguesa.

Señorías, lo que el Bloque Nacionalista Galego plantea en esta Comisión —compartido, insisto, por el conjunto de las fuerzas políticas y sociales gallegas— es una cuestión de justicia. Primero, porque se trata de asegurar el cumplimiento de los compromisos adquiridos y, en segundo lugar, porque cumpliendo estos compromisos se estará reparando una injusticia histórica con Galicia, un país que padece aún un déficit muy importante en materia de infraestructuras, en particular de infraestructuras ferroviarias; un país que padece, como he dicho en mi intervención anterior, unas infraestructuras y unos servicios ferroviarios más propios de la primera mitad del siglo XX que de la primera mitad del siglo XXI. Señorías, quiero que tengan en cuenta que en el año 2012, en el que fijamos en función de los compromisos en su momento adquiridos, el horizonte temporal para la terminación de la conexión por AVE de Galicia con la meseta, se cumplirán veinte años de la puesta en servicio de la primera línea de alta velocidad en el Estado español. Es un plazo suficientemente prudencial —veinte años después de que se abriese la primera línea de alta velocidad— para exigir que Galicia pueda gozar de esta infraestructura.

Un último argumento, señorías. No estamos hablando única y exclusivamente de una infraestructura que mejore las conexiones de Galicia con la meseta, sino también de una estructura fundamental para la vertebración interna de nuestro país como es el eje atlántico ferroviario que daría servicio a las principales ciudades de Galicia, a las

ciudades situadas en el corredor atlántico —Ferrol, Coruña, Santiago, Pontevedra, Vigo—, que daría servicio incluso a una red metropolitana de transporte por ferrocarril. Por eso insistimos tanto en la necesidad de que se ejecuten obras entre Ferrol y Coruña y entre Vigo y la frontera portuguesa, porque eso permitiría la compatibilización de la alta velocidad con servicios de cercanías y servicios regionales mucho más modernos y eficientes de los actualmente existentes. De esta manera también estaríamos resolviendo el entronque de nuestro país con Portugal, un país vecino con el que tenemos grandes vínculos. Para Galicia es fundamental mejorar las infraestructuras de transporte con Portugal y, en particular, con el área metropolitana de Oporto. Señorías, entendemos que es justo, necesario y razonable lo que planteamos y, por lo tanto, solicito de todos los grupos aquí presentes el apoyo a esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Existen dos enmiendas: una del Grupo Popular y otra del Grupo Socialista. Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su portavoz, el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Señor presidente, señorías, intervengo para fijar la posición de mi grupo parlamentario en relación con la iniciativa del Grupo Mixto.

Explica su proponente, el señor Jorquera, las razones que le movieron a presentar esta iniciativa: la injustificable actitud de la ministra en la comparecencia del pasado día 4 de junio en esta Comisión de Fomento, en la que con toda claridad y desfachatez se negó a dar un solo plazo de compromiso con las infraestructuras de Galicia, apelando a que se le ponían —frase literal— los pelos de punta solo de oír hablar de ese tema. Pues no, tenemos que hablar de ese tema y está muy bien que el señor Jorquera lo traiga hoy a esta Cámara, porque aquí vamos a seguir hablando, aunque no les guste a algunos, de los temas del Plan Galicia. Porque el Plan Galicia —y aprovecho para decirlo de entrada— no es ningún invento, es un plan de Estado reafirmado por el Grupo Parlamentario Socialista y todos los diputados de esta Cámara el 22 de junio de 2004, en el que aprobaron una moción que reitera en tres ocasiones la existencia del Plan Galicia. Puede decirse lo que se quiera, pero al menos se debe ser coherente con los actos parlamentarios que se aprueban por unanimidad.

Dicho esto, nuestro grupo parlamentario ha querido enriquecer la iniciativa del señor Jorquera y por eso planteamos una enmienda en la que, después de constatar el incumplimiento de esta moción a la que me acabo de referir, pedimos que el Congreso inste al Ministerio de Fomento a comprometerse con todos los medios materiales y económicos precisos para finalizar la conexión A Coruña-Vigo del eixo atlántico de alta velocidad en el año 2010, y rematar la totalidad del eje Ferrolterra-frontera portuguesa a más tardar en 2013, así como para garantizar la puesta en servicio de la conexión de alta velocidad de Galicia con la meseta en 2012.

Nosotros advertimos, en relación con el eixo atlántico —que empezó en el año 2001, que tenía que estar rematado según el compromiso en 2007 y que va a cumplir un retraso de como mínimo doce años—, que apreciamos que hay dos ritmos. Hay un ritmo más fácil de cumplir, que es la conexión A Coruña-Vigo, y uno que plantea más complejidad. Por eso debemos diferenciar fechas, 2010 para el primero, 2013 para las segundas conexiones. Por lo que se refiere a la conexión con la meseta, planteamos en nuestra enmienda un compromiso más serio, y por eso decimos: En lo que concierne a la conexión con la meseta, comenzar la ejecución de las obras entre Zamora-Lubián y Lubián-Ourense, de manera que el cien por cien de sus tramos se encuentre en ejecución entre el segundo semestre de 2008 y el primer semestre de 2009. Si existiera voluntad política y capacidad de gestión, en este mismo año podría ser factible iniciar este tipo de obras a las que me acabo de referir.

En nuestra enmienda, añadimos un punto segundo, que quiere recordar a aquellos tramos de las líneas de alta velocidad que se omiten en esta iniciativa. Nosotros queremos que se asuman los siguientes compromisos para la licitación e inicio de las obras en las siguientes conexiones de alta velocidad ferroviaria: Ourense-Lugo, licitación conjunta de proyecto y obra antes de que termine 2008; Ourense-Vigo, la conexión de Ourense con la ciudad más importante de Galicia, que se licite conjuntamente el proyecto y obra en el año 2009; la conexión entre Lugo y A Coruña, que se licite conjuntamente en proyecto y obra en 2009; la conexión de Ponferrada-Monforte, atravesando la comarca de Valdeorras, que se licite conjuntamente en proyecto y obra en 2009, y el AVE del Cantábrico, ese AVE entre Ferrol y Bilbao que tiene totalmente olvidado el Gobierno socialista, que sea licitado conjuntamente en proyecto y obra en 2010.

Por supuesto, coincidimos con el Grupo Parlamentario Mixto en que es imprescindible asegurar la ejecución del cien por cien de las partidas consignadas en los Presupuestos Generales del Estado de este año 2008 para las actuaciones de alta velocidad ferroviaria en Galicia, y que no tengamos que vivir la triste realidad de los 2.000 millones de euros —repito, 2.000 millones de euros— que se dejaron de gastar en la pasada legislatura como consecuencia de la falta de capacidad de gestión del Gobierno socialista.

Nosotros planteamos esta enmienda y esperamos la receptividad del Grupo Mixto en orden a acogerla bien en su integridad o bien parcialmente.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Tabuyo.

El señor **TABUYO ROMERO**: Señorías, acabamos de vivir una legislatura en la que podemos asegurar que se han sentado las bases de una modificación trascendental de las políticas de infraestructuras y transportes en nuestro país, bajo una nueva óptica, la de la planificación, la cohesión territorial, la coordinación y el diá-

logo con las comunidades autónomas. La aprobación del Plan estratégico de infraestructuras y transportes en el año 2005 es buena muestra de las apuestas de consenso y de voluntad de resolución de los problemas que vienen afectando sistemáticamente al conjunto de nuestra red modal. La propia ministra de Fomento, en su comparecencia del pasado 5 de junio, recalca que el ferrocarril ha sido y seguirá siendo en la presente legislatura una prioridad. El Gobierno apostó por el ferrocarril y seguirá impulsando la red de alta velocidad y extendiendo sus beneficios al mayor número de ciudadanos.

Esta proposición no de ley que hoy se nos presenta tiene un carácter recurrente. Nos ha acompañado bajo una u otra forma en distintas iniciativas del Partido Popular o del Bloque Nacionalista Galego a lo largo de la pasada legislatura, y en la presente hablaremos también de ella porque será la legislatura en la que, desde el Partido Socialista, haremos realidad el sueño de generaciones de ciudadanos y ciudadanas de Galicia, que soñaron vencer la dificultad de lo periférico y tener igualdad de oportunidades para poder competir en mercados y en destinos.

En el caso de Galicia, la ministra de Fomento manifestó en la pasada comparecencia que la ejecución y puesta en servicio del eixo atlántico de alta velocidad, así como las conexiones de Galicia con el resto de la Península en alta velocidad, constituyen un objetivo prioritario; pero no únicamente en lo que significa la mejora de nuestra conexión interior, sino también la exterior, la que nos relaciona con espacios económicos y de oportunidad más amplios. Es el caso de la alta velocidad de Vigo-Oporto y Oporto-Lisboa. En la página 4 de su comparecencia, se recoge: «En las conexiones entre el centro y noroeste de la Península, vamos a continuar la extensión de la red de alta velocidad a partir de la troncal que ya hemos puesto en servicio, que es Madrid-Valladolid. Quiero destacar que en la línea Madrid-Galicia, entre Olmedo y Santiago, continuaremos las obras de los tramos Olmedo-Zamora y Ourense-Santiago, e iniciaremos las de Zamora-Ourense. A medida que finalicemos los proyectos, iniciaremos las obras de este último tramo Zamora-Ourense porque las otras obras ya están en funcionamiento.»

Este es el objetivo de finalización comprometido con el presidente del Gobierno y el presidente de la Xunta de Galicia en el horizonte del año 2012. Como conocen SS.SS., ya se han iniciado todas las obras entre Olmedo y Zamora y se han licitado y se van a licitar próximamente las de diversos tramos entre Zamora y Lubián, estando en proyecto muy avanzado entre Lubián y Ourense, para su inicio en el año 2009. En lo referido al eixo atlántico, actualmente todos los tramos en que se ha dividido el trayecto entre Vigo y A Coruña se encuentran en obras o en servicio, y ya se han iniciado las actuaciones para acometer la electrificación de todo este trayecto. Lo cierto es que se está trabajando en hacer efectivos los compromisos adquiridos con los ciudadanos de Galicia por parte del presidente de España y del presidente de la Xunta de Galicia, y esta realidad avanza de manera evidente por nuestro territorio. El propio señor

Jorquera reconoce que en la pasada legislatura se produjeron importantes avances en materia de infraestructuras para Galicia, y no le quitaré la razón porque la tiene.

Permítanme que manifieste en esta Comisión las siguientes certezas. Son infraestructuras clave para Galicia, así lo ha entendido este Gobierno. Hay garantía de compromiso entre el Gobierno de España, la Xunta de Galicia y el Ministerio de Fomento. Tiene dotación presupuestaria como nunca hubo anteriormente. Las administraciones y el ministerio trabajan para reparar la falta de planificación de los diversos gobiernos del Partido Popular en relación con la mejora de las infraestructuras de Galicia, ya que en aquellos momentos no se preocuparon por estos temas. **(Rumores.)** Son las infraestructuras más importantes que se están llevando a cabo en España. Desde que el Partido Socialista llegó al Gobierno esta actuación está en marcha, y en cada Consejo de Ministros y en cada Boletín Oficial del Estado se recoge casi cada mes licitaciones, aprobaciones de proyectos, opuestas en marcha de obras en esta gran apuesta por Galicia. Cualquiera de nosotros diputados de Galicia, o usted mismo, señor Delgado, diputado por Ourense, ve que en su provincia se están llevando a cabo obras consistentes en túneles, puentes, viaductos, etcétera de esta gran obra pública que durante decenios ustedes no pudieron llevar a cabo. Lo que no comparto tanto con usted, señor Jorquera, es su afirmación de que la señora ministra no concretaba las fechas en su comparecencia del pasado 5 de junio. En la página 34 del «Diario de Sesiones» se recoge: «La conexión del eje atlántico A Coruña-Vigo esperamos tenerla en esta legislatura. Hay dos problemas: el acceso a Vigo y el río Ulla. No lo tengo escrito en ningún sitio pero me lo sé porque estoy todos los días preguntando por el eje atlántico. El compromiso de la conexión con la meseta en el momento en que se dijo, era de unos cinco o seis años. Efectivamente está en el horizonte de 2012». Está recogido en el «Diario de Sesiones» página 34. En la página 37 en respuesta a usted mismo, figura: «...El eje atlántico tiene que estar en esta legislatura...». Le vuelvo a decir que todas las obras están contratadas, los plazos están establecidos y no tiene por qué haber ninguna dificultad. En la página 38 se dice: «... El eje atlántico va a solucionar muchos problemas que actualmente se están planteando. Ya sabe usted que después de esta conexión viene Santiago-Ourense, que está avanzadísima, creo que está al 60 por ciento, y que por supuesto va a estar hecha en esta legislatura, y el resto de la conexión Lubián-Ourense, Ourense-Zamora, está más atrasado, pero lo estamos impulsando porque, como se dijo hace unos meses, el horizonte estaba entre cinco y seis años. Esto no solo lo dijo el presidente del Gobierno, sino también el presidente de la Xunta y lo he dicho yo. Por tanto, estamos trabajando en ese horizonte... «Palabras textuales, página 38. Es decir, señorías, que contemos como contemos siempre sale el año 2012. Considero, por tanto, que se puede decir de muchas maneras, pero no con mayor claridad, que hay voluntad, compromiso y garantías para cumplir, con el año 2012 como

referencia temporal para solucionar el déficit ferroviario.

Es cierto que Galicia tenía una situación deficitaria en materia de infraestructuras, pero es evidente, y así se manifestaba, que se ha hecho un importante esfuerzo y el Gobierno ha dedicado el 8 por ciento de su presupuesto de inversión a Galicia. Esto es un síntoma evidente del compromiso del Gobierno con Galicia y con la superación de su atraso histórico en materia de infraestructuras. Para ello, también está claro que las cantidades consignadas en los presupuestos tienen un destino y una vocación diáfana de ser ejecutados para facilitar y garantizar el logro de los objetivos previstos por la planificación.

El Grupo Socialista presentó una enmienda, también en aras de aportar una serie de iniciativas, para facilitar, acordar y conectar, respetando la voluntad y el espíritu que se manifiesta en esta PNL del Bloque Nacionalista Galego, con esas aspiraciones generales de la importancia de las infraestructuras y de los ciudadanos de Galicia. En este sentido, lo que se pretende en nuestra enmienda es disponer de todo lo necesario, tanto desde el punto de vista material como económico, para que la conexión del eje atlántico esté finalizado en esta legislatura; que en el año 2009 se hagan todos los esfuerzos para iniciar los trabajos de los tramos A Coruña-Ferrol y Vigo-Tui; que la conexión de la línea de alta velocidad con la meseta quede realizada en el horizonte del año 2012, de acuerdo con los compromisos adquiridos entre el presidente del Gobierno y de la Xunta de Galicia y según lo manifestado por la ministra de Fomento; que en la conexión con la meseta, las obras de todo el trayecto Zamora-Lubián-Ourense, se inicien en el año 2009 y asegurar la ejecución presupuestaria contemplada en los Presupuestos Generales del Estado de 2008 para actuaciones de alta velocidad ferroviaria para Galicia y que se realicen al cien por cien. Estamos trabajando en una transaccional que recoja un poco el espíritu que se acaba de manifestar en estas intervenciones y que deje fuera del debate y del acuerdo la brisa electoral que se está levantando desde el oeste.

El señor **PRESIDENTE**: Si ningún otro grupo quiere hacer uso de la palabra, para cerrar este debate y fijar posición respecto de las enmiendas tiene la palabra el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Procuraré ser lo más breve y sintético posible. En primer lugar, el Bloque Nacionalista Galego presentó una enmienda de adición a su propia proposición no de ley para que se contemplase que la Comisión bilateral de cooperación Galicia-Estado pase a tener entre sus funciones la evaluación y seguimiento de estas infraestructuras, su ejecución presupuestaria y sus fechas de realización; pero dado que el Partido Popular ha presentado una proposición no de ley de tenor similar y que fruto del diálogo establecido a lo largo de esta sesión podemos aventurar ya que vamos a llegar a un acuerdo de transacción, retiramos esta enmienda de adición que el Bloque Nacionalista Galego había presentado a su proposición no de ley.

Por lo que respecta a las enmiendas del Partido Socialista y del Partido Popular, si me permiten la broma, en estos momentos simplemente puedo decir: Estamos trabajando en ello, como dijo en su momento el señor Aznar, pero en mi caso sin acento teitano. Quiero referirme a dos cuestiones. Respecto al Partido Socialista, y voy a hablar con claridad porque a mí me gusta hacerlo así en política, el Bloque Nacionalista Galego tiene voluntad de llegar a un acuerdo con el Partido Socialista en esta materia, por varias razones: porque somos socios de Gobierno en Galicia, porque tenemos la disposición de negociar los próximos Presupuestos Generales del Estado y de llegar a acuerdos que se traduzcan en avances importantes en la materialización de estas infraestructuras, y porque consideramos importante que el partido que da soporte al Gobierno apoye esta proposición no de ley para asegurar su efectividad práctica. Estamos dispuestos, y tenemos voluntad de llegar a acuerdo, pero desde nuestro punto de vista con un límite, que los compromisos que se asuman no sean tan vagos o difusos que a la hora de la verdad estemos desnaturalizando nuestra propia proposición no de ley. En ese sentido, simplemente tengo que hacer un recordatorio: el eje atlántico empieza en Ferrol y termina en Tui.

Por lo que respecta a la enmienda a nuestra proposición no de ley del Partido Popular, tenemos la misma voluntad de llegar a acuerdos que tenemos con el Partido Socialista, pero para nosotros también hay unos límites. Consideramos que en el texto los plazos y compromisos deben de ser lo suficientemente realistas para que sean asumibles y verificables. El Bloque Nacionalista Galego tiene siempre la voluntad de que acuerdos a los que llega después se ejecuten. Por tanto, preferimos convenir plazos que sean asumibles y verificables para que esto luego tenga una plasmación práctica. Hay que centrarse en lo fundamental. Todas las infraestructuras son necesarias, las infraestructuras a las que hace mención en su enmienda el Partido Popular, el BNG también las considera necesarias, pero hay que establecer una priorización y jerarquización y nuestra proposición no de ley se centra en dos aspectos básicos: la conexión de Galicia con la meseta por alta velocidad y la conclusión del eje atlántico ferroviario. Entendemos que abrir el melón tanto con algunas cuestiones que plantea el Partido Popular en su enmienda, significaría descentrar la proposición de lo fundamental. No obstante, seguimos trabajando en la posibilidad de llegar a un acuerdo y espero que se pueda materializar lo antes posible.

— **SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DE UNA ROTONDA ILUMINADA EN EL KILÓMETRO 154 DE LA ANTIGUA CARRETERA N-1 EN EL MUNICIPIO DE FUENTESPINA (BURGOS). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000242.)**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con el orden del día. Pasamos al punto 11.º, que es una proposición

no de ley del Grupo Parlamentario Socialista sobre la construcción de una rotonda iluminada en el kilómetro 154 de la antigua carretera N-1 en el municipio de Fuentespina (Burgos). Para la defensa de esta iniciativa tiene la palabra la portavoz del Grupo Socialista, la señora Arnaiz.

La señora **ARNAIZ GARCÍA**: El Grupo Parlamentario Socialista presenta a SS.SS. esta proposición no de ley relativa a la construcción de una rotonda iluminada en el kilómetro 154 de la antigua N-1, en el municipio de Fuentespina, ubicado en la provincia de Burgos. Es una iniciativa que cobra sentido porque según escuchamos a la señora ministra de Fomento en su comparecencia del pasado día 5 de junio, la prioridad del ministerio es continuar mejorando las condiciones de circulación y de seguridad en el conjunto de las conexiones viarias de nuestro país. La apuesta de este Gobierno por el gasto productivo en infraestructuras que mejoren la competitividad de las empresas y la cohesión territorial es manifiesta, y les pondré de ejemplo mi provincia, porque hace escasos días se han conocido los datos de licitación de obra pública en el periodo enero a mayo de este año, y en cuanto a infraestructuras viarias, la cifra ha ascendido a 268 millones de euros. Esto quiere decir que próximamente habrá muchas más obras que se sumen a las que actualmente se están ejecutando a lo largo y ancho de la provincia de Burgos, realizaciones que han tenido el impulso del Gobierno socialista, que ha roto con los ocho años de parálisis popular, durante los cuales no se ejecutó ninguna actuación. Pero sí es importante ejecutar nuevos kilómetros, no lo es menos mejorar los existentes. La dotación presupuestaria en conservación y seguridad vial de nuestra red viaria se encuentra en estos momentos en el 1,82 por ciento del valor patrimonial de la red. Hay que recordar que en el año 2004 partíamos del uno por ciento y que pronto doblaremos esta cantidad. Esto sin duda ha tenido un efecto positivo que hemos comprobado con la reducción notable del número de accidentes, que nos agrada pero no nos satisface.

Es preciso seguir mejorando el estado de nuestras carreteras para que cada vez sean más seguras. Este precisamente es el sentido de la actuación objeto de esta proposición. El punto kilométrico 154 de la antigua carretera N-1 confluye con la carretera Burgos-945, que discurre desde Alcolea del Pinar, en Guadalajara, hasta Fuentespina, en Burgos. Este último vial genera numeroso tráfico, fundamentalmente desde la intersección con la N-110 en Ayllón, en Segovia. Además, por este punto circulan los vehículos procedentes del enlace sur de la A-1, en dirección a la localidad de Aranda de Duero, con 30.000 habitantes, y los que desde esta población se dirigen a la autovía en sentido inverso. Asimismo transitan un gran número de vehículos pesados, por encontrarse en sus inmediaciones el polígono industrial del municipio de Milagros, y es también paso obligado para acceder a los parajes de interés turístico del pantano de Linares, el cañón de Riaza y el refugio de rapaces de Montejo de la

Vega. Tenemos una gran variedad de automóviles, autobuses y camiones que atraviesan por este cruce de carreteras, tráfico generado por las poblaciones e industrias existentes. Esta confluencia se ha convertido en un punto de elevada intensidad de tráfico y de cierta peligrosidad, a lo que se suma la escasa visibilidad en este tramo de carretera, que se agrava con las malas condiciones climatológicas. Es por ello absolutamente necesario construir una rotonda iluminada para terminar con los giros peligrosos de los vehículos. Se trata de una demanda ciudadana que fue aprobada por unanimidad en el pleno del Ayuntamiento de Fuentespina el pasado 29 de enero. Con esta actuación se podrán garantizar las condiciones adecuadas de seguridad y fluidez canalizando adecuadamente el tráfico y minimizando los riesgos. Con el acondicionamiento que se propone, los giros se realizarán obligatoriamente en la glorieta iluminada a construir proporcionando a los usuarios un servicio más adecuado en el uso de este vial. Es una pretensión a la que espero que se unan el resto de grupos para el disfrute de los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su portavoz, la señora Moneo.

La señora **MONEO DÍEZ**: Señorías, voy a comenzar mi intervención diciendo que el Grupo Popular va a votar a favor de esta proposición no de ley que hoy trae a la Cámara el Grupo Socialista. Vamos a votar a favor porque resulta difícil no hacerlo en una iniciativa que al fin y al cabo lo que recoge es instar al Gobierno para que se construya una rotonda en la N-1, una carretera que los que somos de Burgos y recorremos la provincia con cierta frecuencia conocemos muy bien y que evidentemente precisa una mejora importante. Vamos a apoyar también esta proposición porque al Grupo Popular siempre le van a encontrar al lado de aquellas iniciativas que supongan una mejora de las infraestructuras y, por consiguiente, una mejora de la vida de los ciudadanos, en este caso no solo de los de la provincia de Burgos, sino de los que habitualmente utilizan esta vía. Por supuesto, no tenemos nada que objetar a toda aquella iniciativa que reduzca los riesgos en la circulación e incida en la mejora de la seguridad vial, pero hay una serie de cuestiones que al Grupo Popular sí le preocupan.

En primer lugar, nos gustaría hablar de los plazos, porque la experiencia en la provincia de Burgos sobre el incumplimiento de plazos por parte del Ministerio de Fomento es desgraciadamente el pan nuestro de cada día. Solo voy a poner un ejemplo, el aeropuerto de Villafraja, una obra que por fin va a ver la luz y de la que todos nos felicitamos. Es una obra que ya fue licitada y presupuestada en el año 2004, que tenía que haber sido finalizada en noviembre del año 2006 y que llega con año y medio de retraso. Si el Grupo Socialista y el Gobierno socialista siguen la tónica habitual en el incumplimiento de plazos, esta rotonda, con un poco de suerte, quizá la conozcan nuestros hijos o nuestros nietos. Por tanto,

queremos el compromiso de que esta infraestructura que hoy trae a la Cámara el Grupo Socialista se va a construir en el menor tiempo posible, dentro de los plazos que marcan los trámites administrativos.

En segundo lugar, queremos hablar de la credibilidad. La verdad es que nos gustaría hacerlo, pero no nos fiamos de ustedes, no nos fiamos de las iniciativas que trae el Grupo Socialista. No nos fiamos porque todos los días se nos dan motivos para ello. Supongo que la portavoz del Grupo Socialista sabrá que ayer mismo, en una reunión entre el Ayuntamiento de Burgos y el Ministerio de Fomento, en la que estuvo presente el alcalde, el Gobierno socialista incumplió una de las promesas electorales de las que hizo gala a lo largo de toda la campaña electoral, que es renegociar el desvío del ferrocarril, porque era gravoso —ustedes lo dijeron así— para el Ayuntamiento de Burgos y para los ciudadanos de esta provincia. De hecho, el presidente Zapatero el pasado mes de mayo se comprometió públicamente, delante de todos los empresarios de Burgos y de Castilla y León, a renegociar el convenio. Pues bien, ni dos meses después ustedes niegan el pan y la sal a la provincia de Burgos en continuidad por cierto con lo que lleva ocurriendo en estos últimos cuatro años. Por tanto, con verdadera prudencia apoyamos esta iniciativa confiando en que esta rotonda corra mejor suerte que la autovía del Duero, esa autovía que la ministra pretendía pasar por todos los viñedos; que la ronda norte de Burgos, retrasada; que el ferrocarril directo Madrid-Aranda, en el que ustedes no han invertido absolutamente nada; que la autovía de Aguilar, paralizada, o que el desdoblamiento de la AP-1. Por cierto, pensaba que la primera iniciativa del Grupo Socialista en esta legislatura se iba a dirigir precisamente a ese desdoblamiento del que han hecho ustedes gala a lo largo de toda la campaña electoral. En consecuencia, señorías, infraestructuras paralizadas, retrasadas o incumplidas. Confío, por el bien de esta provincia y de sus ciudadanos, que ustedes no midan el compromiso con Burgos en poner unas cuantas farolas y se dediquen también a acometer todas aquellas obras imprescindibles para el desarrollo económico de esta provincia. (**Varios señores diputados: ¡Muy bien, Sandra!**)

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este debate, tiene la palabra la señora Arnaiz.

La señora **ARNAIZ GARCÍA**: Me ha hecho gracia la portavoz que trae a esta Comisión y en este punto cosas que no van al tema, como el aeropuerto o el desvío ferroviario en la ciudad de Burgos. Desde luego, en cualquier otra ocasión tendremos oportunidad de debatir largamente sobre estas cuestiones, porque, como he dicho en mi intervención, lo que ha hecho este Gobierno durante cuatro años ha sido precisamente terminar con la parálisis en el ámbito de las infraestructuras en la provincia de Burgos. Ahí tenemos el aeropuerto. En el año 2004 solamente estaba la primera piedra y próximamente, en el mes de julio, lo vamos a inaugurar. El desvío ferroviario también está al culminar y el resto de las infraestructuras, la ronda norte o la autovía del Duero

están en funcionamiento gracias al impulso del Gobierno socialista en esta legislatura pasada.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, una vez finalizado el debate de las distintas proposiciones no de ley vamos a proceder a la votación de todas y cada una de ellas, pero antes vamos a suspender la sesión con la finalidad de que los distintos grupos puedan terminar sus conversaciones y trasladar a la Mesa las distintas transacciones. Suspendemos la sesión por cinco minutos. **(Pausa.)**

Procedemos a la votación de los distintos puntos que corresponden a proposiciones no de ley. En los puntos 1.º, 2.º y 6.º existe un acuerdo entre los grupos y han presentado una redacción apoyada por los mismos que dice: El Congreso de los Diputados insta al Ministerio de Fomento para que analice la viabilidad, a la mayor brevedad posible y con la consideración al impacto medioambiental, de dotar al aeropuerto de San Sebastián de los terrenos adicionales necesarios para implantar las áreas de seguridad de extremo de pista exigidas en la normativa internacional de la OACI y que se estudien las alternativas técnicas más adecuadas para garantizar la operatividad actual del aeropuerto de Hondarribia-San Sebastián. Para ello, a), que AENA realice un estudio de viabilidad medioambiental sobre la posibilidad de obtener los terrenos suficientes que permitan la incorporación de las RESA de 150 metros en ambas cabeceras de pista ocupando para ello una franja de 300 metros de longitud por 150 metros de ancho, en prolongación de la cabecera 04 —lado español— y sin merma de la longitud operativa efectiva actualmente disponible de la pista de vuelo teniendo en cuenta los diferentes grados de protección de los espacios naturales del entorno del aeropuerto. b) Que Aena, dentro de las actuaciones que se están llevando a cabo para incrementar la seguridad de las operaciones en el aeropuerto de San Sebastián, analice la posibilidad y conveniencia de realizar en la pista un tratamiento específico para mejorar sus características superficiales para la operación con pista mojada. c) Que AENA, en el proceso de implantación de las RESA, priorice la cabecera en la que pueda ser más eficaz de acuerdo con la configuración de uso más frecuente. d) Que el Ministerio de Fomento incorpore al vigente plan director las actuaciones previstas en los puntos anteriores como parte del proceso; e) que el Ministerio de Fomento, en el marco de las competencias que le corresponden en cuanto a informar con carácter vinculante los planes y proyectos que puedan afectar a la servidumbre de los aeropuertos, tenga en cuenta la posibilidad de que la plataforma donde se asienta la pista de vuelo se pueda ampliar en su cabecera 04 o se estudien las alternativas técnicas más adecuadas para que puedan seguir operando las aeronaves actuales garantizando así la operatividad del aeropuerto de San Sebastián. Considere el aeropuerto de San Sebastián-Fuenterrabía como una infraestructura básica y estratégica para el territorio histórico de Guipúzcoa. Este es el texto de la transaccional que sometemos a votación.

### **Efectuada la votación, dijo**

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba por unanimidad.

Punto 3.º del orden del día. En esta iniciativa había una enmienda, que no ha sido aceptada, y por tanto se vota en sus términos. Es sobre la afectación acústica de la línea ferroviaria Castellbisbal-Mollet a su paso por Sant Cugat del Vallès, en la provincia de Barcelona.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, 16.**

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba por mayoría.

Punto 4.º del orden del día, proposición no de ley relativa a las infraestructuras de Galicia, del Grupo Parlamentario Popular. Someto a lectura el texto transaccional de la proposición no de ley del Grupo Popular relativa a las infraestructuras de Galicia. El texto queda así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a abordar con la Xunta de Galicia y en el marco de la actual Comisión bilateral de cooperación Administración General del Estado Comunidad Autónoma de Galicia que en el plazo máximo de tres meses se cree una subcomisión dependiente de la misma que se ocupará de la evaluación e impulso de las infraestructuras de Galicia y de su ejecución presupuestaria, así como de la aprobación de las fechas de puesta en servicio de dichas obras. Es una transacción entre el Grupo Popular y el Grupo Mixto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba por mayoría.

Punto 5.º del orden del día, proposición no de ley sobre medidas para la adecuación de las políticas públicas del Estado en favor de las familias numerosas en materia de beneficios en el transporte. Había una enmienda, que no ha sido admitida por el grupo proponente, y por tanto esta iniciativa se vota en sus términos.

El señor **MACIAS IARAU**: Señor presidente, pediría que se pudieran votar por separado los dos epígrafes de la PNL.

El señor **PRESIDENTE**: Procedemos por tanto a la votación separada. Primer epígrafe.

### **Efectuada la votación, dijo**

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba por unanimidad.

Segundo epígrafe.

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

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba por mayoría el segundo epígrafe.

Punto 7.º del orden del día, proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a promover un cambio en los horarios de la conexión del AVE Madrid-Málaga estableciendo una parada más en la ciudad de Antequera. Había una enmienda, que no ha sido admitida, y por tanto esta proposición no de ley se vota en sus términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 18; abstenciones, cuatro.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Punto 8.º del orden del día, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular relativa a la ejecución de las obras de los tramos ferroviarios correspondientes al ferrocarril Huesca-Canfranc. Se vota en sus términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba por mayoría.

Punto 9.º del orden del día, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto relativa a los plazos temporales de la finalización de la totalidad del eixo atlántico ferroviario y la conexión por alta velocidad de Galicia con la meseta. Se han presentado tres enmiendas y se nos traslada a la Mesa una transaccional entre el Grupo Mixto y el Grupo Popular, que paso a leer: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno, Ministerio de Fomento, a: 1. Comprometerse con todos los medios materiales y económicos precisos para la finalización de la totalidad del eje atlántico de alta velocidad a más tardar en 2013, así como a garantizar la puesta en servicio de la conexión de alta velocidad de Galicia con la meseta en 2012. 2. En lo que respecta al eje atlántico, que se inicien las obras del AVE entre Ferrol y A Coruña en el próximo año 2009, de igual modo que se comiencen en 2009 las obras de ejecución de la denominada salida sur de Vigo hasta la frontera con Portugal en Tui. 3. En lo que concierne a la conexión con la meseta, comenzar la ejecución de las obras entre Zamora-Lubián y Lubián-Ourense, de manera que todo el trayecto se

encuentre en ejecución en el primer semestre de 2009. 4. Asegurar la ejecución del cien por cien de las partidas consignadas en los Presupuestos Generales del Estado de 2008 para las actuaciones de alta velocidad ferroviaria en Galicia. Procedemos a la votación de esta transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba por mayoría.

Punto 10.º del orden del día, proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds relativa al trazado del AVE en el tramo Vilademuls-Bàscara. Se vota en sus términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba por mayoría.

Punto 11.º del orden del día, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista sobre la construcción de una rotonda iluminada en el kilómetro 154 de la antigua carretera N-1 en el municipio de Fuentespina (Burgos).

**Efectuada la votación, dijo**

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba por unanimidad.

Punto 12.º del orden del día, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista relativa al parquin del Camp de Tarragona. Se vota en sus términos.

**Efectuada la votación, dijo**

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba por unanimidad.

No habiendo más asuntos que tratar, levantamos la sesión.

**Era la una y cincuenta y cinco 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.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**