



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2008

IX Legislatura

Núm. 82

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ANTONIO LOURO GOYANES

Sesión núm. 5

celebrada el jueves 25 de septiembre de 2008

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Relativa a la autovía A-40 en su tramo Teruel-Cuenca. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000091.) 2
- Sobre el mapa estratégico del aeropuerto de Barcelona-El Prat. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000178.) 5
- Relativa a la necesidad de abrir al tráfico comercial el puerto comercial de San Cibrao (Lugo). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000234.) 8

	Página
— Sobre la mejora del servicio ferroviario en la provincia de Girona. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000270.)	12
Debate sobre:	
— Solicitud de creación de una subcomisión sobre seguridad aérea y planes de emergencia aeroportuarios. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 158/000012.)	16
— Solicitud de creación de una subcomisión de seguridad aérea. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 158/000014.)	16
Proposiciones no de ley (continuación):	
— Sobre la correcta señalización de las infraestructuras viarias. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000289.)	25
— Relativa a la construcción de líneas de alta velocidad en Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000377.)	27

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA A LA AUTOVÍA A-40 EN SU TRAMO TERUEL-CUENCA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000091.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señoras y señores diputados, bienvenidos a la Comisión de Fomento.

Como se acordó en la reunión de la Mesa y portavoces de la Comisión, procedemos con el orden del día remitido a sus señorías. Punto 1 del orden del día: Proposición no de ley del Grupo Popular relativa a la autovía A-40 en su tramo Teruel-Cuenca. Para su exposición y defensa tiene la palabra el señor Lanzuela.

El señor **LANZUELA MARINA:** Señor presidente, según nos han comunicado, hay una enmienda en esta primera proposición.

El señor **PRESIDENTE:** Sí, hay una enmienda del Grupo Socialista.

El señor **LANZUELA MARINA:** Ben, señor presidente. La autovía A-40, ideada en la década pasada para conectar la autovía A-23 o autovía hoy denominada Mudéjar con las autovías A-3, A-4 y A-5 por Teruel, Cuenca, Tarancón, Ocaña y Maqueda, tiene una importancia capital en el conjunto de las comunicaciones españolas. Para las provincias de Teruel y Cuenca es de extraordinario interés esta infraestructura ya que conectaría por autovía dichas provincias con la capital espa-

ñaola, además de con distintas comunidades autónomas. Se trata de un eje transversal cuya relevancia ha sido expuesta incluso en la revista oficial del Ministerio de Fomento, que este mismo año dedicaba un amplio reportaje a esta autoría, con magníficas fotos, aunque dentro tiene algún sin duda fallo o error voluntario en cuanto a las fechas. Quiero recordar que esta autovía fue especialmente incluida en el Plan de infraestructuras del transporte, presentado en enero del año 2000 por el entonces presidente del Gobierno, señor Aznar, y por su ministro, el señor Álvarez-Cascos, como bien reflejan las hemerotecas, y el tramo Teruel-Cuenca entraba en el Plan 2000-2007; y así fue presentado a la sociedad española. En el año 2003 el ministro Álvarez-Cascos envió desde el departamento de Fomento al de Medio Ambiente para su estudio y declaración de impacto ambiental este tramo de la autovía A-40, que uniría la capital Teruel con la capital Cuenca. Estoy hablando de hace más de cinco años; repito, de hace más de cinco años. A día de hoy todavía la declaración de impacto ambiental no se ha realizado. Entendemos que esto es de una enorme responsabilidad del Gobierno y particularmente de un ministerio, o de dos, en su caso. Hace justo ahora dos años que el Partido Socialista nos anunció, en la capital turolense, que la declaración de impacto ambiental estaba desatascada; así consta en las hemerotecas. Fue recibido con gran alborozo aquel notición y desde luego con todo el apoyo de mi partido y de mi grupo. Han pasado dos años y aquel desatascado no se ha producido; más bien, al contrario.

Ha habido en el interregno varias excusas, algunas diciendo que sobre todo una comunidad, una comunidad en particular, la Comunidad Valenciana —porque entraban tres comunidades autónomas en este tramo Teruel-Cuenca: la Comunidad de Aragón, la de Cas-

tilla-La Mancha y la Comunidad valenciana—, ponía obstáculos a la declaración de impacto medioambiental que debía realizar el Ministerio de Medio Ambiente. Tengo en mi poder —de este mismo año— un resumen del informe que me dio el consejero competente de la Generalitat valenciana, en el que dice, en conclusión, lo siguiente: Informar que en ningún caso se pretende paralizar el proyecto impulsado por el Ministerio de Fomento, una vez analizada la necesidad de la infraestructura y su justificación, sino que esta se realice respetando los valores naturales y la calidad de vida de los habitantes del Rincón de Ademuz y en todo caso minimizando o corrigiendo los impactos que este tipo de obra producen, con el objetivo último de que uno de los principales activos económicos del Rincón de Ademuz, como es el natural, no sufra alteraciones irreversibles. Habían mandado el informe en el que no se ponía ningún obstáculo, sino que se pedían algunas correcciones. Se ha dicho públicamente que las dos comunidades restantes, Aragón y Castilla-La Mancha, ya habían enviado su contestación afirmativa al Ministerio de Medio Ambiente. Si lo comparamos con alguna otra infraestructura, de la importancia como pudo ser en mi tierra la autovía Mudéjar que une la Comunidad Valenciana atravesando las tres provincias aragonesas y que felizmente está en marcha, el impacto medioambiental se hizo en menos de seis meses. Aquí llevamos más de cinco años y no se ha hecho. Al parecer hay una voluntad en los dos grandes partidos de que se haga la infraestructura, pero esta declaración nunca llega.

Nuestra propuesta es que en un plazo máximo de tres meses —y creemos que ya no hay más posibilidades de excusas— se haga, por parte de los dos ministerios pero particularmente por el de Medio Ambiente, la declaración final que dé su respuesta afirmativa, con las correcciones que sean convenientes, para que inmediatamente el proyecto se ponga en marcha. La infraestructura uniría —como he dicho antes— la capital de la provincia turolense con Cuenca y después con Tarancón. Quiero recordar que Tarancón-Cuenca está a punto de finalización por autovía. Teruel quedaría unido Teruel-Cuenca-Tarancón-Madrid, pero también quedaría unida la Comunidad de Aragón, a través de la Comunidad de Castilla-La Mancha, con la comunidad de Castilla y León, para hacer un gran eje transversal. Sinceramente, creemos que ya no hay ningún tipo de excusa para que, definitivamente, después de más de cinco años, este proyecto que —como he dicho— no solo tiene una gran importancia para dos provincias pequeñas como son Teruel y Cuenca sino para el conjunto de las comunicaciones españolas, se ponga en marcha. Deseamos fervientemente que el grupo que apoya al Gobierno, de acuerdo con lo que ha dicho en los últimos años, dé hoy definitivamente el espaldarazo a este proyecto en el Congreso de los Diputados. Entendemos —así lo entendieron los dos diputados de Cuenca, la señora Bonilla y el señor Madero, que junto conmigo presentamos esta iniciativa ante nuestro grupo parlamentario— que es la

hora definitiva de poner en marcha la autovía A-40 en su tramo Teruel-Cuenca.

El señor **PRESIDENTE**: Hay una enmienda del Grupo Socialista. Para su exposición y defensa tiene la palabra el señor Sahuquillo.

El señor **SAHUQUILLO GARCÍA**: Partiendo de la base de lo que decía el señor Lanzuela sobre la importancia de la autovía, tengo que decir que estamos de acuerdo con ello, pero en su intervención ha obviado datos que es importante tener en cuenta para poder justificar o no esa tardanza a la que ha hecho mención, sobre todo cuando dice que hace dos años se produjo una reunión en la que parecía que todo estaba definido. Ha obviado que hasta el día 10 de marzo, un día después de las elecciones generales, no entró en el registro del ministerio ese escrito de la Comunidad Autónoma Valenciana al que usted hacía referencia. He de decirle que fue el 27 de julio de 2006, hace ya más de dos años, cuando se mantuvo una reunión —me imagino que es a la que usted se refiere— en el Ministerio de Fomento, a la que vinieron representantes de las distintas comunidades autónomas, tanto políticos como técnicos; perdón, políticos de la Comunidad Valenciana no vino ninguno y el técnico que vino llegó incluso a manifestar al resto de los participantes en de esa reunión que su comunidad probablemente no estaba tan interesada como las demás en que se construyese esta autovía. Esto es hablar de alguien que no puede en este momento defender su posición y para ustedes probablemente no tenga más relevancia, pero para nosotros sí la tiene, ya que nos ha abocado a presentar esta enmienda, porque entendemos que vamos más allá. Si desde el día 10 de marzo ya estaban los informes de sugerencias en las comunidades autónomas, podían haber hecho lo que hizo Castilla-La Mancha. Hablo con conocimiento de causa, porque por esas fechas yo era el delegado de la comunidad autónoma en la provincia de Cuenca e insté al delegado de Medio Ambiente para que, junto con los técnicos, viera las posibilidades. El 13 de septiembre de 2006 —fíjese usted, del 27 de julio de 2006, que fue la reunión, al 13 de septiembre 2006— el Gobierno de Castilla-La Mancha evacua informe al ministerio, haciendo lo mismo que el 10 de marzo de 2008, casi dos años después, ha hecho la Comunidad Autónoma Valenciana.

Nosotros hemos presentado una enmienda en la que no nos quedamos solo en pedir que se valore y que se impulse la cuestión del impacto ambiental, palabras textuales que dice su proposición no de ley, sino que decimos además que, como ya tenemos los informes de sugerencias pertinentes de las comunidades autónomas, el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Medio Ambiente den la DIA y, valorado ese impacto ambiental, vayamos más allá, es decir, que se apruebe el correspondiente estudio informativo, que se defina el trazado de la autovía y que con carácter inmediato, se redacte el proyecto constructivo. Por tanto, estando de acuerdo los

dos grupos políticos, entendemos que nuestra enmienda mejora su proposición no de ley. Estamos de acuerdo, porque ambos grupos queremos lo mismo, pero hay que poner cada cosa en su sitio. Cuando estamos en campaña electoral probablemente todos hacemos excesos, pero ahora quedamos retratados unos y otros, lo que decían unos y lo que decían otros. Recuerdo que —usted hacía mención a mis compañeros de provincia— en fechas electorales decían cosas sobre esta autovía, y ahora se refleja cuál es la realidad. La Comunidad Autónoma Valenciana, aunque en eso días dijeron que la semana anterior habían mandado el informe, no evacua su informe de sugerencias medioambientales hasta la fecha del 10 de marzo de 2008.

Lo que tenemos que hacer, señorías es acordar lo que dice la enmienda de sustitución del Grupo Parlamentario Socialista, que va más allá para que todos juntos trabajemos por lo que nos importa —y estoy convencido de que S.S. y yo estaremos de acuerdo— que es que esta autovía se haga cuanto antes, pero para ello no solo hay que valorar e impulsar la vía, sino que lo que hay que hacer también es aprobar el estudio informativo, definir el trazado de dicha autovía y redactar el proyecto constructivo. Sin embargo, no podía pasar la oportunidad que me brinda esta Comisión para dejar las cosas claras y que cada uno asuma su parte de responsabilidad en el posible retraso que lleve esta importante infraestructura. Le puedo garantizar que, al igual que para usted, como turolense, para mí, como conquense es muy importante, pero cuando se leen informes hay que leer también la fecha de los informes, para residenciar el problema donde está. Le vuelvo a repetir que mientras que la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha evacua su informe el 13 de septiembre de 2006, la de Aragón lo hace en noviembre de 2007 y la Valenciana el 10 de marzo de 2008. Por tanto, entendemos que nuestra enmienda puede ser aprobada por todos los grupos, ya que mejora mucho su proposición no de ley. En la idea que tenemos todos de que esta autovía sea una realidad lo antes posible, arrimemos el hombro y pongamos a cada cosa en su sitio. Yo entiendo que, como cualquier comunidad autónoma ha hecho las sugerencias correspondientes para hacer la mejor autovía, eso es lo que nos están demandando los ciudadanos, tanto de la provincia de Teruel como de la provincia de Cuenca, porque entendemos que es una inversión importante y todos los grupos que tenemos representación parlamentaria en las Cortes desde nuestra provincia lo hemos manifestado con asiduidad. Ahora es el momento, cuando por fin la Comunidad Autónoma Valenciana ha enviado el informe, de que Medio Ambiente sea capaz lo antes posible de aprobar la correspondiente valoración de impacto ambiental para hacer una autovía que es importantísima.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra el señor Jonquera. No se encuentra en la sala. Tampoco está el

portavoz del PNV. Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds tiene la palabra el señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Vamos a votar favorablemente esta iniciativa. Estamos de acuerdo con la autovía A-40, en su tramo Teruel-Cuenca y nos parece necesario que se agilice tanto el estudio de impacto ambiental como otras medidas. Por tanto, votaremos favorablemente la iniciativa del grupo parlamentario proponente y en su caso la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, que nos parecen complementarias. En todo caso, votaremos a favor.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) no va a hacer uso de la palabra. Para fijar posición en relación con la enmienda tiene la palabra el señor Lanzuela por el Grupo Popular.

El señor **LANZUELA MARINA**: No voy a entrar a debatir porque en primer lugar noto un espíritu constructivo en el Grupo Socialista y además, realmente, lo que dice en su enmienda está contenido en la proposición no de ley. Con relación a cuándo entraron los informes, yo creo que los primeros que hizo la Comunidad Valenciana fueron enviados mucho antes; luego ha habido correcciones. El caso es que ha habido cinco años de dilación, que todavía sigue. Como entiendo que la propuesta de enmienda está perfectamente contenida en nuestra proposición, no vale la pena. Ahora bien, sí le ofrezco al Grupo Socialista ya, con independencia de que después lo pueda comunicar a nuestra portavoz en el Congreso, hacer otra conjunta. Vamos a aprobar primero el impacto medioambiental y luego podemos hacer otra proposición, fíjese bien, le ofrezco hacerla conjuntamente los dos grupos, para que, una vez que esté hecho el impacto medioambiental se ponga en marcha todo el procedimiento administrativo y técnico para hacer la autovía. Creo que esto sería lo lógico, porque aquí estamos avanzando, y de lo que se trata es de desbloquear definitivamente el impacto medioambiental. Porque se puede deducir de su enmienda que hay tres comunidades que no han enviado el estudio de impacto medioambiental de sus respectivos territorios y sin embargo ya están hechos. El ministerio dispone en este momento de los informes de las tres comunidades, favorables. Luego vamos a hacer que el ministerio actúe en un plazo mínimo, ni siquiera en los tres meses que estamos pidiendo. Hoy mismo, si su portavoz así lo quiere, hacemos una propuesta conjunta. Esto sería muy bueno y, si realmente se muestra el interés de los dos grandes grupos —y ahora mismo Izquierda Unida acaba de darnos también su respaldo—, hacemos otra proposición no de ley conjuntamente y la presentamos ustedes y nosotros a la vez. Lo que tenemos que hacer hoy es dar un respaldo del Congreso de los Diputados a esta autovía. Creo que es lo que deberíamos hacer, pero en principio

queremos que nuestra proposición se vote en sus términos. En cualquier caso, muchas gracias por su respaldo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lanzuela, entendemos que rechaza la enmienda del Grupo Socialista.

El señor **LANZUELA MARINA**: Sí, señor presidente.

— **SOBRE EL MAPA ESTRATÉGICO DEL AEROPUERTO DE BARCELONA-EL PRAT. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000178.)**

El señor **PRESIDENTE**: Punto número 2 del orden del día: proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre el mapa estratégico del aeropuerto de Barcelona. Para su defensa tiene la palabra el señor Tardà.

El señor **TARDÀ I COMA**: Llega a esta Comisión de Fomento otra iniciativa de nuestro grupo parlamentario —también se han debatido otras muy parecidas de otros grupos parlamentarios—, relativa a la contaminación acústica que sufren los vecinos de ciudades colindantes al aeropuerto de El Prat de Barcelona. Ya el 12 de septiembre del año 2007 el Ministerio de Fomento anunció que técnicos de AENA iban a proceder a las mediciones oportunas para elaborar un mapa de ruidos en Barajas respecto a la contaminación acústica que sufren los habitantes de las poblaciones colindantes. Y esto, ¿con qué objeto? A fin y efecto de tener los datos precisos por si hacía falta proceder a modificar las rutas de navegación aérea. Se admitía entonces por parte del Ministerio de Fomento que el mapa existente se había elaborado con datos de 2005 y que en estos momentos, una vez que Barajas incrementó sus actividades, adecuándolas a las nuevas instalaciones, era necesario proceder a realizar un nuevo estudio. Señorías, ustedes saben que en la comarca del Baix Llobregat, y en concreto en los términos municipales de Castelldefels, Gavà y Viladecans, desde hace años, tal y como decía al principio de mi intervención, existe un problema de contaminación acústica muy, muy grave que ha motivado repetidos debates, incluso en el ámbito ciudadano, y que además han tenido el apoyo de los gobiernos municipales, de los plenarios de estas localidades, en tanto en cuanto no estamos hablando de algo pasajero sino de algo que realmente afecta a la vida de las personas. Pues bien, a raíz de la puesta en funcionamiento de la tercera pista se hizo evidente la necesidad de reorientar la navegación y el tráfico aéreo con el fin de hacer compatibles las exigencias del funcionamiento y crecimiento del aeropuerto de Barcelona con las condiciones de salud de

la ciudadanía. Y respecto al aeropuerto de El Prat, es cierto que existe un mapa estratégico del ruido, tal y como está regulado legislativa y reglamentariamente. También existe el de Barcelona, como existe el de Barajas, al cual me he referido antes. De hecho, ambos fueron publicitados en el año 2007 y ambos fueron elaborados con datos de 2005. Pedimos lo mismo que ha hecho AENA, que ha hecho el ministerio respecto al de Barajas. Si en el aeropuerto de Barcelona hay nuevas instalaciones, si en el aeropuerto de Barcelona el próximo año va a inaugurarse una nueva terminal, pensada, en términos logísticos, para incrementar los niveles de navegación, es evidente que hay que proceder, al igual que se ha hecho en Barajas, a una reelaboración o una revisión del de Barcelona. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdona, señor Tardà.

Les agradecería, señorías, que tuvieran la conversación en otro lugar de la sala.

El señor **TARDÀ I COMA**: Sería interesante además incluir una proyección sobre cuál será el incremento de la navegación en tanto en cuanto se inaugura el año 2009 la nueva terminal sur. Está plenamente justificado que nosotros solicitemos esta revisión del mapa estratégico de ruido del aeropuerto de El Prat de Barcelona. Repito, igual que se ha hecho en Madrid. Además, nos hemos autoenmendado en este punto número uno, porque consideramos que valdría la pena que se procediera a utilizar esta revisión en su última versión, que es la versión 7, respecto a lo que pedíamos nosotros cuando presentamos en el registro la proposición no de ley; entonces nosotros solicitábamos la versión 6.1 y entendemos, como digo, que ahora deberían utilizar la 7, puesto que esta incluye la variable de los vientos, que en la anterior no se incluía.

Debo decirles que nuestra proposición no de ley ha crecido en tanto en cuanto hemos presentado dos enmiendas de adición. En la primera solicitamos que, mediante una modificación de la normativa, se mantenga la obligatoriedad actual de la configuración preferente oeste, siempre y cuando ciertamente las condiciones meteorológicas lo permitan. Porque ahora ocurre algo que tiene que ver incluso con la funcionalidad del trabajo en el aeropuerto. Puede ser que, en un momento del día, las condiciones meteorológicas obliguen a modificar la orientación oeste y que a lo largo del día esas condiciones varíen, pero, en cambio, por la misma dinámica de funcionamiento, incluso, si me permiten, por la logística de la organización laboral de los trabajadores del aeropuerto, no se varía. Nosotros queremos que quede claro que la utilización preferente es la del oeste, es decir, la que menos perjudica a los vecinos, y que esta obligatoriedad se mantenga. ¿Cuál sería la manera de mantenerlo? Entendemos que asumiendo la modificación de la normativa relativa a las operaciones de despegue y aterrizaje para el aeropuerto.

Finalmente pedimos algo que, por suerte, los vecinos de Barajas ya han conseguido. Pues benditos los vecinos de Barajas y a ver si cunde el ejemplo para los vecinos de El Prat, Gavà, Viladecans y Castelldefels. Solo pedimos que se vaya suprimiendo progresivamente la navegación de los aviones, de las naves más ruidosas. ¿Cuándo? Sobre todo en los horarios más sensibles: por la noche, a primeras horas de la mañana y últimas horas de la tarde. Repito, lo que han conseguido, por suerte, los vecinos de Barajas, suprimirla progresivamente. Entendemos que las cosas no son fáciles, pero es evidente que hay que consolidar lo que hemos conseguido desde que ya se aceptó, que costó mucho, las pistas segregadas. Voy terminando, señor presidente, con su mirada ya lo he entendido. Si no hubiéramos conseguido este funcionamiento, hoy no podríamos estar hablando de lo que hablamos. Ahora se trata de mantener el estatus actual, fijarlo y, respecto a los aviones más ruidosos, que se nos ofrezca un escenario como el que tiene el aeropuerto de Barajas.

Son tres los puntos de nuestra proposición no de ley. El primero contiene una modificación respecto a pasar de 6,1 a 7 y los dos nuevos puntos que sometemos a consideración. Estamos a la espera de concretar algunas cuestiones, por lo que, si me permite, no me pronunciaré ahora sobre qué enmiendas aceptamos y cuáles rechazamos, en tanto en cuanto, como usted conoce, hasta última hora no se sabe si es macho o hembra.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley de Esquerra Republicana existen tres autoenmiendas del propio grupo y una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Para la exposición y defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: La proposición no de ley que hoy nos toca debatir es muy importante, sobre todo para la sostenibilidad del sector aeroportuario y para los ciudadanos y ciudadanas que viven en sus alrededores en cuyo bienestar tenemos que pensar.

Como dicen nuestros compañeros de Esquerra Republicana en la exposición de motivos, en la Directiva 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre la evaluación y la gestión del ruido ambiental, se proporcionan las bases y se define el mapa estratégico del ruido para poder evaluar el ruido de una zona determinada o realizar predicciones. ¿Por qué los socialistas somos sensibles a estos temas? Quisiera decirles que desde diciembre de 2005 es obligatoria la elaboración de este mapa estratégico de ruido para los grandes aeropuertos, nos referimos a los aeropuertos que exceden de los 50.000 movimientos anuales, contabilizando los despegues y los aterrizajes. AENA ha acordado con el Ministerio de Medio Ambiente recalcar aquellos mapas estratégicos de ruido que presenten variaciones significativas respecto a los datos de 2005. La aplicación,

por todos esperada, de la puesta en marcha de la terminal sur del aeropuerto de Barcelona no ha sido ajena a la problemática global del crecimiento de la aviación comercial. Por eso es importante y necesario que este aeropuerto tenga un crecimiento responsable, sin perjuicio de los efectos positivos que para la sociedad y la economía catalanas representan y se obtendrán, teniendo en cuenta las servidumbres y efectos perturbadores que tal crecimiento acarrea. El escenario inicial, que se definió para el funcionamiento del aeropuerto con la puesta en marcha de la tercera pista, tal y como recordaba el señor Tardà, fue variado debido al gran impacto acústico que este causaba. La nueva operativa, consensuada por AENA y los ayuntamientos colindantes, entró en funcionamiento el 26 de octubre de 2006.

Señores diputados, estamos ante un problema técnico y legislativo y es muy importante que entendamos qué estamos haciendo. Es necesario el mapa estratégico de ruido. El señor Tardà insta al Gobierno a que utilice el *software* del modelo integrado de ruido propuesto por la Comunidad Europea. Este modelo, que se llama INM, se ha ido desarrollando paralelamente en función de los avances de los aviones, de cómo el ruido ha disminuido según su diseño y del incremento y del *software*. La Comunidad Europea —quiero dejarlo muy claro— homologa —si quieren les doy la normativa, pero no creo que sea muy importante— el punto 6.0. Administrativamente, para hacer el mapa estratégico de ruido, los ministerios de Medio Ambiente y de Fomento tienen que utilizar un *software* homologado y por eso hemos presentado la enmienda de sustitución, con el fin de que para hacer este mapa de ruido utilicemos datos de 2007. Creo recordar que en octubre de 2006 entraron las pistas segregadas. Lo que dice el señor Tardà sobre la dirección preferente oeste, ya está en marcha. Con esos datos queremos que se haga la huella de ruido actual y luego que se elabore un mapa acústico a más largo tiempo para conocer el impacto real y la huella de ruido en el bienestar de los vecinos. Es muy importante, señores diputados, que instemos al Gobierno, pero si este no puede cumplir porque la legislación no le ampara, no podemos pedir peras al olmo. Necesitamos cumplir la legislación vigente y esto emana de la Comunidad Europea y de las directivas europeas.

Los socialistas estamos completamente de acuerdo —creo que todos los grupos parlamentarios lo estamos— en que tenemos que buscar la operatividad del aeropuerto de Barcelona, que tenga el máximo rendimiento y que perjudique lo menos posible a las personas que viven a su alrededor. Con esta premisa estaríamos todos de acuerdo. Tenemos que buscar una postura común para que esto sea legal y se haga. Esto es lo que los socialistas estamos haciendo, que se cumpla la normativa actual y por eso hemos presentado esta enmienda. Como ha dicho el señor Tardà —espero que los otros grupos le apoyen también—, estamos trabajando para elaborar una enmienda conjunta y dar la satisfacción a los ciudadanos

de que sus políticos saben ponerse de acuerdo por su bienestar.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de fijación de posiciones por parte del Grupo de Convergència i Unió tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: En las anteriores legislaturas nuestro grupo tampoco ha sido ajeno en ésta y en la Cámara Alta a la problemática del impacto ambiental por el ruido del aeropuerto en los núcleos de población vecinos y de forma muy especial en el Prat de Llobregat, en el sector mar de Gavà, en el sector mar de Viladecans y prácticamente en la totalidad del municipio de Castelldefels. Saludamos con satisfacción la presentación de esta proposición no de ley. Nos parece oportuna la voluntad de actualizar el mapa de ruidos, que por muchos motivos desde 2005 hasta la actualidad ha sufrido importantes modificaciones desde el punto de vista de la evolución de la operatividad del aeropuerto, desde el punto de vista del crecimiento del tráfico y desde el punto de vista de cómo ha ido evolucionando la aplicación de esta normativa. La voluntad de actualizar el mapa de ruidos de la proposición no de ley nos parece positiva y nuestro grupo lógicamente tiene que estar de acuerdo.

Veo que se ha suscitado una polémica en torno a la última versión disponible del INM. Creo francamente, señor Tardà y señora Puig, que esta polémica debería ser ajena a esta Cámara. Les sugiero que utilicen el último modelo disponible y homologado, que me parece puede dar satisfacción a todas las partes. Si utilizamos un modelo no homologado por las autoridades aeronáuticas es como no tener absolutamente nada en un marco tan regulado y donde, como conocemos por otros motivos, tenemos la obligación de ser tan precisos. Creo que puede encontrarse alguna expresión que recoja las observaciones. De hecho, hay una autoenmienda que ya no se contenta con el 6.1 sino con el 7.0 y creo que de alguna manera puede resolverse.

Por lo que hace referencia a las otras enmiendas, desearía también que se encontrara una fórmula respetuosa con los derechos de los ciudadanos afectados por los impactos auditivos y que el aeropuerto de El Prat, con su configuración y con las innumerables ventajas que tiene su localización, sea operativo al máximo, repito que sin menoscabo de los derechos de los ciudadanos a que no sean superados unos límites de decibelios. A la espera de que se pueda alcanzar una enmienda transaccional —nosotros lo deseamos y vamos a intentar coadyuvar a ello—, manifestamos que nos parece positivo que esta Comisión analice este tema y actualice el máximo el mapa estratégico de ruidos.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición por parte del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Gallego.

El señor **GALLEGO BURGOS**: Seré muy breve ya que no es la primera vez que se habla de esta cuestión en esta Comisión. Se ha hablado muchísimas veces y todos mantenemos una posición bastante similar. Unos utilizamos una semántica y otros otra, pero en lo fundamental podemos estar todos de acuerdo. A nuestro grupo político también le preocupa mucho las cuestiones del ruido, la contaminación acústica y la calidad de vida de los que viven en el entorno del aeropuerto de El Prat. Yo mismo vivo a quinientos metros de ese aeropuerto y, por tanto, soy el primer afectado por la cuestión que hoy se somete a votación. Vecinos de Gavà, de Viladecans, de Castelldefels, de El Prat, también de Begas y de otras ciudades que no están en el entorno tan inmediato, sufren y han sufrido históricamente el ruido en el aeropuerto de El Prat. Esta preocupación también la dejaba patente el Partido Popular ya que hace dos meses nuestro grupo político presentó una iniciativa en el sentido de contemplar esta configuración de vuelos, tal y como marca la enmienda de adición que ha presentado el señor Tardà. Estamos de acuerdo con el contenido fundamental de la propuesta inicial, en que hay que impulsar una nueva medición de los ruidos y hay que hacer una nueva huella sónica. También es verdad que se da la situación paradójica de que en tres o cuatro meses pasamos de solicitar que se utilice una versión denominada 6.1 a una versión 7.0. Y seguramente de aquí a cuatro meses será la 7.5. Estoy de acuerdo con lo que han comentado algunos compañeros en el sentido de que hay que pedir que se utilice la última versión disponible y homologable, porque en la tecnología —y más en esto— se dan muchas versiones. Conozco personalmente a miembros de la empresa que gestiona las mediciones de ruidos, he podido hablar con ellos durante los últimos días y así me lo han confirmado.

Con la entrada en funcionamiento de la T-Sur a partir del año que viene, si todo marcha bien, habrá un incremento del número de vuelos en el aeropuerto de El Prat y esto puede incidir en los ruidos que soportemos los vecinos y las ciudades del entorno del aeropuerto. Estamos de acuerdo con la actualización de este mapa. Por otro lado, me sorprende el hecho de que Esquerra Republicana se haya autoenmendado y haya incorporado dos enmiendas de adición. Estas enmiendas ponen el acento en el debate que hoy tenemos sobre la mesa. Creo que las enmiendas son más importantes que el propio texto, porque de lo que estamos hablando y lo que realmente preocupa a las ciudades del entorno del aeropuerto de El Prat de Barcelona es la configuración de vuelos. Cuando hablamos de configuración de vuelos este u oeste, no podemos decir que una es mejor que la otra, sin tener en cuenta el componente del viento. En la proposición se trata bien esta cuestión. Como he comentado al principio de mi intervención, hemos presentado una proposición no de ley —que quizá se vea en próximas comisiones— en la que solicitamos que se mantenga la configuración este acordada con AENA en marzo de 2005 y en la que nos oponemos a la configuración de

pistas paralelas por la grave afectación que provoca, tal y como quedó demostrado en 2006. Por tanto, apostamos por el modelo de pistas segregadas. Yo creo que esta es la mejor manera de darle a entender a los ciudadanos cuál es la apuesta de todos los partidos políticos, el concepto de pistas segregadas y, por decirlo de alguna manera, que la tercera pista sea la pista de salida de aviones y que la primera sea la pista de llegadas.

Estamos de acuerdo también con lanzar este mandato político a las administraciones, en el sentido de solicitar que se cumpla nuestro sistema legal y que se reduzcan, si es posible y de una vez, todos los aviones ruidosos. Sabemos que hay normativa, la Unión Europea también ha marcado directrices en ese sentido, pero no se acaban de cumplir. Todavía hay aviones ruidosos que están funcionando y se debería resolver este tema. A lo largo del debate de la mañana, vamos a ver si podemos consensuar y marcaremos nuestro sentido de voto.

— **RELATIVA A LA NECESIDAD DE ABRIR AL TRÁFICO COMERCIAL EL PUERTO COMERCIAL DE SAN CIBRAO (LUGO). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000234.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto tercero del orden del día, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto, relativa a la necesidad de abrir al tráfico comercial el puerto comercial de San Cibrao, en la provincia de Lugo.

Para su exposición y defensa tiene la palabra el portavoz del Grupo Mixto, señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: En esta proposición no de ley proponemos que la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados inste al Gobierno a realizar las negociaciones oportunas para abrir al tráfico comercial general el puerto comercial de San Cibrao, situado en el Ayuntamiento de Xove, en la provincia de Lugo. Para conocimiento de SS.SS., en particular, aquellas que no sean de origen gallego, les explico que Alcoa explota el puerto de San Cibrao, construido en su momento por el Instituto Nacional de Industria, en régimen de concesión, que caduca en el año 2023. Pero Alcoa —multinacional del aluminio— solo usa el dique sur. El dique norte, desde nuestro punto de vista, podía hacerse operativo para el tráfico comercial general o para un uso mixto de tráfico comercial general y uso en el futuro por la propia Alcoa y de esta manera el dique norte del puerto de San Cibrao podría ser un elemento muy importante de dinamización económica de la comarca de A Mariña de la costa norte lucense.

Señorías, esta proposición no de ley, que el Bloque Nacionalista Galego traslada al Congreso de los Diputados, se hace eco de una demanda compartida por el conjunto de las fuerzas políticas y agentes sociales de la comarca lucense de A Mariña, incluso del conjunto de la provincia de Lugo. A este respecto hay posiciones

claras de la Confederación de Empresarios de Lugo, de la Cámara de Comercio de Lugo y hay pronunciamientos favorables en el mismo sentido de distintas instituciones: ayuntamientos, Diputación Provincial de Lugo y el propio Parlamento gallego, por unanimidad, aprobó en su momento una proposición de las mismas características que la que hoy estamos debatiendo. Señorías, la comarca de A Mariña es uno de los principales motores económicos de la provincia de Lugo y el puerto de San Cibrao puede convertirse, si se abre al tráfico comercial general, en una infraestructura básica para la dinamización económica de esta comarca. En la actualidad hay muchas empresas de la comarca de A Mariña que tienen que realizar sus operaciones de importación y exportación a través de puertos situados fuera de dicha comarca por carecer de un puerto en A Mariña que reúna características para poder asumir estos tráficos.

Les pongo una serie de ejemplos porque son ilustrativos de cómo objetivamente hay tráficos captables para el puerto de San Cibrao —si se entablan estas negociaciones y fruto de ello se abre al tráfico comercial general— que aseguran la rentabilidad económica y social de esta operación. En la comarca de A Mariña tienen un importante peso económico el sector pesquero y el sector de transformación del pescado y hay gran cantidad de empresas de Burela y de Celeiro —localidades pertenecientes a estas comarcas— que tienen que exportar pescado transformado, pescado azul a mercados emergentes, a través del puerto de A Coruña. En la comarca de A Mariña tiene un peso económico importante el sector maderero, tanto la producción de materia prima —la plantación de eucalipto—, como la transformación, bien para la elaboración de tableros de madera, bien para fábricas de muebles. Las empresas dedicadas a esta actividad económica en la comarca de A Mariña tienen que recurrir al puerto de Ferrol para la exportación de materia prima o tienen que recurrir al puerto del Musel, en Gijón, para la exportación de productos transformados a raíz de la madera. También tiene un peso económico importante en la comarca de A Mariña la extracción de materias primas para la construcción y estas empresas tienen que recurrir al puerto de Vigo para la exportación, por ejemplo, de caolín o feldespato para abastecer fábricas de cerámica en el debate español o tienen que recurrir al puerto de Vigo y, en menor medida, al puerto de Marín para la exportación de pizarra. Por tanto, objetivamente hay tráficos comerciales captables que dotarían de rentabilidad económica y social a un puerto de San Cibrao abierto al tráfico comercial general.

Hay que tener en cuenta, por otra parte que una operación de este tipo no representaría un importante coste económico. Estudios realizados por la Diputación Provincial de Lugo estiman la inversión necesaria en no más de 9 millones de euros. Estudios realizados en su momento, encargados por la propia Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, de la que depende el actual puerto de San Cibrao, y de los cuales se han dado a conocer en

su momento las conclusiones preliminares, apuntan a una inversión de magnitudes semejantes. Con una inversión de estas características se podría hacer operativo para el tráfico comercial general un dique de más de 500 metros en el que puedan atracar buques de hasta 62.000 toneladas. Existen posibilidades reales de autofinanciación. Hay que tener en cuenta que el puerto de San Cibrao en estos momentos aporta aproximadamente la mitad de la cifra de negocio de la Autoridad Portuaria Ferrol-San Cibrao, que una parte importante de los ingresos que genera dicha Autoridad Portuaria son absorbidos directamente por Puertos del Estado y destinados a otras actuaciones portuarias fuera de Galicia y que a lo largo de los últimos años se ha reinvertido en San Cibrao una cantidad muy pequeña en comparación con los ingresos que ha generado su actividad portuaria. Por tanto, es una demanda total y absolutamente razonable, no representa un importante coste y pedimos al Gobierno que entable negociaciones con la multinacional Alcoa para abrir el dique norte al tráfico comercial general y hacerlo operativo. Señorías, respondiendo a una demanda unánime de esta comarca, a un acuerdo unánime del Parlamento gallego, pido a todos los grupos parlamentarios presentes en esta Comisión su apoyo a esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: A la proposición no de ley defendida por el señor Jorquera se han presentado dos enmiendas: una primera, del Grupo Parlamentario Popular, y una segunda, del Grupo Parlamentario Socialista. Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor García Díez.

El señor **GARCÍA DÍEZ**: Efectivamente hemos presentado una enmienda a esta proposición no de ley, pero quisiera comenzar diciendo que similar a esta iniciativa está registrada en esta Cámara, en el Congreso de los Diputados, una proposición no de ley que aborda con similares planteamientos lo que hoy estamos aquí debatiendo, pero, como tendré ocasión de explicar en mi intervención, quiere ir más allá y ser más ambiciosa con los compromisos que todas las fuerzas políticas y sociales a las que se acaba de referir el señor Jorquera están alcanzando estos días en otros parlamentos en otros foros, como pueden ser ayuntamientos, diputación provincial, etcétera.

La enmienda que ha presentado mi grupo parlamentario quiere concretar algo más lo que nos parece una poca ambiciosa reclamación del grupo proponente cuando habla simple y llanamente de iniciar conversaciones con una empresa que está explotando un puerto en régimen de concesión. Nosotros entendemos que estas cuestiones no pueden quedar en esta ambigüedad y que debe precisarse al menos el respaldo presupuestario que estas conversaciones puedan tener. Por eso decimos textualmente que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que en los Presupuestos Generales del Estado para 2009 se incluya —dentro de los presupuestos de la

Autoridad Portuaria Ferrol-San Cibrao— una partida destinada —quiero recalcar aquí que no fijamos la cuantía porque el Gobierno, basándose en sus previsiones, debe ser quien proponga esa cuantía, y en el debate de los presupuestos ya hablaremos todos— a la habilitación del muelle de atraque en el dique norte del puerto de San Cibrao para usos comerciales. Hasta aquí no debería haber ningún reparo.

Quiero criticar —es mi obligación democrática— la enmienda que también vamos a debatir aquí. Supongo que el grupo proponente tendrá que decir si la acepta o no pero yo, como miembro de otro grupo parlamentario que soy, conocedor de todas las enmiendas que se presentan a esta iniciativa, debo valorarlas en su conjunto. Me llama la atención que la enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Socialista diga que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en el plazo de seis meses, realice los estudios de viabilidad técnica, jurídica y económica necesarios para evaluar la posible transformación de este dique. No sé si el Grupo Parlamentario Socialista —que lo debe saber porque está en el Gobierno y tiene muchos más asesores de los que pueda tener en este momento el Grupo Parlamentario Popular— desconoce que ya en 2002 y 2003 se realizaron estos estudios, que existe un anteproyecto valorado económicamente que cifra la inversión en torno a los 7 millones de euros, que esa inversión se puede incluso autofinanciar con los ingresos de la autoridad portuaria de Ferrol-San Cibrao, etcétera. Por lo tanto, creo que no procede en este momento pedir más estudios previos con independencia de que pueda ser necesario completar el expediente o iniciar otro expediente, pero no dilatar más esta actuación.

Me preocupa que esto no vaya a ninguna parte porque, en respuesta parlamentaria a un compañero del Senado, el presidente del Gobierno manifestaba sus dudas sobre la posibilidad de hacer lo que aquí estamos hoy debatiendo porque, decía literalmente, pudiera quebrar las expectativas del grupo industrial comprometiendo el desarrollo del mismo y, consecuentemente, los puestos de trabajo directos o indirectos creados. Si el presidente del Gobierno dice esto es que a lo mejor no hay mucha intención o voluntad política de negociar con Alcoa quien tiene que negociar, que es el Gobierno evidentemente a través del Ministerio de Fomento. Nuestro grupo ya propuso enmiendas en los Presupuestos Generales del Estado de ejercicios anteriores, concretamente el año anterior defendió una enmienda — que a efectos del «Diario de Sesiones», quiero que quede recogida—, la número 2.826, donde el Grupo Parlamentario Popular proponía que se incluyera una partida destinada al proyecto de apertura al tráfico del dique norte de Alcoa —digo proyecto no anteproyecto—, para sufragar las actuaciones necesarias para su adaptación al tráfico en general, por un importe de 300.000 euros. Esa enmienda, quiero recordar aquí y ahora, fue votada en contra por el Bloque Nacionalista Galego y por el Grupo Parlamentario Socialista. Como dije, tenemos registrada esa proposición no de ley desde

hace alguna semana, la debatiremos cuando le toque, pero realmente, como decía el señor Jorquera, si aquí nos estamos haciendo eco de las fuerzas políticas y sociales, ese eco debería ser mucho más amplio y más ambicioso porque las fuerzas políticas y sociales de la provincia de Lugo y de Galicia, además de lo que aquí hoy estamos tratando, nos piden, y está recogido en la proposición no de ley del Grupo Popular, que demos un paso más, no solamente en el sentido de conseguir que se abra al tráfico comercial el dique norte del puerto de San Cibrao, sino de solicitar que Lugo, la única provincia marítima de España sin autoridad portuaria, consiga finalmente tener autoridad portuaria y deje de ser la autoridad portuaria Ferrol-San Cibrao. Lugo debe tener su propia autoridad portuaria. Lo planteamos en la proposición no de ley que ya está registrada y esperamos el apoyo en su momento. Fue el Partido Popular el que en 2002 impulsó la creación de la provincia marítima de Lugo, que no estaba reconocida como tal. Ustedes saben que soy portavoz de pesca y hay mucha gente que se extraña y me dicen: ¡hombre, uno de Lugo portavoz de pesca! Serás de Vigo ¿no? Y digo: No, no, soy de Lugo. Aquí hay una compañera del Grupo Socialista que es de mi provincia y sabe que esto sucede. Pues bien, aspiramos a tener esa autoridad portuaria para no ser la excepción.

Ya termino, señor presidente, diciendo que vamos a ser coherentes, como lo hemos sido en los ayuntamientos, como lo hemos sido en la Diputación de Lugo y como lo hemos sido en el Parlamento de Galicia, y en todas partes hemos votado a favor de estas iniciativas porque en todas partes hemos llevado la iniciativa. Otros no pueden decir lo mismo, y me va a permitir el presidente que recuerde cómo el que hoy defiende esta proposición no de ley aquí, el 14 de marzo de 2008 —o sea, hace muy pocas fechas— condicionaba un pacto en Madrid —hablaba de la investidura del presidente del Gobierno— a la liberalización del dique norte de Alcoa; o que hace muy poquitas fechas, el 7 de septiembre, el Bloque Nacionalista Galego decía que no negociará los presupuestos estatales sin el puerto comercial de Alcoa; y que hace todavía menos, el 17 de septiembre, diez días después de la última fecha que dije, el portavoz del BNG, señor Jorquera, decía que no condiciona su apoyo al Gobierno a que se abra el dique de Alcoa. Es decir, confusión y cambio de opinión. Pero es que en las actas del Parlamento de Galicia —aquí tengo que repartir para todos un poco—, el propio Grupo Socialista en el Parlamento de Galicia y el BNG, el 16 de abril de 2008 votaron de una manera y pocos días antes, el 21 de febrero de 2008, de otra manera. En una ocasión votaron en contra de una iniciativa para la apertura del dique norte de Alcoa al tráfico general —Boletín Oficial del Parlamento de Galicia de 21 de febrero de 2008—, y el 16 de abril el Parlamento de Galicia aprueba una proposición no de ley, a instancias del Grupo Parlamentario Popular, con el apoyo de los otros dos partidos políticos que hoy forman el bipartito en Galicia, que

dice: El Parlamento de Galicia insta a la Xunta de Galicia a que apoye expresamente delante del Gobierno central el inicio de las negociaciones oportunas con Alcoa para abrir el tráfico comercial al puerto de San Cibrao. Ayer mismo, el Ayuntamiento de Cervo debatía una iniciativa, que probablemente se va a debatir en muchos ayuntamientos más, y unánimemente, a iniciativa del Partido Popular, BNG y PSOE apoyaban el contenido exacto y literal de la proposición no de ley del Partido Popular que debatiremos aquí en breves fechas, donde, además de la apertura al tráfico comercial, se pide conseguir la autoridad portuaria para Lugo.

Termino ahora ya, de verdad que sí, señor presidente. Nosotros no les vamos a fallar a los vecinos y a las fuerzas sociales a las que hacía mención el portavoz del BNG, los vecinos de la mariña lucense. No vamos a vendernos a ningún postor, paguen mejor o paguen peor, y vamos a apostar decididamente por que esta iniciativa y otras similares traigan mayores beneficios, sobre todo sociales y económicos, para que una zona deprimida de Galicia, que puede y debe tener mucho futuro y riqueza como es la Mariña lucense, cuente con las dotaciones que precisa. Por eso, ya anuncio que, a pesar de que se acepte o no nuestra enmienda y se acepte o no la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, este grupo parlamentario la va a votar a favor igualmente. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Para exposición y defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Pérez Herraiz.

La señora **PÉREZ HERRAIZ**: Querido Joaquín, como toca repartir todos repartiremos y hablaremos de ventas. En primer lugar, quiero insistir en la exposición del señor Jorquera, que hablaba de las condiciones de la concesión de este puerto de San Cibrao a la empresa Alcoa. La empresa Alcoa es de una importancia vital para la provincia de Lugo. Tiene cerca de 1.400 personas trabajando directamente; eso en otras provincias a lo mejor no es importante, pero en la de Lugo es de una dimensión enorme. Tengo que recordar al señor García Díez que un Gobierno del Partido Popular vendió lo que en su momento era Inespal en el año 1998 a Alcoa, después de que la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales la hubiera saneado. Las circunstancias del debate serían hoy completamente diferentes si no hubiera habido esa venta, esa privatización. El rescate directo no es posible. Jurídicamente, la empresa cumple la finalidad para la cual recibió la concesión de ese muelle. Habría que justificar fehacientemente que no la cumple para hacer un rescate, pero tampoco es conveniente socialmente por el gran riesgo de pérdida de actividad que conllevaría. No sé si saben todos ustedes —pero seguro que el señor García Díez sí lo sabe— que la situación, el riesgo económico en este momento de la empresa por las limitaciones de la Comunidad Europea a las subvenciones del consumo energético es muy delicado.

Respecto a la demanda, a la necesidad del tráfico actual, no sé si manejamos los mismos datos el señor Jorquera y yo. El Grupo Socialista cree que los puertos que en este momento tienen actividad en la provincia de Lugo —el de Burela, Ribadeo y Celeiro— tienen capacidad de asumir de forma suficiente el tráfico, tanto por oferta como por demanda, que en este momento se genera en aquel entorno. La realidad es que la mayor parte de las mercancías que se mueven a través de esos puertos tienen tan poco valor añadido —son productos en su mayoría sin transformación— que difícilmente podrían asumir más costes de desplazamiento hasta otro puerto más grande pero un poco más lejano. Tendría también repercusión en esos ayuntamientos que mencioné que disminuyera la actividad de sus puertos, que se están mejorando continuamente, pero a la vez comparto —supongo— con el señor Jorquera que lo de la actividad y las infraestructuras es una pescadilla que se muerde la cola. Si no hay actividad, no hay infraestructuras; si no hay infraestructuras, no hay actividad. Por eso nosotros consideramos que es necesario estudiar su viabilidad y que se llegara a la conclusión de que se puede utilizar esa parte que no utiliza la empresa Alcoa para un puerto más grande que permitiera que se ubicaran en la zona, en la comarca, en la Mariña luguesa, otras actividades empresariales que ahora no están, y que sirviera de aliciente.

El Grupo Socialista y el Partido Socialista de Galicia apostamos por que, en general pero en concreto en la provincia de Lugo, las mercancías salgan más transformadas y, por tanto, con mayor valor añadido. Estamos seguros de la implicación de la Xunta de Galicia y, en concreto, de su Consellería de Industria para incrementar cuantitativa y cualitativamente la actividad industrial. Estamos seguros de su apuesta por el fortalecimiento del tejido industrial en la Mariña lucense. Quiero matizar que, en general, los puertos de Galicia aportan a un fondo de compensación del Estado un 6 por ciento y reciben de ese mismo fondo el 16 por ciento, pero es verdad que con muy poca repercusión en la provincia de Lugo, que es lo que en este momento nos preocupa. Por eso nosotros presentamos esta enmienda, en la que le pedimos al Gobierno que en un plazo de 6 meses, o sea, en un plazo relativamente breve, haga estudios sobre la viabilidad técnica, jurídica y económica para evaluar la posibilidad de abrir este nuevo puerto, que conllevaría, como dice el señor García Díez, que la provincia de Lugo por fin tuviera autoridad portuaria. Pero le tengo que recordar al señor García Díez que ahora es muy ambicioso, pero, como dije antes, en el año 1998 no tenían esa ambición, y no hace tanto tiempo, hace cinco años, cuando gobernaban ellos en España, tampoco les parecía tan imprescindible conseguir para la provincia de Lugo la autoridad portuaria. A mí sí que me parece que ese es un objetivo que tendríamos que conseguir.

Respecto a la unanimidad de la comarca, es verdad que para la comarca y para nosotros es interesante, pero quizá el primer punto que nos preocupa es el riesgo que

pueda conllevar respecto a la actual actividad industrial de Alcoa. Lo que queremos es mejorar y bajo ningún concepto queremos correr el mínimo riesgo de que Alcoa diga que se va a otro sitio y que la provincia de Lugo pierda su principal empresa. Por eso es muy interesante conseguir la implantación de este nuevo puerto, pero hay que estudiarlo adecuadamente para que Alcoa mantenga su actividad en la zona. Intentaremos alcanzar un acuerdo, si es posible antes de las votaciones.

El señor **PRESIDENTE:** Para fijar posición en relación con las enmiendas presentadas a esta proposición no de ley tiene la palabra el portavoz del Grupo Mixto, autor de esta proposición no de ley, señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS:** En primer lugar, quisiera hacer una aclaración, dado que se han puesto en mi boca palabras que yo nunca he pronunciado. Quiero aclarar, para evitar cualquier equívoco y para que conste en acta, que yo lo que manifesté y sigo manifestando es que el Bloque Nacionalista Galego a este tema le concede importancia y lo va a poner en la mesa de negociaciones, incluso a la hora de negociar un hipotético acuerdo presupuestario con el Partido Socialista, pero no hasta el punto de condicionar toda la posición del BNG en la política estatal o un hipotético acuerdo presupuestario a esto. Nunca lo establecimos como condición *sine qua non*.

En cualquier caso, le quiero decir al señor García Díez —dado que considera la posición del BNG poco ambiciosa y nos quiere dar lecciones— que esta proposición no de ley se está debatiendo aquí a iniciativa del BNG. El Partido Popular pudo concederle prioridad y hacer que en la sesión de hoy de la Comisión de Fomento se discutiese su iniciativa. No lo ha hecho; el Bloque Nacionalista Galego, sí. Y como ha dicho la portavoz del Partido Socialista, este problema no existiría si en su momento el Gobierno central del Partido Popular, cuando se procedió a la venta de Alúmina-Aluminio a Alcoa, hubiese negociado en ese marco que el dique norte tenía que quedar liberado para tráfico comercial general. Por lo tanto, es un problema heredado de la gestión del Partido Popular en el Gobierno central. Y por ese motivo, el Bloque Nacionalista Galego no admite lecciones, porque estamos recabando este pronunciamiento de la Comisión de Fomento por iniciativa del BNG.

Dicho esto, no vamos a aceptar la enmienda propuesta por el Partido Popular por dos razones. En primer lugar, porque en la medida de lo posible nos gustaría que el acuerdo de la Comisión de Fomento fuese lo más aproximado posible al acuerdo al que llegamos todos por unanimidad en el Parlamento gallego. Pero, además, por una razón de lógica. Nosotros solicitamos instar al Gobierno central a que negocie con Alcoa el rescate del dique norte para abrirlo al tráfico comercial general. Un proceso de negociación lleva tiempo. Si esta negociación fructificase, si fuese posible abrir el dique norte al tráfico comercial general, por supuesto que tendría que tener

también consignación presupuestaria; pero consignación presupuestaria del año 2010 en adelante. Pensar que ya puede tener consignación presupuestaria en el año 2009 no nos parece realista. Esta es la razón por la cual no aceptamos la enmienda propuesta por el Partido Popular.

Por lo que respecta a la enmienda de sustitución que plantea el Partido Socialista, me gustaría decirle a la portavoz del Partido Socialista que podríamos considerar el argumento —considerar no significa que estemos de acuerdo con ese argumento—, a efectos de debate, del peligro que esto representaría para el futuro industrial de Alcoa, si lo que estuviésemos hablando aquí es de expropiar el dique norte, doña Margarita. No estamos hablando de esto. Estamos hablando de instar al Gobierno central a negociar con la multinacional Alcoa. Por lo tanto, entiendo que simplemente considerar ese riesgo es algo a lo que no ha lugar. Dicho esto, nosotros manejamos otros datos con respecto a la rentabilidad de esta operación. En cualquier caso, las infraestructuras hay que hacerlas para atender a demandas, pero también, —como usted a dicho— contribuyen a generar demandas; tienen un efecto de dinamización de la economía. De ahí que entendamos fundamental esta operación.

Entrando ya en el asunto concreto, en los términos en los que está planteada la enmienda por parte del Partido Socialista, no podemos estar de acuerdo. Consideramos que es fundamental que exista un mandato claro de la Comisión de Fomento al Gobierno para que negocie con Alcoa. Sí estaríamos dispuestos, en cualquier caso, a negociar una transacción donde quede claro que en ese mandato se diga que, con tal efecto, el Gobierno, en un plazo determinado, tendrá que hacer los estudios pertinentes. Esos estudios ya existen, señorías. Ahora bien, nosotros somos razonables. No tenemos por qué exigirle al Gobierno que se apoye en estudios que no son suyos. Por lo tanto, si el Gobierno quiere hacer estudios para tener más datos a la hora de enfrentar ese proceso negociador, nos parece razonable, pero nunca supeditando la negociación a esos estudios previos, sino como consecuencia del mandato que le da la Comisión de Fomento al Gobierno a que negocie con Alcoa. Si llegásemos a un acuerdo, a una transacción en esos términos, estaríamos dispuestos a considerarla. En los términos literales en los que está presentada la enmienda del Partido Socialista no podemos estar de acuerdo.

El señor **GARCÍA DÍEZ**: Señor presidente, le rogaría que me permitiera precisar una cuestión a la que ha hecho alusión de forma clara y directa el señor Jorquera en su última intervención, donde prácticamente a reabierto el debate en lugar de mantener una posición clara sobre mi enmienda o sobre la enmienda del Grupo Socialista; pero es de quince segundos. Le rogaría que me permitiera intervenir, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García Díez, tiene usted quince segundos para hacer esa aclaración.

El señor **GARCÍA DÍEZ**: Las afirmaciones que yo hice, y leí entrecomilladas o textualmente, sobre posicionamientos del BNG están recogidas en los medios de comunicación en boca del señor Jorquera o del coordinador comarcal del BNG, señor don Ramón Hermida, el 14 de marzo 2008, el 7 de septiembre de 2008 y el 17 de septiembre de 2008. Por tanto, no quiero que se cuestione que estoy aquí inventándome afirmaciones de ningún responsable político de ninguna formación política. Yo sí admito lecciones del señor Jorquera, de la señora Herraiz o de cualquiera de ustedes, porque soy humano y me equivoco muchas veces.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Cuatro segundos nada más, señor presidente. Simplemente quiero aclararle al señor García Díez que una información de un periódico no es un acta notarial.

— **SOBRE LA MEJORA DEL SERVICIO FERROVIARIO EN LA PROVINCIA DE GIRONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 161/000270.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 4 del orden del día: Proposición no de ley del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre la mejora del servicio ferroviario en la provincia de Girona. Para su defensa tiene la palabra el portavoz de Convergència i Unió, señor Xuclà.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Señorías, intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) para defender esta proposición no de ley, que tiene como objeto ejercer la función de impulso al Gobierno, para mejorar de forma muy notable, porque así se requiere, el servicio de ferrocarril que se presta en las comarcas de Girona, en una doble dimensión. Una primera dimensión es el servicio interno dentro de la demarcación de Girona, esto es, las conexiones ferroviarias entre Girona y Blanes, Girona-Port Bou y Girona-Massanet de la Selva-Hostalric. Una segunda dimensión evidente es que la demarcación de Girona no es una isla en sí misma y requiere una mejor conexión, especialmente con Barcelona, que a su vez presenta grandes posibilidades de intermodalidad para la comunicación con tren o con otros medios de comunicación.

Creo que forma parte del planteamiento de distintos grupos parlamentarios, también del grupo del Gobierno y del grupo de Convergència i Unió, la necesidad de estimular y promocionar el uso del ferrocarril como instrumento de movilidad sostenible entre la población, pero sucede, señorías, que los ciudadanos de las comarcas de Girona, aunque lo deseamos, aunque lo persigamos, no podemos practicar este uso sostenible de la movilidad a través del ferrocarril, y no lo podemos hacer porque el servicio, los horarios y las prestaciones de los ferrocarriles no son homologables —les pondré algunos breves

ejemplos— con los que se prestan en otras áreas urbanas y en otras conexiones entre distintas provincias. Quiero señalar que el servicio de Cercanías llega mínimamente a la provincia de Girona, terminando justo en la frontera entre las provincias de Girona y Barcelona: en Massanet de la Selva-Hostalric, en una línea, y en Blanes, en la zona de la costa, en la otra línea. En cuanto al resto, estamos hablando del Catalunya Express, de trenes de largo o medio recorrido, con unas frecuencias y unas prestaciones distintas. Todo esto lleva, señorías, a que los ciudadanos que quieren practicar la movilidad sostenible muchas veces no lo pueden hacer, porque el último tren que sale de Barcelona, del Passeig de Gracia, con destino a Girona, sin llegar a la ciudad de Figueras, sale a las 21:20. A mí me gustaría hacer un estudio comparativo muy breve. Por ejemplo, el último tren que conecta Madrid con Aranjuez sale a las 23:55; el último tren que conecta Madrid con Toledo, un Avant, sale a las 21:50. Estoy hablando de conexiones entre capitales de provincia, absolutamente equiparables a la conexión entre Barcelona-Girona-Figueras. El último tren que conecta Madrid con Guadalajara sale a las 22:41, y de Guadalajara a Madrid, a las 22:50.

Con la llegada parcial de la Alta Velocidad a algunas partes de Cataluña, que no a Girona, han mejorado las conexiones y las frecuencias de los trenes entre distintas capitales catalanas. La alta velocidad en Girona no ha llegado. Se nos anunció por parte de un gobierno que llegaría para el año 2004, se nos anunció por parte del Ejecutivo socialista que para 2008, hasta el día después de las elecciones municipales, cuando se nos anunció la llegada para el año 2012. Mientras tanto, ¿qué está ocurriendo? Hablemos dentro de Cataluña. El último tren en dirección Lleida-Tarragona tiene su salida a las 23:45 y el último tren Tarragona-Lleida tiene su salida a las 22:36; el último tren Barcelona-Lleida, a las 22:00, y el último Lleida-Barcelona, a las 21:40; el último tren Barcelona-Tarragona, a las 22:00, y el último tren Tarragona-Barcelona, a las 22:52. Simplemente con estos datos les quiero poner de manifiesto que Girona es la ciudad peor comunicada de su entorno en cuanto al último tren y a la posibilidad de que las personas que se desplazan a trabajar a Barcelona o a su área de influencia utilicen el tren. Es indispensable, por tanto, incrementar las frecuencias, incrementar el abanico del uso del tren Catalunya Exprés. Por ello, nuestra proposición no de ley plantea en su primer punto que haya prestación, que haya servicio de ferrocarril que conecte Figueras, Girona y Barcelona desde las 6 de la mañana hasta las 12 de la noche. Esto lo podemos avalar si hacemos una comparación con otras ciudades, con otros destinos. También pedimos algo bastante razonable para esta integración territorial en el conjunto de Cataluña y la intermodalidad a la cual hacía referencia al principio: frecuencias cada treinta minutos. No puede ser que en estos momentos haya frecuencias de cada dos horas o dos horas y media, o en las horas punta como máximo de cada hora. Convendría también incre-

mentar las frecuencias y ampliarlas. El primer punto de esta proposición no de ley propone una franja horaria de frecuencia entre las 6 de la mañana y las 12 de la noche.

No se trata solo de tener más trenes; se trata también de mejorar la calidad del servicio de estos trenes. Durante los dos últimos años, y esto lo ha reconocido el propio Ministerio de Fomento, el servicio ferroviario en las comarcas de Girona y en la conexión entre Girona-Port Bou y Girona-Barcelona ha sido muy notablemente deficiente, con retrasos que han afectado a la productividad, a las personas que no podían llegar a su hora al trabajo y que han afectado a la dinámica económica normal de miles y miles de personas. Tenemos que incrementar la inversión para mejorar el servicio, en aquello normal y clásico, en trenes y en raíles, pero también en aquello que da un valor añadido al uso del ferrocarril como método alternativo al coche para el desplazamiento entre las ciudades. ¿A qué me refiero? A mejoras necesarias en las estaciones de este recorrido. Hago referencia a escaleras de entrada y salida de las estaciones. Hago referencia a algo muy habitual en otras partes de España, como es megafonía de información en todos los trenes sobre las paradas en las distintas estaciones, cosa que no existe en estos momentos en el Catalunya Express Barcelona-Figueras. Hablo de conexión de red eléctrica para aparatos electrónicos o informáticos para continuar trabajando también en el tren. Hablo de conexión Wi-Fi y hablo de telefonía móvil, creo que esto es algo bastante propio de un país que se define como la octava economía del mundo. Hoy el presidente del Gobierno, lo hemos leído en la prensa, ha dicho que en un par de años estaremos por delante de Francia. No sé si en un par de años estaremos por delante de Francia, pero parece razonable que esto que les he enumerado esté en los servicios de trenes que conectan dos provincias.

También es conveniente que estudiemos —y esto forma parte del punto segundo de esta proposición no de ley— equiparar las indemnizaciones que cobran en estos momentos los ciudadanos del área metropolitana de Barcelona, del servicio de cercanías de Barcelona, por retrasos en la llegada de los trenes con los servicios de Catalunya Exprés. A efectos prácticos un ciudadano que se desplaza entre Girona y Barcelona no tiene que estar discriminado en cuanto a las indemnizaciones respecto a un ciudadano que se desplaza en tren dentro del área metropolitana de Barcelona.

El último punto es muy importante. Aquello que ha sido posible en otras partes del Estado español y aquello que ha sido posible en otras partes de Cataluña más difíciles y más complejas, también tiene que ser posible en Girona. Hago referencia al punto tercero de la proposición no de ley, a la integración tarifaria regional, a la integración tarifaria en los servicios entre Girona-Blanes, Girona-Port Bou y Girona-Massanet de la Selva-Hostalric. Quiero recordar que en el año 2001 el Gobierno de la Generalitat y el Gobierno central acordaron la

integración tarifaria y que mi amigo y compañero de grupo y portavoz en esta Comisión de Fomento, el señor Macias, en su condición de consejero de Política Territorial y Obras Públicas, negoció con el ministro de Fomento de aquel momento, el señor Álvarez-Cascos, la integración tarifaria de una zona con mucha más complejidad que la de Girona. No nos gustaría pensar que aquello que fue posible en el año 2001 en una negociación con el Gobierno del Partido Popular no pueda serlo en el año 2008 o a principios de 2009 con un Gobierno del Partido Socialista. Por esto, el punto 3 es muy concreto y también pide la integración tarifaria, medida evidente de estímulo y de fomento del uso del ferrocarril.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley del Grupo Catalán han sido presentadas dos enmiendas, una del Grupo Parlamentario Popular y otra del Grupo Parlamentario Socialista. Para la exposición y defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Gallego.

El señor **GALLEGO BURGOS:** Seré muy breve, porque a lo largo de los últimos minutos hemos estado hablando sobre la cuestión y entiendo que, según transcurra la sesión, iremos aproximando posiciones para encontrar el consenso que todos deseamos ante esta materia que a todos nos preocupa sobremanera. Es una iniciativa muy positiva, que celebramos porque todos apostamos por la mejora de las infraestructuras, concretamente respecto al ferrocarril para la provincia de Girona. Tenemos que hacer una apuesta valiente, decidida, para potenciar el transporte público; todos tenemos en mente conceptos y valores como la sostenibilidad, la movilidad, vertebración del territorio, y concretamente en la provincia de Girona tenemos que resolver algunos déficit históricos en esta materia. Por tanto, todos somos partidarios de que haya más trenes, mejores frecuencias, mejores infraestructuras; en definitiva, mejor calidad de servicios y, como no podía ser de otra manera, estamos a favor de la filosofía de la propuesta que presenta el Grupo de Convergència i Unió.

Dicho esto, hemos presentado dos enmiendas para intentar enriquecer el texto de la iniciativa que presenta el Grupo de Convergència i Unió. La primera hace referencia al hecho de acotar en el tiempo las mejoras formuladas, que en líneas generales son positivas, y puedo coincidir al 90 por ciento con las cuestiones que plantea el señor Xuclà. En cierta manera estamos cansados de que se aprueben cosas en el Parlamento y que luego no se concreten, no veamos que las cosas lleguen a buen término y no veamos resultados. En consecuencia, pedimos la concreción, la petición de un plan más concreto, a seis meses vista, lo cual implica que el tema se ha estudiado, se ha periodificado, se ha cuantificado. En otras palabras, lo que pedíamos en la primera enmienda de la enmienda era concretar un poco más la propuesta. En segundo lugar, consideramos oportuno enriquecer el texto hablando del concepto de integración tarifaria. Es

decir, la segunda enmienda era para aclarar un poco el texto de salida que presentaba el Grupo de Convergència i Unió, que nos parecía algo ambiguo. No entendimos desde el principio qué significa ese tercer punto, y de alguna manera al resto de grupos les ha podido pasar lo mismo. ¿Qué significa impulsar un servicio de cercanías integrado por las comarcas de Girona? ¿Qué significa esto de integrar cercanías? Es un concepto algo ambiguo y que nosotros preferíamos acotar y concretar con el concepto de la integración tarifaria, que, como bien ha recordado el diputado Xuclà, efectivamente se ha impulsado en otras provincias de España, y en este caso de Cataluña —concretamente en Barcelona—, como él lo ha comentado antes. Con el Gobierno del Partido Popular se pudo llevar a cabo la integración tarifaria en la provincia de Barcelona, y en ese sentido pensamos que ahora también sería posible avanzar hacia la integración tarifaria en la provincia de Girona, con sus peculiaridades. Sabemos que no hay metro o que las líneas de ferrocarril son más limitadas, pero en este sentido se podría impulsar la integración tarifaria, y por tanto, que se hiciera, constar en el texto, que intentemos consensuar. Por otra parte, independientemente del texto de la PNL, uno lee la prensa y ve que se rumorea que hay avances en la negociación del traspaso de Cercanías del Estado hacia a la Generalitat de Cataluña. Parece que se va avanzando en ese sentido. Si las cosas marcharan razonablemente bien entre el Ejecutivo catalán y el Ejecutivo español, seguramente ese traspaso de competencias ya se habría formulado. Por tanto, no estaríamos hoy hablando en estos términos de introducir mejoras en el servicio de cercanías porque ya sería competencia de la Generalitat. Por tanto, no sé si es muy oportuna la propuesta, aunque nos parece absolutamente positiva en el sentido de que a lo mejor es una manera de hacer ruido, de introducir un debate que en estos momentos no parece, a lo mejor, muy responsable que se impulse. También es cierto que de momento la competencia es del Estado y en ese sentido entendemos el espíritu de la propuesta de Convergència i Unió. Por tanto, a lo largo de la sesión, y después de haber escuchado las intervenciones del resto de los grupos, el Grupo Parlamentario Popular fijará su posición basándose en la filosofía de las palabras que acabo de decir.

El señor **PRESIDENTE:** Para defender y fijar posición en relación con la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ IRUELA:** Señor presidente, señorías, nos encontramos ante una proposición no de ley sobre los servicios ferroviarios en la provincia de Gerona que el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) presenta. Es un debate, el de infraestructuras ferroviarias, muy reincidente en esta Cámara y, en concreto, en todo lo referente a cercanías de Cataluña. Recordemos que en el anterior mandato este tema fue muy debatido en estas Cámaras. Una propuesta como

esta también fue debatida en el año 2004, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. El Grupo Socialista entendió que la proposición que presentó el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) requería una enmienda porque entendemos que el espíritu de la propuesta de seguir mejorando y avanzando en el servicio de ferrocarriles de Girona requería también el reconocimiento de que realmente se está trabajando y desde el 2004 se han hecho varias actuaciones de mejora en el servicio ferroviario de la provincia. Por eso hemos creído oportuno presentar una enmienda que tiene tres puntos. Un primer punto sería redactar el mismo párrafo, seguir trabajando en el estudio y mejora de horarios de media distancia entre Barcelona y Figueras entre las franjas horarias de 6 de la mañana a 12 de la noche; seguir avanzando en todas aquellas mejoras que ya se están haciendo en muchas estaciones de la provincia de Gerona y, a la vez, iniciar los estudios para la creación de un servicio de cercanías de tarifa integrada en la comarca de Girona.

La enmienda viene a dar también respuesta a la proposición no de ley, entendiendo que hay que reconocer que el Ministerio y el Gobierno están haciendo un gran esfuerzo en la mejora de todos los servicios ferroviarios, y concretamente en Gerona, pero que es evidente que hay que seguir avanzando. Por eso nuestra idea es que, fruto de este debate, pueda salir finalmente una propuesta que recoja la necesidad de seguir avanzando en la mejora de estas instalaciones, en una integración tarifaria de todo lo que es cercanías en Girona y a la vez que seamos capaces de dar una respuesta más adecuada a la frecuencia horaria de trenes porque evidentemente el desplazamiento por ferrocarril ha de ser un elemento de transporte público de futuro. Por eso el Grupo Parlamentario Socialista presenta la enmienda y espera que, fruto del debate, podamos sacar una propuesta que nos permita avanzar en esta idea.

El señor **PRESIDENTE:** Para fijar posición por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds tiene la palabra el señor Tardà.

El señor **TARDÀ I COMA:** Intervengo solo para fijar posición. Ustedes saben, ya se ha dicho y, de hecho, ha sido un tema recurrente en esta Comisión en la pasada legislatura, que el actual servicio de conexión de Figueras y Girona con Barcelona se basa en dos tipos de trenes y servicios, los Catalunya Expres y los regionales. Los primeros paran en la estación de Figueras, Girona, Caldes de Malavella y Sils, con una frecuencia horaria media de una hora entre cada convoy, de 6 de la mañana a 9 de la noche. Otras ciudades catalanas como Sabadell, Tarrasa o Mataró, para citar algunas conectadas con Barcelona, cada veinte minutos, con trenes de tipología cercanías y con un horario comprendido entre las 5 de la mañana a las 12 de la noche. De entrada, verán ustedes

que no estamos hablando de la misma calidad de servicio.

En este contexto, en el que las relaciones entre las diferentes ciudades de Cataluña se incrementan, la creación de sistemas de ciudades y redes territoriales necesitan que las distancias y los tiempos de conexión también se acorten. Por ello, es necesario apostar por un servicio que incremente y garantice unas buenas comunicaciones entre Figueras, Girona y Barcelona, ampliando el alcance del concepto de cercanías para alargarlo más allá de Sant Celoni y llegar hasta Girona y Figueras, equiparándolo al servicio del área metropolitana de Barcelona. Este es el objetivo perseguido por el apartado primero de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y es una medida compartida y largamente solicitada, como he dicho al inicio de mi intervención, también por Esquerra Republicana en la pasada legislatura a través de compañeros de esa zona, en concreto, Joan Puig y Laia Cañigüeral.

En otro orden de cosas, han sido múltiples las iniciativas cursadas ante esta Cámara o las comparencias de la ministra de Fomento provocadas por la crisis de cercanías de Barcelona. La notoriedad mediática y la afectación de miles de personas que día a día venían padeciendo y siguen padeciendo las averías, retrasos y suspensión de los servicios de cercanías en Barcelona obligó al Gobierno a tomar cartas en el asunto, estableciendo medidas como la devolución del importe del billete en el caso de retrasos o suspensión de servicios. Con menor ruido, pero con iguales problemas, se encuentra la red de trenes regionales de Cataluña y, en este caso, de Girona, que también sufre la falta endémica de financiación en infraestructuras ferroviarias en Cataluña por parte del Estado español: insuficiencia de trenes, vagones en mal estado, estaciones y apeaderos muy antiguos, con barreras arquitectónicas, con falta de servicios, etcétera, y con una necesidad de modernización y de adecuación a las necesidades de los viajeros manifiesta, como ya ha señalado nuestro grupo parlamentario en más de una ocasión. Por ello, también suscribimos y hacemos nuestras las acciones que solicita el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que busca la mejora del servicio de regionales a su paso por Girona y que, a su vez, pide que los ciudadanos de Girona sean tratados de igual forma que los de Barcelona y que se les devuelva el importe del billete cuando el servicio no funcione correctamente.

Esta es nuestra posición. Conocemos que hay una transaccional elaborada a partir de las conversaciones entre el grupo proponente y el Grupo Parlamentario Socialista y esperamos a conocerla para pronunciarnos sobre la misma al final de la sesión.

El señor **PRESIDENTE:** Para fijar posición en relación con las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Xuclà.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Como apuntaba hace un momento el señor Tardà, estamos en conversaciones entre los grupos enmendantes y el grupo proponente y creo que podremos hacer llegar a la Mesa un texto transaccional, pero que por cortesía también queremos comunicar al resto de los grupos parlamentarios.

Si me lo permite, me gustaría hacer una muy breve precisión para que conste en acta. El señor Gallego hacía referencia a que el traspaso de cercanías seguramente haría inoportuna esta iniciativa. El señor Gallego, que estoy convencido que ha leído el Estatuto de Autonomía de Cataluña, con o sin recurso en el Tribunal Constitucional, sabe que precisamente el servicio de cercanías se termina a las puertas de la provincia de Girona, con lo cual, incluso con el traspaso, continúa estando perfectamente vigente esta proposición no de ley. En segundo lugar, quiero agradecer al Grupo Popular su segunda enmienda, pues clarifica la redacción de lo que nosotros pretendíamos manifestar de la integración regional, esto es, la integración tarifaria.

El señor **PRESIDENTE**: Damos por debatido el punto 4 del orden del día.

Existe una propuesta de modificación del orden del día por parte del portavoz del Grupo de Esquerra Republicana- Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, el señor Llamazares. La propuesta consiste en que se debatan los puntos 7 y 8 antes que los puntos 5 y 6. Si no tienen inconveniente, por parte de la Mesa procederíamos a alterar el orden del día. (**Asentimiento.**)

DEBATE SOBRE:

— **SOLICITUD DE CREACIÓN DE UNA SUBCOMISIÓN SOBRE SEGURIDAD AÉREA Y PLANES DE EMERGENCIA AEROPORTUARIOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 158/000012.)**

— **SOLICITUD DE CREACIÓN DE UNA SUBCOMISIÓN DE SEGURIDAD AÉREA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 158/000014.)**

El señor **PRESIDENTE**: El punto 7 es una solicitud de creación de una subcomisión sobre seguridad aérea y planes de emergencia aeroportuarios, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana — Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. El punto 8 es una solicitud de creación de una subcomisión de seguridad aérea, presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. Dado que las dos iniciativas son acumulables, si no hay inconveniente, las debatiríamos conjuntamente, aunque su votación sería separada. Procedemos

por lo tanto, señorías, a debatir conjuntamente los puntos 7 y 8 del orden del día. Los autores, como decía, son el Grupo de Izquierda Unida y el Grupo Popular. Para la defensa y exposición de la iniciativa de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds tiene la palabra el señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Quiero dar las gracias a la Comisión por su atención al alterar el orden del día.

Mi grupo parlamentario, Izquierda Unida, quiere presentar ante esta Comisión la propuesta de creación de una subcomisión de estudio sobre seguridad aérea. Lo hacemos convencidos de que es la respuesta lógica de un parlamento ante un accidente tan grave como el vivido recientemente en Madrid y lo hacemos también convencidos de que el estudio y la propuesta parlamentaria es complementario a la investigación técnica y judicial. La investigación técnica tendrá que determinar fundamentalmente causas y recomendaciones para mejorar en el futuro las medidas de seguridad aérea, la investigación judicial investigará responsabilidades y la investigación parlamentaria tiene que ver con los poderes públicos, con la legislación y con la gestión de los poderes públicos en materia de seguridad aérea. Por lo tanto, nos parece perfectamente compatible esta iniciativa con otras que se han iniciado y que deseamos transcurran y terminen en las mejores condiciones posibles.

¿Antecedentes de esta iniciativa? De lo que no hay antecedentes es de la situación actual. No hay antecedentes en esta Cámara, no hay antecedentes en parlamentos que se consideren dignos de tal nombre, de que, ante un accidente tan grave como el vivido, no hayan creado una comisión de estudio o una comisión de investigación y me refiero a lo más reciente, al accidente en Estados Unidos y al reciente accidente en Francia. En los dos casos han hecho compatible la investigación técnica, la investigación judicial y el ámbito parlamentario. En el accidente norteamericano hasta el punto de que (como saben ustedes, en Estados Unidos existe una comisión de seguridad, similar al Consejo de Seguridad Nuclear, dependiente del Parlamento) investigó el ámbito judicial para determinar las responsabilidades, investigó el ámbito técnico la comisión dependiente del Parlamento norteamericano, y se creó una comisión en el Parlamento norteamericano, presidida por Al Gore, que llegó a conclusiones en materia normativa y de gestión sobre la seguridad aérea; conclusiones todavía pendientes en algunos casos en el ámbito de la normativa internacional. Parlamento francés. El Parlamento francés se puso cinco meses para la elaboración de recomendaciones en materia de seguridad. Ante él comparecieron más de 100 comparecientes —entre organizaciones, técnicos y demás— y elaboró unas conclusiones, algunas de ellas reflexionadas no solamente en el marco del Estado francés sino en el marco de la Unión Europea.

Por tanto, son antecedentes en el ámbito internacional suficientes. Antecedentes en nuestro propio ámbito, señorías, porque parece que ignoramos que después de catástrofes de naturaleza similar hemos creado o comisiones de estudio o comisiones de investigación. No me quiero referir a todas; me quiero referir únicamente a una. En el caso del accidente o catástrofe del *Prestige* se creó una comisión judicial que todavía mantiene abierta la investigación y no fue un impedimento para que creásemos una subcomisión parlamentaria —de la que formé parte— que estableció una serie de medidas en materia de seguridad y en materia relativa al accidente del *Prestige*. Por lo tanto, antecedentes, todos; todos los antecedentes.

Señorías, pretendo que la comisión parlamentaria estudie —y en ese sentido va alguna enmienda que se presenta a nuestra iniciativa— no solamente la normativa aérea que viene de los años sesenta en España y que todavía no ha sido modificada, sino también la deficiente aplicación de la Ley de Seguridad Aérea de 2003 —todavía seguimos con la comisión de investigación previa a la ley y así nos va— y, por otra parte, también el consejo consultivo previsto en la ley y el cuerpo de inspección que en estos momentos tiene solamente dos miembros y es subcontratado a una compañía pública. Por tanto, creemos que hay materia suficiente para investigar tan solo en el ámbito de la normativa y de la gestión, sin perjuicio de las conclusiones de la comisión de investigación. Por eso proponemos esta comisión.

Se nos ha presentado, como decía antes, una enmienda. Una enmienda que, si la aceptásemos tal y como está, significaría vaciar de contenido a la subcomisión propuesta, ya que esa enmienda relega la investigación de la subcomisión que proponemos en materia de seguridad aérea al informe definitivo de la Comisión técnica de investigación de seguridad aérea. Saben, señorías, que la Comisión de seguridad aérea tiene más de una cincuenta de informes pendientes y que esa resolución definitiva tardaría uno, dos o podrían incluso ser más años. Por tanto, esta subcomisión sería una subcomisión fantasma: tendría un objetivo —estudiar y proponer mejoras de seguridad aérea—, pero no podría abordar la seguridad aérea en lo concreto porque tendría que esperar al informe de la Comisión técnica. Por tanto, nosotros creemos que el prestigio del Parlamento no se puede permitir no crear la subcomisión, pero tampoco crear una subcomisión fantasma que finalmente entraría en vigor al cabo de dos o tres años, con lo que, en nuestra opinión, estaríamos en aquello de *Esperando a Godot* y *Godot* finalmente no llegó. Creemos, además, que si aceptásemos esa enmienda se neutralizarían iniciativas particulares que tuvieran que ver con la seguridad aérea, porque se relegarían a esa subcomisión. Ante cualquier iniciativa particular se diría: la subcomisión va a estudiar la seguridad aérea, por tanto, envíen ustedes las iniciativas a esa subcomisión y no adelanten ningún tipo de propuesta hasta que esa subcomisión no termine sus trabajos. Lo podríamos aceptar en el caso de que la subcomisión estudiase en tiempo real la seguridad aérea,

pero no en el caso de que esa subcomisión fuera una subcomisión fantasma que realmente entrará en vigor dentro de uno, dos o tres años.

Termino, señorías, diciendo y transmitiendo a los miembros de esta Comisión la grave responsabilidad que hoy asume el Congreso de los Diputados. Una grave responsabilidad en relación con su propia naturaleza, con la naturaleza del Congreso de los Diputados, y la compatibilidad entre el estudio del Congreso de los Diputados y la propuesta de los diputados y otras investigaciones, sean estas judiciales o técnicas. Pero les digo algo más, señorías. En estos momentos están actuando en materia de seguridad aérea no solamente los técnicos, también los *lobbies* de presión, los constructores de aviones, las compañías aéreas, todo tipo de organizaciones actúan a nivel técnico y a nivel público, los únicos que no actuamos somos los parlamentarios, los representantes de los ciudadanos. Yo creo que eso no se puede aceptar, sería tanto como aceptar la ley del embudo: lo ancho para los *lobbies* que presionan en el sector aéreo y lo estrecho para la representación parlamentaria de los ciudadanos. No es aceptable.

El señor **PRESIDENTE:** Para la defensa de su iniciativa tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Evitaré las argumentaciones que coincidan con las del señor Llamazares en aras de la dinámica del debate. El Grupo Parlamentario Popular trae a esta Comisión la creación de una subcomisión de seguridad aérea dentro de la Comisión de Fomento. Con independencia de otro tipo de antecedentes que existen, incluido el de esta casa y al que no ha hecho referencia el señor Llamazares (concretamente en la II Legislatura, en la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios se creó una subcomisión para el análisis del accidente que ocurrió en Barajas en el año 1985, es decir, precedentes hay), tenemos que señalar que la justificación de la creación de esta subcomisión, en primer lugar, viene demandada por la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, que supuso un cambio radical en la regulación de la seguridad aérea.

Con aquella ley de julio de 2003 se transfirió a la Administración central del Estado todo el control de la circulación aérea en general que hasta ese momento tenía el Ejército del Aire. Se definió y se fijó el Estatuto jurídico de la Dirección General de Aviación Civil como órgano regulador de la aeronáutica civil y se adaptaron todos sus procedimientos de intervención y sus funciones. Se reforzó la independencia de la ya existente Comisión de investigación de accidentes e incidentes, con la trascendencia que tiene que no se haya actualizado el reglamento de funcionamiento que da lugar precisamente a algunas de las disfunciones que hoy estamos viendo. Se estableció el régimen jurídico de la inspección aeronáutica totalmente nuevo, potenciando la capacidad inspectora de la Administración pública y de sus funcio-

narios inspectores —y esto es importante destacarlo— y se determinaron, por primera vez en nuestro ordenamiento jurídico, las obligaciones a las que estaban sujetas todas las personas, entidades y organizaciones, sin excepción alguna, que realizaran actividades que pudieran afectar a la seguridad aérea.

Esta ley, con estas modificaciones tan importantes, se tenía que poner en marcha a partir de 2004, a partir de la pasada legislatura. Desde luego, no se ha hecho así. Quería aprovechar la ocasión para poner encima de la mesa, como tantas veces hemos dicho, que cuando se presume y alardea de haber multiplicado las inspecciones o de hacer inspecciones cuando antes no se hacían, es evidente que antes no se podían hacer porque no existía la ley y que ahora se tienen que hacer porque está la ley. Ni el Ministerio de Fomento tenía esas competencias ni podía ejercitarlas porque no tenía marco adecuado. Es decir, estamos oyendo permanentemente que se sostiene una comparación con términos heterogéneos que solo sirven para tapar las deficiencias de una gestión con comparaciones estadísticas que no conducen a nada. Con todo esto se está tratando de evitar que se vea que hay situaciones críticas que demuestran que no se ha sabido aplicar la ley, que demuestran que no se ha sabido poner en práctica o simplemente que no se ha querido. No voy a citar los casos que hemos tenido en la pasada legislatura, solo Air Madrid, el mejor ejemplo de inoperancia, tardanza inexcusable y situación crítica que se genera en unas Navidades, con más de 100.000 afectados, cuando las medidas a esta compañía se debían de haber aplicado en el mes de julio a más tardar y se aplicaron en el mes de diciembre.

Vemos que el Ministerio de Fomento vive en la complacencia. El Ministerio de Fomento se conforma con dar estadísticas de las multiplicaciones y el Ministerio de Fomento se conforma con utilizar una política tan errática como la que estamos viendo en todas las actuaciones relativas a la seguridad aérea. El Partido Popular por su parte, desde el año 2005, es decir después de dar un año de gracia a la puesta en funcionamiento de la Ley de Seguridad Aérea, ha estado advirtiendo de la necesidad de cambiar sustancialmente la política en materia de seguridad aérea. Hablamos del principio de las inspecciones, que quiero recordar que se ponían en marcha con esta ley, del tema de los inspectores —que ha citado el señor Llamazares—, a lo que el Gobierno contesta con un plan de choque que vimos que era una pantomima, un corta y pega, y además se realiza la transferencia de competencias a quien nada más tenía capacidad de ayuda a la instrumentación, pero jamás competencias inspectoras, y se mantiene. El tema de Air Madrid, que ya he citado, también dio lugar a que nosotros volviéramos a llamar la atención sobre la actuación del ministerio.

En enero de 2007 ya habíamos pedido una subcomisión con la misma finalidad que esta. No ha servido de nada. La última muestra es la todavía no puesta en funcionamiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea,

aprobada el 8 de febrero del presente año 2008 y con una disposición adicional tan contundente y categórica como la que les leo: La efectiva puesta en funcionamiento de la agencia se producirá, en todo caso, antes del día 2 de junio de 2008, con la constitución del consejo rector. Las justificaciones, las excusas y las razones de la no constitución vencen ante la contundencia de una norma que no quiero pensar que tiene esta redacción porque se aprobó un mes antes de las elecciones; quiero pensar que no fue así, pero lo cierto y verdad es que llegado el final del mes de septiembre no se ha constituido, y las últimas promesas, que vienen junto con las medidas económicas, es que se constituirá antes de final de año. Como vemos, hay una desidia en el funcionamiento del Ministerio de Fomento en materia de seguridad que justifica y hace imprescindible que el Parlamento no esté quieto ante esta situación.

Señorías, la necesidad de creación de esta subcomisión está justificadísima y además tenemos el accidente del día 20 de agosto, pero no es solo por este accidente, con ser trágico, con ser absolutamente determinante de que la voluntad política tenga que ser clara y tenga que adoptar la decisión de crear la subcomisión, sino que hay muchísimas más cosas además del accidente del 20 de agosto, porque estamos hablando del funcionamiento ordinario de la seguridad. En el Congreso de los Diputados, en esta Comisión de Fomento, tenemos la obligación de que el ciudadano perciba, porque sea verdad, no solamente porque lo decimos en una tribuna, que la seguridad es lo primero, y no de que pasan cosas y somos insensibles y no tenemos capacidad de reaccionar. Hay que reaccionar ante todas estas situaciones. Esto, en lo que parece que todos estamos de acuerdo, sobre lo que parece que todos nos congratulamos de tener la misma idea, cuando tenemos que plasmarlo en hechos concretos como es la creación de la subcomisión, no lo logramos cuando debería ser así.

No podemos olvidarnos de que estamos en una situación difícil para la industria española, en la que la aeronáutica está en el punto de mira de muchas actuaciones que no siendo directamente objeto de esa subcomisión tienen que estar latentes en nuestra responsabilidad frente a la situación. Iberia está en una fusión con British, con la idea de crear una nueva sede en Holanda o en Luxemburgo, Spanair atraviesa un expediente de regulación de empleo con reducción de 14 aviones, además del accidente —por cierto, por si no lo saben, esta mañana en Barajas se ha vuelto a abortar un despegue de la compañía Spanair, esta misma mañana, afortunadamente sin ningún tipo de consecuencias—, Air Europa está negociando su venta a Air France, Clickair y Vueling negocian una fusión que plantea deshacerse de 16 aviones, Futura ha perdido su licencia y deja en tierra 38 aviones. Quedan dos compañías más que afortunadamente ahora mismo no tienen ninguna situación delicada o preocupante. Esa es la situación de nuestra industria aeronáutica y nosotros aquí estamos planteándonos si se crea o no una subcomisión. Lo digo porque cuando

parecía que era una cuestión obvia y que todos los grupos íbamos a estar de acuerdo se nos presentan por parte de dos grupos parlamentarios —el Socialista y el de CiU— unas enmiendas que, como ha dicho el señor Llamazares, vacían de contenido las peticiones cualquiera que fueren, la del mismo señor Llamazares o la del Grupo Parlamentario Popular, porque demorar la constitución de la subcomisión al informe definitivo del accidente nos puede llevar a una demora de un año o dos. Además no tiene nada que ver, como creo que voy a poder demostrarles a SS.SS., y desde luego demorarlo al informe definitivo y citarlo aquí cuando ya sabemos lo que ha pasado con el borrador parece que es como mentar la cuerda en casa del ahorcado, porque las últimas protestas que hemos tenido vienen de la Federación Internacional de Pilotos —que solo engloba a 100.000 pilotos— denunciando las prácticas de Fomento sobre las filtraciones, o de la Asociación Europea de Pilotos, que pide la intervención de la Comisión Europea frente al Ministerio de Fomento español por las filtraciones que se han hecho de los trabajos de la comisión. Por tanto, hablar del informe de la comisión me parece que no era lo más adecuado.

En consecuencia mezclar el accidente con la creación de la subcomisión es farisaico, señorías, y de un cinismo político increíble. La pregunta inmediata que surge es ¿por qué no esperamos a los otros 52 expedientes que están pendientes de informe por la comisión? Y la pregunta es ¿y si tuviéramos la desgracia de que se produjera otro accidente, que Dios no lo quiera? Ha habido un aborto de despegue ya esta mañana. **(Protestas.— El señor De la Encina Ortega: Está creando usted una inseguridad.)** ¿También tendríamos que demorarlo a que saliera el informe definitivo de ese otro incidente? **(El señor De la Encina Ortega: Está creando usted una inseguridad a los pasajeros.)** ¿Vamos a demorar además cualquier actuación en el Congreso sobre seguridad porque tenemos una subcomisión latente? Vamos a crear una subcomisión que se queda latente y cualquier problema de seguridad será intratable porque está la subcomisión latente. Eso es directamente una trampa de quien lo propone. Señorías de los grupos enmendantes, ¿vamos a decirles a los españoles que no queremos incidir, analizar y proponer mejoras en la seguridad hasta que no se sepan las conclusiones de un informe que nada tiene que ver con el objeto de la subcomisión? Yo creo que SS.SS. saben que el objeto de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil es el análisis de las causas objetivas, de las causas funcionales por las que el avión tuvo el accidente. Única y exclusivamente, esa es la función. La subcomisión quiere hablar de la seguridad en general, de los procedimientos...

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Terminó, señor presidente.

... de la prevención, de las emergencias, de la coordinación entre los distintos elementos que intervienen en toda la seguridad, de las inspecciones —por supuesto, de lo que no habla la comisión—, de las infraestructuras, del funcionamiento ordinario de nuestra seguridad, no solo de un accidente concreto, es decir nada que ver con las causas funcionales del accidente, que es lo que analiza la comisión y lo que dará lugar al informe. Por tanto, insisto en que vincular una cosa con la otra es farisaico.

Señores enmendantes, ustedes verán. El Partido Popular no se presta a que les digamos a los españoles que vamos a posponer *sine die* una subcomisión para ver cómo está nuestra seguridad, hasta que sea definitivo un informe cuyo plazo medio, como ustedes saben, es de 18/24 meses. Entiendo que el Grupo Socialista esté doblegado a un ministerio que hace aguas —evidentemente hace aguas— y por lo tanto tendrá que aceptar la postura del ministerio —yo creo que el Grupo Socialista tenía que tener más independencia—. La postura de otros grupos no quiero ni entenderla. Señorías, les pido que recapitemos todos y veamos la absoluta necesidad de constituir esta subcomisión en la Comisión de Fomento.

Señor presidente, muchísimas gracias por su generosidad. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: A las dos iniciativas existen dos enmiendas, una del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y otra del Grupo Parlamentario Socialista. Para la defensa de la enmienda del Grupo Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: El día 29 de agosto compareció la señora ministra y yo creo que globalmente hubo un ejercicio de responsabilidad de todos los grupos ante el gravísimo accidente que se produjo y yo lamento en nombre de mi grupo en primer lugar que este ejercicio de responsabilidad ayer y hoy haya sido ya abandonado por algún grupo. Además, lamento que este grupo —seguramente solo este grupo— impida que a partir de hoy podamos constituir una subcomisión para trabajar en la mejora de nuestra navegación aérea. El objetivo de Convergència i Unió es hacer posible, a pesar de las estrategias de algún grupo, que prevalezca la razón y no la sinrazón, que prevalezca el buen tono y no la bronca callejera, en definitiva, que demos una muestra de lo que los ciudadanos nos demandan. Con este objetivo nosotros hemos presentado esta enmienda, evidentemente para poder llegar a acuerdos, como siempre ha hecho nuestro grupo en esta Cámara y más en temas especialmente delicados. Además —lo subrayaron también otros portavoces, por ejemplo el señor Beloki el día 29 de agosto—, queremos manifestar nuestra confianza en el sector aeronáutico español, en todas las compañías. Si hoy se ha abortado un despegue, como se abortan cada día en todos los aeropuertos del mundo, es por seguridad y para dar garan-

tías a los ciudadanos. Por tanto, me parece muy mal que se aluda a una maniobra de seguridad como ejemplo de inseguridad. Hago una apelación expresa a la responsabilidad de todos (**Aplausos.**) en no utilizar mecanismos de seguridad como ejemplo de inseguridad. Quiero manifestar esta confianza y hacer una apelación a todos en el sentido de que seamos capaces de restablecer aquello que hay que restablecer.

Voy a intentar convencer a SS.SS. de por qué podría o debería ser admitida nuestra propuesta de subcomisión. En primer lugar, quiero hacer una aclaración. Aquí no se ha pedido una comisión de investigación sino una subcomisión. Me parece una acción muy respetable. Se podría haber pedido pero no se ha hecho. Los grupos que la han pedido sabrán por qué. Me parece bien que se haya pedido una subcomisión de seguridad aérea. ¿Por qué nosotros pedimos también una subcomisión pero de navegación aérea? Porque nosotros hacemos algo que nos parece racional y lo racional es importante en momentos como estos, porque hacemos un diagnóstico muy sencillo. Lo hizo por ejemplo también el señor Llamazares el día 29 de agosto y yo apelo a su propia explicación. ¿Cuál es la legislación que tenemos? No lo digo yo sino el señor Llamazares y también lo dijo, por cierto, el señor Perestelo. Pues resulta que tenemos una ley de navegación aérea del año 1960, firmada en El Pardo, que lógicamente ha quedado obsoleta, en parte derogada, es cierto; y tenemos otra ley mucho más reciente —una buena ley— del año 2003 de seguridad aérea. Invito a los señores y señoras diputadas que se lean la Ley de Navegación Aérea del año 1960 aún en parte vigente y verán que evidentemente ha quedado superada por las circunstancias, pero que lean lo que contempla, por ejemplo, organización administrativa: Ministerio del Aire —hoy ya no tiene sentido—, aeronaves, certificados de aeronavegabilidad —estoy leyendo los títulos—, tráfico aéreo, contrato de transporte, responsabilidad en caso de accidentes, seguros aéreos, accidentes, policía de régimen sancionador, aviación de turismo, que es aviación general, escuelas de aviación, etcétera, y además todo referido a aeropuertos.

Quiero explicar y acotar muy claramente que nosotros no queremos que esta subcomisión que proponemos hable de aeropuertos. Este es otro tema. Nuestro grupo tiene una especial vocación por tratar este punto, pero no queremos que se trate aquí. Ha quedado ya acotado lo que es navegación aérea, al margen de la política aeroportuaria. No queremos hablar de política aeroportuaria, pero sí de los demás aspectos de navegación aérea. Desde este punto de vista nos pareció oportuno en primer lugar, cambiar el nombre y en segundo lugar hacer algo muy racional y que es lo que nos toca al Legislativo hacer leyes y controlar que se cumplan las leyes. Dos puntos: primero, cómo están las leyes, analizar la situación actual y promover, en su caso, la modificación de las normativas estatales de navegación aérea en todos sus ámbitos, subrayo, en todos sus ámbitos, incluido expresamente el de la seguridad aérea. Segundo

punto: revisar, porque algo no ha funcionado y me parece oportuno. Si queremos llegar a un acuerdo, hay que recoger lo que todos aportan, los aspectos más concretos y singulares, que seguramente tendrán vinculación, porque cuando estamos hablando de seguridad aérea todos nos referimos al desgraciado y gravísimo accidente del 20 de agosto. Debemos tener una espera lógica a partir de las conclusiones a las que llegen estas comisiones de investigación, que nos dirán qué ha pasado, pero saben ustedes que tan importante como esto es que además nos dirán qué hay que hacer para que no se repita. Me parece oportuno esperar a estas recomendaciones, pero, repito, en el primer aspecto sí tenemos la obligación y la facultad de dedicarnos en estos momentos a ver cómo está el corpus normativo y hacer lo posible para superarlo.

Además, señores proponentes, en el concepto de navegación aérea subyace algo muy importante que no está en su propuesta. En el concepto de seguridad aérea —léanse también ustedes la Ley 21/2003— no hablan de algo muy importante que forma parte del concepto moderno europeo de navegación aérea, que son los derechos de los ciudadanos, de los usuarios, de los derechos de los usuarios siempre, pero más de los derechos de las víctimas. Hoy casi por casualidad me ha venido a las manos un ejemplar de la revista *Journal of Air Law & Commerce*, donde habla de que la regulación del Convenio de Varsovia, por ejemplo, no contempla la indemnización por daños psicológicos. Esto seguramente habrá que tratarlo. Yo quiero tratarlo, porque las víctimas nos lo van a pedir. Su subcomisión no nos deja. Por tanto, si alguien habla de que su subcomisión es perfecta, no es verdad, porque no trata esto, y hay que decírselo a las víctimas. La subcomisión de CiU sí que permite tratar este tema, importantísimo, quizá el que más interesa en estos momentos a las familias de las víctimas. La propuesta del Grupo Convergència i Unió se hace desde la más absoluta responsabilidad, desde la voluntad de que se acaben las broncas y que empiecen los acuerdos y, señorías, con la voluntad de que esta Comisión dé ejemplo a los ciudadanos. Esta es nuestra voluntad y lamento profundamente que se haya tratado de desacreditarla diciendo que alguien quiere ocultar cualquier cosa. Para nosotros hay una prioridad en estos momentos y es que este Parlamento ha de ser capaz de dar una respuesta de credibilidad. Nuestra enmienda ofrece de forma clara, con todos sus defectos, esta posibilidad. Se haría un gran favor si esta enmienda fuera admitida por los grupos y pudiera ser acordada por unanimidad en esta Cámara. Solo con este objetivo la hemos presentado.

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

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista quiero también

sumarme a las palabras iniciales del portavoz del Convergència i Unió, señor Macia, lamentando el tono, la actitud e incluso los argumentos que hoy ha esgrimido el Grupo Popular, sorprendentemente con un cambio de posición respecto a la comparecencia del pasado día 29 de agosto de la que todos pudimos sentirnos orgullosos. **(El señor Ayala Sánchez: Menos de su intervención.)** Déjeme usted hablar, que yo he aguantado estoicamente muchas cosas con las que no estoy plenamente de acuerdo. Como decía, fue precisamente usted, ante una posición —constantemente lo hace— que no le gusta, cuando analizó, simplemente para tomar un parámetro, el pasado, porque algún parámetro hay que tomar y obviamente utilizo marzo de 2004, que no era de este Gobierno actual, 1996-2004, y simplemente quise hacer un matiz... **(Rumores.)** Ya sé que cuando se dicen cosas que no les gustan ustedes intentan que se tapen, pero no me van a tapar la boca, porque el respeto a mi intervención es un derecho que tengo, como nuestro grupo ha tenido respeto ante la intervención del señor Ayala, con la que no estamos para nada de acuerdo. Decía antes que ustedes ni siquiera me permitieron iniciar y terminar esa pequeña matización, como ahora, para decir que era la primera vez que comparecía en la democracia española un miembro del Gobierno, en este caso una ministra, a tan solo nueve días de un accidente aéreo a dar explicaciones, a aclarar y a dar transparencia. Simplemente por hacer ese comentario ustedes ya lo relacionaron con hechos pasados y tuve que hacer referencia, sin citarlo, a otro tipo de accidente que hubo también, lo que produjo en usted una actitud, como la que quería tener ahora, de impedir el uso de la palabra; incluso su propia actitud provocó que determinados medios de comunicación censuraran que yo hiciera un recuerdo a periodos anteriores. Sorprende que usted hoy, habiendo tenido esa actitud de reproche porque yo significaba algo que está en la historia y que nadie podía negar, como era esa comparecencia, haya tenido un tono, continuación del tono absolutamente lamentable que no solo pudimos ver aquí los parlamentarios, sino que pudieron ver todos los españoles, con las imputaciones gravísimas a la ministra de Fomento.

¿Dónde está esa actitud responsable que tuvo la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, doña Soraya Sáenz de Santamaría, en esa intervención que yo considero que fue absolutamente ejemplar, respetuosa e incisiva, en la que usted ha tenido ayer y hoy, rompiendo esa línea argumental que todos nos habíamos propuesto, de no utilizar —porque hay un gran dolor en todas las víctimas y yo diría que en la sociedad española— el accidente ocurrido en Barajas el día 20 de agosto? ¿No cree usted que sería más sensato, hacer lo que dijo tanto el día 29 de agosto como hoy de nuevo el señor Beloki, al que felicito personal y políticamente por su actitud responsable... **(El señor Ayala Sánchez: Beloki, que no ha hablado todavía.)** Perdón, Pere Macias **(Rumores.)**, y también el señor Beloki, por esa actitud en la que queremos transparencia, queremos participa-

ción, queremos que se aclaren, pero hagámoslo como lo empezamos a hacer, y usted ayer rompió una línea en la que no se aprovecha un accidente donde hay 154 muertos para atacar al Gobierno. **(La señora Montesinos de Miguel: ¡Qué cara más dura!)** Si algo tiene el Gobierno socialista —y lo ha dicho desde el primer minuto la ministra de Fomento— es la satisfacción por poner la seguridad en primer lugar, pero no solo en el ámbito aéreo; la seguridad integral en todos los modos de transporte: ferroviario, carreteras, aéreo, en todos los modos de transporte, y lo hemos plasmado donde debe hacerse en política, en los presupuestos, en el PEIT, en actuaciones que los españoles pueden ver. Por tanto, cuando usted dice aquí que la seguridad es lo primero ¡claro que es lo primero para todos! Pero eso no es incompatible con que olvide que detrás de este principio fundamental y objetivo como es la seguridad hay otro aspecto muy importante, que estamos hablando de un sector estratégico para la economía española un sector que aporta el 7 por ciento del PIB, un sector que tiene 430.000 puestos de trabajo, un sector que es clave para la imagen de España, porque tres de cada cuatro turistas utilizan nuestro transporte aéreo para visitar nuestro país: 210 millones de pasajeros. Por tanto, cuidado con olvidar, cuando usted hace una crítica como la de hoy —donde utiliza incluso un incidente de los que se producen en todos los aeropuertos— las medidas preventivas que se tomaron —como se hizo con la cancelación de la compañía Air Madrid hace dos años porque había un riesgo—, y cuidado con utilizar ahora este incidente que se ha producido en Barajas —cuyo alcance desconozco— para ponerlo también sobre la mesa y crear un temor ante la sociedad española, de que hay riesgo de inseguridad, porque usted no está atacando al Gobierno socialista, usted no está atacando al Grupo Parlamentario Socialista. Usted está atacando algo tan vital y tan sensible como es la percepción o la subjetividad, incluso, que muchas veces pueden tener los pasajeros en un ámbito que es vital para los españoles como es el transporte aéreo, y a la vez dañar al conjunto económico que hay detrás del transporte aéreo español. Usted tiene que saber —y lo sabe, señor Ayala, porque me consta su veteranía y su conocimiento— que el sistema de control de seguridad aérea española responde a un modelo que coincide plenamente con el del resto de los Estados miembros de la Unión Europea, que está regulado por una normativa comunitaria y que se aplica a través de la Agencia Europea de Seguridad Aérea. Por lo tanto, aquí no vamos por libre, ni tenemos unos sistemas que son los que nos parecen a nosotros. Son los mismos que tenemos en Europa y además regulados por una normativa comunitaria europea y una agencia de seguridad.

Yo le quiero recordar —aunque sé que no le gustará, como no le gustó mi intervención en la Comisión del día 29— qué es lo que se ha hecho y no voy a profundizar porque ya lo sabe. En estos años se ha avanzado notablemente en mejorar la seguridad aérea. Se ha reforzado el papel de la autoridad aeronáutica. Se ha aumen-

tado el número de inspecciones y sanciones. De verdad, yo le pediría a usted que solicitara que se borrara del «Diario de Sesiones» lo que ha dicho, que es que hasta que no hubo una ley de seguridad aérea en 2003 no eran obligadas las inspecciones y que por lo tanto no se hacían. Usted ha cometido un auténtico dislate o, perdóneme un disparate. **(El señor Ayala Sánchez: Yo no he dicho eso.)** Sí ha dicho eso, una ley de seguridad aérea que el Partido Socialista, estando en la oposición, aprobó y compartió con ustedes, y consideramos que es buena. Luego nos ha tocado a nosotros aplicarla y estamos haciendo lo que nos corresponde como Gobierno, aplicar una ley que ustedes aprobaron y que nosotros compartimos. Esa ley ha reforzado el papel de la autoridad aeronáutica, se ha aumentado el número de inspecciones y sanciones, se ha incrementado la plantilla —aunque usted critique constantemente cómo— de la Dirección General de Aviación Civil en un 149 por ciento, desde 2004 a 2008 —eso no lo puede olvidar; ahí están los presupuestos y queda recogido en la IGAE, la Intervención General del Estado—, se ha intensificado el apoyo de Senasa —la empresa pública a la que usted tanto critica— en la labor inspectora, se ha multiplicado por seis el número de personas que tenía, y se han modernizado e informatizado todos los procedimientos internos de la Dirección General de Aviación Civil. Eso ha sido compatible con una clara actitud sancionadora cuando ha sido necesaria. Se ha multiplicado por catorce el número de expedientes sancionadores en estos últimos años, y por primera vez en la historia de la navegación española se han abierto dos procedimientos que hasta ahora se desconocían: la suspensión del certificado de navegación y la suspensión del certificado de operador aéreo a compañías, entre ellas a Air Madrid. Aclárese. Se lo dije el día 29 y ahora se lo vuelvo a decir. Ustedes nos criticaron durísimamente en aquella comparecencia —también lamentable— porque el Ministerio de Fomento había suspendido a Air Madrid su licencia, y se habían quedado previamente en tierra miles de inmigrantes que no podían viajar, pero sobre todo porque estaba en riesgo su seguridad. Ustedes nos criticaron entonces duramente porque tomamos esa medida para prevenir un posible accidente, y ahora, al cabo del tiempo, dicen lo contrario y lo tachan de caos y de falta de justificación. Se lo dije el 29 y se lo digo ahora: aclárense. Esto me da pie...

El señor **PRESIDENTE**: Señor De la Encina, le ruego vaya terminando.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Voy terminando.

Se ha cambiado un modelo de gestión a través de una ley aprobada en el año 2004, de creación de agencias estatales, para poner en marcha antes de final de año la agencia estatal de seguridad aérea, todo ello con el desarrollo de nuestras normas, que son afines a las normas europeas. Esto no quita para que desgraciadamente el

pasado día 20 de agosto haya ocurrido lo que ha ocurrido, un accidente por el que toda la sociedad española se ha sentido conmovida, y se tenga que actuar en consecuencia para aclarar qué es lo que se está haciendo en la comisión de investigación, sacar conclusiones y tener claro qué es lo que ocurrió.

Ustedes plantean ahora mismo lo que han planteado; nosotros hemos presentado una propuesta. Vamos a seguir debatiendo en el Parlamento, el Parlamento no se va a cerrar ni nadie les va a tapar la boca para que presenten todas las iniciativas que quieran, pero no aprovechemos que el Pisuerga pasa por Valladolid para crear una comisión en la que se quiera —como usted hizo ayer y ha hecho hoy—, trasladar una responsabilidad al Gobierno por ese accidente de manera directa **(Varios señores diputados: ¡No!)**, sin saber cuáles son las causas. **(Varios señores diputados: ¡No!)** Sí, a mí me consta una cosa muy clara: que los españoles, desde el primero al último, saben que ni Zapatero era el comandante del vuelo de la compañía ni la ministra era la copiloto. Eso lo saben los españoles, pero ustedes han ido cambiando su posición inicial de responsabilidad por otra, que es la que tienen hoy. Nosotros planteamos: aclárese además a través de la comisión de investigación, qué es lo que ha pasado y ábrase entonces, con una panorámica clara sobre lo que ha ocurrido, una subcomisión para avanzar en ese modelo que todos queremos que sea seguro al cien por cien aunque es imposible al cien por cien, pero casi al cien por cien. Mientras tanto pueden ustedes seguir haciendo cosas, como hizo la ministra, compareciendo el día 29, o como sigue haciendo el Ministerio de Fomento, trabajando en la elaboración de leyes que mejoren la seguridad. Pueden pedir mañana la comparecencia del director general de Aviación Civil, aquí no se le va a tapar la boca a nadie. Ustedes no lo quieren, y eso me da qué pensar. No se lo voy a decir, porque se pueden ofender, pero nuestra posición es la más responsable y la que quieren los españoles, que es darles seguridad.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición en relación con las dos iniciativas, tiene la palabra, en primer lugar, el portavoz del Grupo Mixto, señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Voy a procurar ser muy breve y muy sintético. En primer lugar, quiero manifestar que el Bloque Nacionalista Galego ante hechos tan desgraciados como el accidente del avión de Spanair prefiere siempre conducirse con extrema prudencia. Pensamos que ante hechos de este tipo es necesario investigar con rigor y en profundidad hasta las últimas consecuencias, y sobre todo que esa investigación, aparte de determinar las responsabilidades a las que hubiese lugar, permita extraer conclusiones que eviten que accidentes de este tipo se vuelvan a producir en el futuro. En cualquier caso, no hay que precipitarse a la hora de sacar conclusiones, a la hora de emitir juicios, ni dejarse condicionar por el lógico estado de *shock*

social que genera un accidente de las dimensiones catastróficas del que estoy refiriendo. Creemos que esta es la manera de proceder.

Sin embargo, al mismo tiempo pensamos que, ante una situación de este tipo, el mejor antídoto contra los estados de alarma social es actuar con plena transparencia. Sin pretender jugar al alarmismo —desde luego esa nunca va a ser la política del Bloque Nacionalista Galego—, hay aspectos que nos preocupan. Ayer mismo aparecían informaciones periodísticas, sin que por ello haya que conceder a todo lo que aparece en los medios categoría de acta notarial —me mantengo en el matiz que le hice en mi intervención anterior al señor García Díez—, que hablaban de que hay 50 incidentes sobre los que todavía la comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil no sacó conclusiones. Del mismo modo, tenemos nuestras reservas con respecto a la eficacia de esta comisión, teniendo en cuenta sus criterios de composición. Nosotros pensamos que difícilmente puede funcionar con eficacia una comisión donde hay componentes que pueden actuar como juez y parte. Pero independientemente de estos argumentos, nosotros pensamos que la creación de una subcomisión de seguridad aérea en el Congreso de los Diputados tiene un ámbito de estudio y análisis distinto y complementario a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Será a esta Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil a quien le corresponderá investigar con detalle, con profundidad y hasta las últimas consecuencias las causas del accidente del avión de Spanair; pero esta subcomisión tiene que encargarse de estudiar si es necesario introducir cambios en la legislación y el desarrollo normativo en todo lo relativo a la navegación y a la seguridad aérea en el Estado español. Entendemos que es un ámbito distinto, que es un ámbito complementario, y que además su creación sería una señal de transparencia que contribuiría a tranquilizar a la sociedad ante una situación de alarma social como a la que antes he aludido. Por eso el Bloque Nacionalista Galego va a votar a favor de esta iniciativa, entendemos que hay algunos aspectos en las enmiendas presentadas, tanto por Convergència i Unió como el Partido Socialista, que son razonables. En cualquier caso, corresponde a los grupos proponentes pronunciarse sobre las mismas, pero pensamos que en última instancia lo fundamental es que se constituya esta subcomisión por las razones antes aludidas. Por ello, manifiesto nuestra disposición a votar favorablemente.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición, por el Grupo Vasco tiene la palabra el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Espero que el portavoz socialista y el resto de los miembros de esta Comisión concluyan lo que él preventivamente ha dicho, que el señor Beloki iba a ser sensato y responsable. Espero que tras la intervención él se reafirme y el resto de los diputados también.

Me gustaría iniciar mi intervención diciendo lo siguiente ¿de qué estamos debatiendo? Es evidente que en torno a este tema se puede debatir de una infinidad de cosas, muchas de las cuales ya han aparecido en las distintas intervenciones. Creo que no estamos debatiendo de si el Parlamento debe cruzarse de brazos, alguien lo ha dicho. Se pueden tener infinidad de iniciativas en torno a este tema, porque si no estaríamos diciendo que solo cabe una iniciativa, la de esta supuesta subcomisión. Luego el Parlamento puede seguir activo en este tema, en el ámbito político. Es una obviedad, pero ahí la dejo. No estamos debatiendo sobre si cabe una investigación técnica, una investigación judicial y una investigación parlamentaria. Es evidente que cabe todo; en teoría cabe todo —eso está fuera de discusión—, siempre que tampoco creamos que la investigación parlamentaria o política en temas como este puede ser una investigación que se lleve al margen de las investigaciones técnicas. Es decir, a mi grupo no le gusta la política por la política. Si sabemos qué ha ocurrido, lógicamente podremos tomar unas medidas parlamentarias, normativas, ajustadas a lo que sabemos que ha ocurrido. Dicho de otra forma, me cuesta mucho visualizar, demasiado, qué podríamos hacer en una supuesta investigación parlamentaria, como apoyo, sin hablar de las causas que dieron lugar al accidente del pasado día 20. Me cuesta mucho imaginarlo; prácticamente no lo consigo. Por tanto, no estamos hablando de esto.

¿De qué estamos hablando? Para enunciarlo de forma simple, estamos hablando de la oportunidad política de crear o no una subcomisión sobre seguridad. Señorías, criterios de oportunidad, de forma que algunas descalificaciones que de forma preventiva se hacían sobre supuestos posicionamientos de otros grupos están fuera de lugar, porque sobre la oportunidad política se puede discrepar, pero no desde unas descalificaciones globales como algunas que se han vertido. Eso simplemente no tiene sentido.

En el fondo estamos discutiendo de por qué el día 19 de agosto nadie había propuesto la creación de una subcomisión de seguridad, cuando la seguridad era inferior a la que hoy existe. ¿Por qué el día 19 nadie había atisbado esta enorme necesidad? ¿Por qué el día 29, cuando comparece la ministra, tampoco nadie habla de este tema? **(El señor Ayala Sánchez: Sí., —Varios señores diputados: Sí.)** Señorías, mi grupo y este parlamentario mantenemos las palabras expresadas al comienzo de la sesión de la Comisión de Fomento que con urgencia se convocó el pasado día 29. Ya entonces este portavoz dijo que tenía sus dudas incluso sobre la urgencia de aquella sesión, porque evidentemente servía para testimoniar a las víctimas la condolencia que, de forma oficial y por primera vez, podía expresar este Parlamento —de eso sí era partidario—, pero también abría otros ámbitos de discusión, planteaba tales interrogantes, inquietudes, problemas, desazones, que nosotros dudábamos de la oportunidad política incluso de aquella sesión de la Comisión. Por tanto, de lo que estamos hablando y de

lo que mi grupo quiere seguir hablando es de si lo que un día no es oportuno otro día sí lo es. Puede haber razones para expresar que sí, pero puede haber razones igual de válidas para otros grupos, sin que vayamos a descalificaciones del orden de las que se han emitido, para que se estime que no estamos en un momento idóneo para crearla.

Mi grupo coincide plenamente en la argumentación que el señor Macias ha hecho sobre su enmienda, y le felicita tanto por ella como por el razonamiento que hoy ha expuesto. No voy a repetir aquellos argumentos, pero me gustaría añadir alguna argumentación más. El 19 de agosto teníamos un entramado de instituciones también en previsión de que pudiera ocurrir un accidente, y lógicamente la gente puede estar más o menos satisfecha de cómo está funcionando o dejando de funcionar ese entramado. Pero si hay momentos en los que los entramados no deben ser sometidos a una discusión radical es en los de dificultad. Ahora tocará sacar lecciones, pero creemos que haremos el flaco favor de poner todo patas arriba cuando ocurren determinados sucesos, porque seguramente en el ámbito político, por las razones que sea, pueda interesar o parecer oportuno a algunos. Este Parlamento debiera mostrar con claridad el apoyo exigente a la comisión de investigación técnica porque sí es una institución que se diseñó y se puso en marcha en los términos en que se diseñó y se puso para que resolviera este tipo de cosas, y si 52 expedientes están sin acabar, y la gente ha desesperado por que acaben, estamos ante un problema muy distinto que habrá que abordar. El marco razonable que exponía el parlamentario del Grupo **Convergència i Unió** es el mejor para alguien que cree que esa comisión simplemente no funciona, porque eso es lo que se deduce de algunas palabras que se están diciendo: no que vaya a investigar bien o mal este último accidente, sino que sencillamente no funciona. Parece que nunca va a acabar sus investigaciones y habrá que tomar las medidas que sean. Siempre, insisto, el peor momento es cuando las víctimas —lo dije el día 29 y vuelvo a repetirlo hoy— están esperando que se clarifique qué pasó ese día, porque de ahí se derivan consecuencias importantes para muchos, pero principalmente para las víctimas y sus familiares. Ellos necesitan una aclaración. Habrá que ser absolutamente exigentes con las instituciones de las que nos hemos dotado. En esa exigencia es en la que, en primer lugar y en estas circunstancias, se debe insistir. Cualquier iniciativa parlamentaria en este sentido, bienvenida sea a mi juicio. En el fondo lo que hay que hacer es una apuesta clara en estos momentos para que las cosas funcionen, y tiempo habrá para transformarlas si realmente se llega a la conclusión de que las cosas simplemente no funcionan, que es lo que parece que algunos han concluido aquí, a raíz de las argumentaciones que se han dado.

Con unos criterios razonables sobre la oportunidad política, **Convergència i Unió** presentaba una propuesta razonable y oportuna, aquella a la que nos podíamos haber acogido todos para echar a andar sin que ninguno

de los extremos —porque puede haber extremos en este tema— llevara las aguas a su molino, y seguramente por esa vía sí hubiéramos todos avanzado, aunque no sé si con la celeridad con la que algunos quieren. En cualquier caso, habríamos echado a andar, cosa que de otra forma simplemente no vamos a hacer.

Lamentaré mucho que no se acepte la enmienda presentada por **Convergència i Unió**, a la que nosotros nos adherimos plenamente, y en caso de que no se acepte por las razones que he expuesto sobre oportunidad política, sumadas a las razones que el diputado de **Convergència i Unió** ha expuesto, mi grupo no apoyará la creación de ninguna subcomisión de seguridad en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar la posición en relación con las enmiendas defendidas por el Grupo Parlamentario Catalán (**Convergència i Unió**) y por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra, en primer lugar, el portavoz del Grupo de Esquerra Republicana el señor Tardà.

El señor **TARDÀ I COMA**: No aceptamos ninguna de las enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición en relación con las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Catalán (**Convergència i Unió**) y por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Intervengo muy brevemente aunque como ha habido alusiones personales, le pido un momento para poder hacer un par de aclaraciones que me parecen imprescindibles.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, le ruego que no reabra el debate. Fije posición en relación con las enmiendas.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No voy a reabrir el debate. Señor presidente, el Partido Popular no ha cambiado su posición del 29 de agosto. (**Rumores.**) El Partido Popular ha tenido la delicadeza de no hablar de las víctimas hoy. No hemos hablado de ellas, hemos dicho que se trataba de otra cuestión. Por tanto, saber utilizar el dolor de las víctimas lo saben hacer otros grupos, de forma palmaria y clara. (**Rumores.**) Nosotros no hemos utilizado el dolor de las víctimas en ningún caso, ni siquiera a las víctimas, porque hemos tenido la delicadeza de no citarlas. La portavoz de mi grupo parlamentario —y hay que leerse el «Diario de Sesiones»— pidió ya la creación de esta subcomisión el día 29 de agosto, y el Grupo Parlamentario Popular desde el año 2005 viene insistiendo en la necesidad de avanzar en la seguridad aérea.

Por otra parte, señor presidente, hay demagogias que se tienen que contestar. Que se diga aquí que confundir

la seguridad aérea (**El señor De la Encina Ortega: Yo no he dicho nada.**) con que se ha abortado la salida de un avión es lo mismo que decir que cuando un avión debe llevar todos sus controles, ha pasado todas las garantías, un mecánico ha dicho que vuele, un comandante ha dicho que sale, un operador le ha dicho que despegue; si ese avión tiene que abortar un despegue; no es cuestión de mezclar inseguridad con seguridad; sino que ha pasado algo no previsto, porque no creo que nadie aquí esté defendiendo que se puede despegar sin abortar, solo porque estaba bien seguro en el momento en que decidió salir. Por tanto, demagogias, señor presidente, las justas. (**Rumores.**) Además, por aclarar, aquí se hacen referencias al pasado (**Protestas.**) y se hacen...

El señor **PRESIDENTE:** Señor Ayala, diga algo de las enmiendas, por favor.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Señor presidente, es que ha habido alusiones directas. (**Protestas.**)

El señor **PRESIDENTE:** Diga algo de las enmiendas, porque estamos en turno de fijación de posición en relación con las enmiendas. (**Protestas.**)

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Señor presidente, aparte del turno de fijación de posición de las enmiendas, le he pedido un turno de alusiones, porque ha habido alusiones clarísimas a mis intervenciones e incluso a personas de mi grupo que no están presentes. Por tanto, señor presidente, le pido y lo reitero el turno de alusiones, del que los demás portavoces han hecho uso, y porque se refieren en concreto a mi persona.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Ayala, esta Presidencia ha sido muy generosa con el tiempo que usted ha utilizado para expresar y defender sus posiciones. Le agradezco sinceramente que fije posición en relación con las enmiendas, y que demos este turno por terminado.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Señor presidente, lamento que no sea usted sensible a las alusiones que se me han hecho durante esta mañana (**Protestas.**) y a que se trate de confundir la postura de mi grupo, empezando... (**El señor De la Encina Ortega: Está vulnerando el Reglamento.**) No estoy vulnerando ningún Reglamento. Al señor De la Encina, que tanto respeta el uso de la palabra, parece que ahora mismo lo ha olvidado.

Señor presidente, solo deseo a los grupos proponentes de las enmiendas que tengan unos buenos Presupuestos Generales del Estado para el año 2009. (**El señor De la Encina Ortega: En el mismo sentido que el portavoz del Partido Popular, sin entrar en debate...**)

El señor **PRESIDENTE:** Señor De la Encina, no tiene la palabra.

Señor Beloki, tiene usted treinta segundos.

El señor **BELOKI GUERRA:** Intervengo para decir que no hay que confundir ni las víctimas ni los presupuestos con las razones que uno tiene. Aquel que quiere confundir hoy está dando el peor de los argumentos para decir que no va a confundir mañana. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE:** Damos por debatidos los puntos 7 y 8 del orden del día. (**Rumores.**)

PROPOSICIONES NO DE LEY (continuación):

— SOBRE LA CORRECTA SEÑALIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000289.)

El señor **PRESIDENTE:** Retomamos el orden del día. Punto 5 del orden del día, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre la correcta señalización de las infraestructuras viarias.

Para su defensa tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor De Luis.

El señor **DE LUIS Rodríguez:** Intervengo lo más rápidamente posible para abreviar el tiempo que la Comisión tiene ocupado hoy, y dada la hora en que nos encontramos. La proposición no de ley que hoy el Grupo Parlamentario Popular somete a la Comisión de Fomento podría calificarse de útil. (**Rumores.**) Es una proposición no de ley que pretende subsanar determinados errores advertidos en la señalización de la red de carreteras del Estado (**Rumores.**) y, si me permiten el resto de los comisionados, me gustaría también poder explicar que es una proposición no de ley que, al final, lo que pretende... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE:** Señor De la Encina, le ruego que mantenga silencio.

Tiene la palabra, señor De Luis.

El señor **DE LUIS Rodríguez:** Como decía, es una proposición no de ley que lo que pretende es aportar desde este Parlamento una solución a muchos problemas que pueden sufrir los usuarios de la red de carreteras e intentar mejorar el servicio que la red de carreteras del Estado debe prestar.

Creo que es conveniente, por una reflexión que al final haré, conocer cuál es el universo o el campo de actuación de la iniciativa que pretendo. No es menos cierto, y es una realidad, que hoy, como red de carreteras de titularidad del Estado, existe un importante número de kilómetros, más de 20.000, entre autopistas de peaje, autopistas libres y autovías y carreteras de doble calzada. (**Rumores.**) Es bastante complicado, señor presidente, intentar hacer un razonamiento lógico con tanta interrupción, pero continuaré.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego silencio. Está en el uso de la palabra el señor De Luis.

El señor **DE LUIS Rodríguez**: Como venía diciendo, esta importante red de carreteras es usada por un importante número de usuarios. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor De Luis. Señor Madero, está en el uso de la palabra su compañero, el señor De Luis. Le ruego encarecidamente silencio.

El señor **DE LUIS Rodríguez**: Como decía —pretendía ser breve, pero con tanta interrupción igual me extendiendo un poco más de lo conveniente—, esta importante red de carreteras tiene un uso muy intenso. Tomando datos del año 2006, más de 28 millones de vehículos utilizaron esta red de carreteras. Si además consideramos el esfuerzo presupuestario que sobre ellas se ejerce en cada ejercicio, tomando datos del año 2008 que sirvan como referencia, para obra nueva en el presupuesto de 2008 había destinados más de 2.500 millones de euros, y para obra de reposición más de 1.154 millones.

El objetivo de la iniciativa que hoy mi grupo somete a la consideración de la Comisión de Fomento es garantizar que la existencia de esta importante red, el esfuerzo presupuestario que sobre ella se aplica en cada ejercicio realmente consiga el objetivo para el que ha sido creada, que es garantizar la comunicación fluida entre todas las partes de España para usuarios de cualquier naturaleza, y algo que para nosotros en este momento es importantísimo, aunque comprendo que algunos grupos quizá no lo vean tan cercano, que es asegurar la dotación a nuestro sistema productivo de una vía de entrada y salida de materias primas hacia los centros fabriles y de productos terminados hacia los mercados. Por tanto, forma parte de un conjunto de actuaciones de carácter estructural que hay que mantener en el mejor de los momentos, en las mejores condiciones posibles para garantizar unas posibilidades reales de prosperidad para nuestro país.

¿Por qué en estas circunstancias mi grupo entiende conveniente que la Comisión analice y apoye este planteamiento? Porque, en base a la experiencia propia y también por determinadas informaciones que hemos ido recogiendo, es una realidad que en muchas ocasiones las señales, además de un determinado grado de deterioro que puede ser objeto de distintas causas, en opinión de muchas de las personas consultadas, no están puestas en el lugar adecuado para la información que deben facilitar al conductor. No es nada raro encontrarse señalizaciones en las bifurcaciones de las carreteras o en la intersección de varias carreteras, un momento bastante tardío para que el conductor reciba la información oportuna. En otras ocasiones —es algo que todo el mundo puede comprobar— una señal te marca una población de destino como orientación de la trayectoria que sigues, y en la siguiente señal esa población de destino que te sirve de orientación ha desaparecido por otro título o por otra

población, lo cual puede inducir a una cierta inseguridad, sin olvidar que muchas veces los rótulos no son adecuados, y si los rótulos no tienen el tamaño adecuado dificultan la lectura o que, cuando hay excesiva información en la señal, puede dificultar asimilar la información necesaria para el conductor. Tampoco tenemos que olvidar que en muchas ocasiones delante de la señal, por razones —digamos— del devenir de la propia naturaleza, existen obstáculos que impiden acceder a la información que la señal contiene hasta el momento en que uno está encima de la misma.

Todas estas deficiencias en la información que las señales han de transmitir a los conductores tienen consecuencias bastante considerables. Naturalmente, pueden equivocar al conductor que las tiene que utilizar, pueden obligar al conductor a incurrir en maniobras precipitadas que incrementen el riesgo en la conducción o que le hagan cometer infracciones, y lo más importante es que no garantizan el objeto de la existencia de la citada señal. Por tanto, en la proposición no de ley que hemos sometido a la Comisión recogemos como primera idea la necesidad de hacer una evaluación del estado de nuestras señales; una auditoría tanto de su conservación como de la información que pretenden transmitir; que el resultado de esa información sea remitido a la Comisión de Fomento de esta Cámara —por cuanto que de aquí parte la iniciativa— para conocimiento de todos los grupos y desde luego, en última instancia y una vez cumplidos los dos trámites anteriores, que por parte del Ministerio de Fomento se proceda a subsanar las deficiencias advertidas. Esta iniciativa, que —como decía— es técnica positiva, pretende maximizar la red actual que existe y pretende maximizar el esfuerzo inversor que durante muchos ejercicios se ha estado haciendo por parte de este país para conseguir esta importante red de carreteras.

Pretendía hacer la valoración en el turno posterior de las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista y por el Grupo de Convergència i Unió, pero, por economía procesal, como decía antes, voy a hacerlo en este momento. He analizado la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista y también la enmienda que ha presentado el Grupo de Convergència i Unió. De la propia lectura de las enmiendas deduzco que el tono de sus intervenciones es bastante anuente y bastante coincidente con las afirmaciones que han ilustrado mi intervención y quiero poner en conocimiento del resto de los grupos que participan o que pueden participaren el debate y cuyo apoyo espero obtener que con el Grupo Parlamentario Socialista y con el Grupo de Convergència i Unió hemos llegado a una enmienda transaccional, que pondré a disposición de la Mesa y del resto de los grupos presentes en el debate. Confío contar con el apoyo suficiente para que esta Cámara mande una señal a los ciudadanos de que también trabajamos por sus legítimos intereses, porque creo que esa es una de las razones de nuestra propia existencia.

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

El señor **MACIAS I ARAU**: Quisiera en primer lugar felicitar la iniciativa del Grupo Parlamentario Popular. Nos parece que es una iniciativa que corresponde aprobar a la Cámara —por qué no decirlo— y que hay que continuar con lo que, a mi entender, ha sido una actitud muy ejemplarizante de esta Cámara con la Comisión de Seguridad Vial, donde mi compañero Jordi Jané y muchos otros diputados y diputadas han hecho una labor muy importante desde el punto de vista de coadyuvar a la disminución de la accidentabilidad. Es lógico pensar que uno de los factores que tienen que ver con esta accidentabilidad son las carreteras. Las carreteras tienen un papel muy importante de comunicación para muchos sectores y que todo tipo de señalización —preventiva, indicativa, etcétera— esté a punto en cada momento garantiza la seguridad, da una buena imagen del país y en este sentido suscribimos absolutamente la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular. Hemos querido hacer una aportación en el sentido —y este es un punto importante de nuestro texto— de que, como ya están identificados los tramos de concentración de accidentes de la red general del Estado, se les preste una especial atención en el marco de la propia propuesta del Grupo Parlamentario Popular y que preferentemente se actúe sobre estos TCA. Entendemos que esta aportación podrá ser recogida perfectamente en la transaccional y en definitiva quiero mostrar nuestra satisfacción. Creo que esta es una buena labor de esta Comisión y reitero nuestra felicitación al Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Para la exposición y defensa del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, el señor Guillén.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: Intervendré con mucha brevedad también. Nuestro grupo quiere ayudar precisamente a que esta proposición no de ley sea útil, como decía el señor De Luis. Así lo hemos entendido y por eso hemos llegado a un acuerdo con el Grupo Parlamentario Popular para esa transaccional a la que ha aludido. Entendemos y agradecemos la intervención que ha tenido el diputado del Grupo Popular, que reconoce que efectivamente en los últimos presupuestos se ha hecho un esfuerzo muy importante en la partida de conservación y mantenimiento, lo que es fundamental para ayudar a solventar los problemas que en materia de señalización pueda tener alguna de las carreteras de competencia del Estado.

Finalmente, quiero decir que, en materia de seguridad, tenemos que hacer un esfuerzo todos los grupos parlamentarios para llegar a acuerdos. Yo creo que el camino que ha expresado el señor De Luis va en esa dirección, porque los ciudadanos que sufren accidentes no entienden que los grupos parlamentarios no nos pongamos de

acuerdo en solventar las deficiencias que tenga nuestra red de carreteras. Teniendo en cuenta estas consideraciones y entendiendo que es bueno el consenso, nosotros vamos a votar a favor de la transaccional que va a presentar el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición, Grupo Mixto. Izquierda Republicana. Grupo Vasco. No hacen uso de la palabra.

— **RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DE LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD EN GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000377.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir el punto 6.º del orden del día: proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, relativa a la construcción de líneas de alta velocidad en Galicia.

Para su exposición y defensa tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Señorías, comparecemos ante la Comisión de Fomento con un nuevo tema de infraestructuras ferroviarias para Galicia, en concreto de alta velocidad. Lo hacemos, señor presidente, con frustración sobre la utilidad de este tipo de iniciativas en esta Comisión. Por una parte, las consideramos extraordinariamente válidas porque nos permite trasladar a la opinión pública que nos escucha a través de los medios de comunicación —muchos a través de Internet, desde todos los países de Europa y del mundo— nuestras posiciones, pero también tenemos la enorme frustración de que lo que aquí aprobamos, sea por unanimidad o por mayoría, no vincula al Ejecutivo. El Ejecutivo actual, el Gobierno socialista, pasa olímpicamente de las proposiciones no de ley que aquí aprobamos. Hoy, señor presidente, se cumplen tres meses desde que aprobamos el 25 de junio en esta Comisión, por mayoría, una proposición no de ley que pedía la creación de una subcomisión de seguimiento de las infraestructuras de Galicia para velar por su ejecución, para impulsarlas y para definir incluso algún ajuste en el calendario. Al día siguiente de aquella votación, en la que el Partido Socialista votó en contra, el presidente de la Xunta de Galicia, el también socialista señor Touriño, manifestó su desagrado con la posición que el Grupo Parlamentario Socialista había mantenido en esa votación e insistió en que había que haber votado a favor. Ese argumento lo reiteró en una rueda de prensa el 11 de julio. El 9 de septiembre, en el Parlamento de Galicia, todas las fuerzas políticas allí representadas —Grupo Socialista, Partido Popular, Bloque Nacionalista— aprobaron requerir al Ejecutivo nacional para que se constituyera esa comisión de seguimiento. Y el 11 de septiembre, de este mismo mes, pregunté a la ministra de Fomento sobre la voluntad del Ejecutivo de cumplir esa proposición no de ley y su respuesta fue contundente:

No habrá subcomisión de seguimiento. Pese al mandato de esta Cámara, de esta Comisión, pese a lo que pidió el Parlamento de Galicia. La sorpresa fue mayúscula cuando el presidente de la Xunta de Galicia, el socialista señor Pérez Touriño, se congratuló de la respuesta de la ministra.

La frustración es mayúscula. Hoy se cumplen tres meses y esa comisión de seguimiento no se ha constituido. Yo quiero hoy denunciar públicamente en esta Comisión un flagrante incumplimiento, pero al mismo tiempo decir que eso no va a doblegar lo que entendemos que ha sido una voluntad inequívoca del pueblo de Galicia, luchar contra cualquier agravio —en Galicia decimos *aldraxe*— a nuestras aspiraciones de autogobierno y a nuestras aspiraciones de progreso económico y social.

Dicho esto, quiero manifestar que hoy traemos a esta Cámara una iniciativa que lo que pretende no es definir un calendario de puesta en servicio de las obras de la alta velocidad. Eso ya lo hicimos por unanimidad también, el 22 de junio de 2004 en el Pleno de esta Cámara, cuando todos, incluida la ministra de Fomento, votamos un calendario, unos plazos y unas obras que han sido sistemáticamente incumplidos. Hoy traemos un calendario de fecha de licitación de las obras de la alta velocidad en Galicia. El 25 de junio ya definimos un calendario para la gran obra, que es el eje de conexión con la meseta, Lubiana-Ourense, comprometiéndonos a que en el primer semestre del año 2009 tendrían que estar en ejecución todos los tramos de esa importante obra. En aquella ocasión no tratamos del resto de los corredores de alta velocidad y es justamente lo que hoy pretendemos, porque el Grupo Parlamentario Popular no puede olvidarse de las aspiraciones de comunicación por alta velocidad que tienen las siguientes conexiones: la conexión entre Ourense y Lugo, cuya puesta en servicio estaba comprometida para el año 2009, aprobada por todos, incluido el Gobierno; ni tan siquiera han comenzado las obras, ni tan siquiera han sido licitadas. Nosotros planteamos la licitación conjunta de proyecto y obra antes de que termine el presente año 2008. La conexión entre la ciudad de Ourense y la capital económica de Galicia, la ciudad más populosa, la ciudad de Vigo, la conexión Ourense-Vigo por Cerdedo. Existe un clamor social, en esa ciudad, de indignación, por lo que significa el aplazamiento sine die de esta infraestructura. Nosotros apostamos por esa conexión directa, que tendría que estar en servicio en el año 2009, y por eso pedimos en nuestra iniciativa la licitación conjunta de proyecto y obra en el año 2009. Lo mismo hacemos en relación con la conexión de Vigo con la frontera portuguesa, comprometida para el próximo año 2009, que ni tan siquiera ha empezado, por lo que pedimos licitación conjunta de proyecto y obra en 2009. Las tres conexiones que se definieron con la aprobación del Plan Galicia: Lugo-A Coruña, Ponferrada-Monforte y el AVE del cantábrico, cuya puesta en servicio está comprometida para entre el año 2012 y el 2014, pero nosotros vemos que no existe ninguna

voluntad del Gobierno de ejecutar ni tan siquiera dentro de su planificación del PEIT; pedimos que se liciten conjuntamente proyecto y obra en el año 2010 y para la de Lugo-A Coruña, en el año 2009. Por lo que se refiere a la conexión entre Ferrol y A Coruña, pedimos su licitación conjunta de proyecto y obra para el año 2010, aunque este podría ser perfectamente adelantado en alguno de sus subtramos al año 2009.

Planteamos, señorías, la licitación conjunta de proyecto y obra como un instrumento legal previsto en la Ley de Contratos del Estado para situaciones en las que la necesidad y la importancia económica del proyecto así lo exige. Creemos que las monumentales demoras incorporadas solamente pueden corregirse en parte si aceleramos el procedimiento y si utilizamos este mecanismo. Si se aprobase esta proposición no de ley estaríamos poniendo las bases para que en el año 2009 se licitase el proyecto y la obra de 385,3 kilómetros de alta velocidad y que en el año 2010 se licitaran proyecto y obra del AVE del cantábrico.

Quiero concluir mi intervención, en la que recabo el apoyo del resto de los grupos, diciendo que también son extraordinariamente preocupantes los niveles de ejecución presupuestaria que acabamos de conocer. Señorías, una pregunta parlamentaria formulada en abril por este diputado interpelaba al Ejecutivo sobre los niveles de ejecución de la conexión de alta velocidad entre Lubiana-Ourense y entre Ourense-Vigo. La respuesta ha sido la siguiente: En el año 2007 la conexión entre Ourense y Vigo tan sólo supuso la ejecución del 12,7 por ciento del presupuesto y la fundamental de Lubiana-Ourense tan solo del 27 por ciento. Estos niveles de ejecución, después de las continuas y constantes denuncias que hemos efectuado, deben llevarnos a una enorme preocupación, deben hacernos reflexionar sobre la imprescindible necesidad de esa comisión de seguimiento a la que me refería al principio y deben llevarnos a todos al ánimo de que o trabajamos mucho y con consenso en pos de estos objetivos o Galicia será, como en otras ocasiones, la última en tener conexión por alta velocidad con la meseta. Y desde luego nosotros no nos vamos a resignar a esto.

El señor **PRESIDENTE**: A esta iniciativa han sido presentadas dos enmiendas: una del Grupo Parlamentario Mixto, BNG, y otra del Grupo Parlamentario Socialista. Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra su portavoz, el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Quiero comenzar mi intervención manifestando que coincido plenamente con el portavoz del Grupo Parlamentario Popular en esta proposición no de ley, el diputado Celso Delgado, en que es fundamental que el Gobierno central cumpla sus compromisos con Galicia. El Bloque Nacionalista Galego ha manifestado en reiteradas ocasiones y en reiterados debates parlamentarios que pensamos que la modernización de nuestro ferrocarril es una de las

grandes asignaturas pendientes y en ese sentido hay que dar mayor impulso a las obras previstas. No obstante, compartiendo esta preocupación y esta motivación, el Bloque Nacionalista Galego piensa que también es fundamental que seamos rigurosos en los planteamientos que ponemos sobre la mesa. Es bueno tener una actitud de exigencia con respecto a lo que es justo hacia nuestro país y pensamos que la necesidad de que se modernice la red ferroviaria gallega es una reclamación de justicia, pero al mismo tiempo pensamos que es fundamental hacer propuestas que sean verificables, teniendo en cuenta que los recursos públicos no son ilimitados y por lo tanto que es necesario, a la hora de hacer un calendario de ejecuciones establecer prioridades, porque no todas las obras son abordables al mismo tiempo, de manera simultánea, teniendo en cuenta, como he dicho, que los recursos públicos no son ilimitados.

El Bloque Nacionalista Galego propone una enmienda de sustitución a la proposición no de ley del Partido Popular que en primer lugar nos parece que considera las obras prioritarias de una manera mucho más congruente que como se hace en el texto que el Partido Popular propone, basándose además en aquellos acuerdos que ya hemos tomado. Pensamos que es importante tomar como referencia siempre los acuerdos que ya se han sustanciado en esta Comisión de Fomento y en el Parlamento de Galicia. Nosotros coincidimos plenamente y por lo tanto defendemos el mantenimiento del texto original en este apartado, que es perfectamente realizable el hecho de que se licite de manera conjunta proyecto y obra en el año 2009 en el tramo Vigo-Tui, Vigo-frontera portuguesa, del eje atlántico ferroviario. Para el Bloque Nacionalista Galego es fundamental que el eje atlántico ferroviario se contemple en la integridad de su itinerario, que nazca en Ferrol, que termine en Tui, para entroncar con la futura red de altas prestaciones ferroviarias portuguesas y por lo tanto este aspecto concreto de la proposición no de ley del Partido Popular lo compartimos, pero pensamos que también es perfectamente verificable el hecho de que se acometa la licitación del proyecto y la ejecución de obra de manera simultánea en el subtramo Ferrol-Betanzos, del itinerario Ferrol-Coruña, del año 2009. No entendemos por qué el Partido Popular deriva hasta el año 2010 esta actuación, cuando sí hay voluntad política, ya hay elementos que permitan acometerla en el año 2009. Lo acotamos al subtramo Ferrol-Betanzos, dado que el subtramo Betanzos-Coruña tiene que ser objeto de un nuevo estudio informativo, porque ayuntamientos de la zona y colectivos ciudadanos de la zona han presentado alegaciones sobre el itinerario inicialmente previsto. Es necesario contemplar un nuevo itinerario y por ello también en nuestra enmienda de sustitución lo que planteamos es que en este subtramo el estudio informativo esté concluido en el año 2009.

Con respecto al resto de las actuaciones que se reflejan en la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, piensen SS. SS. que prácticamente en todas

ellas se propone que de manera conjunta se licite el proyecto constructivo y la licitación de obra en el año 2009. Por muy exigentes que seamos, consideramos que esto, presupuestariamente, en rigor, no es posible. Por eso proponemos una formulación alternativa, proponemos que se inste al Gobierno a cumplir el acuerdo adoptado por esta Comisión de Fomento, en su reunión de junio, y por el Parlamento gallego, que se constituya la subcomisión conjunta Administración General del Estado-Xunta de Galicia, encargada del seguimiento y evaluación de las obras de infraestructuras programadas, y que, en el marco de esa subcomisión, el Gobierno presente con la mayor brevedad posible un calendario de actuaciones acompañado de un plan de inversiones plurianuales que aseguren su ejecución. Señorías, pensamos que este planteamiento es mucho más riguroso y para el Bloque Nacionalista Galego el rigor en las posiciones es muy importante. Nosotros, en las proposiciones no de ley, siempre mantenemos posiciones con la voluntad política de que, si prosperan, se cumplan, no simplemente de hacer brindis al sol, porque si de algo está harto el pueblo gallego es de incumplimientos, de demagogia, de pura propaganda. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Jorquera.

Señorías, les ruego silencio. El señor Jorquera está en el uso de la palabra.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Pensamos que es mucho mejor un calendario de actuaciones riguroso y verificable que propuestas que acaban siendo un simple brindis al sol.

Concluyo ya, señor presidente, con una última reflexión. Desde el extraordinario respeto que me merece la iniciativa del Partido Popular y, en particular, las posiciones de su portavoz, Celso Delgado, insisto en que el rigor en toda actuación parlamentaria es fundamental; los recursos públicos no son ilimitados. Y, en cualquier caso, no deja de llamarme la atención que estos planteamientos provengan de un partido político que al mismo tiempo, en debates en esta Cámara, está proponiendo continuamente rebajas fiscales y una política de extrema austeridad en el gasto público para el próximo ejercicio 2009, ante un contexto de crisis económica. Por lo tanto, exigencia, pero al mismo tiempo rigor. A eso obedece nuestra enmienda de sustitución a la proposición no de ley formulada por el Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Existe una segunda enmienda a esta iniciativa del Grupo Parlamentario Popular, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su exposición y defensa tiene la palabra el señor Tabuyo.

El señor **TABUYO ROMERO**: Señorías, hoy el Grupo Popular presenta nuevamente una proposición no de ley que tiene mucho que ver con las ya presentadas en meses pasados y con las que se irán presentando en los próximos

meses, justo hasta que la campaña electoral de las autonómicas en Galicia sea una realidad. Y esto es así por la estrategia que tiene diseñada el Partido Popular, independientemente de que la realidad insista machaconamente en demostrar que el AVE a Galicia y el compromiso del Gobierno socialista con esta obra están plenamente garantizados. Esta insistencia, señorías, que ya conocemos de memoria, tiene también un origen conocido, que no es otro que el diseño en un papel de una trágica noche de la historia de Galicia, en la que se hizo una relación de intenciones con la que tapar la errónea gestión de la catástrofe del *Prestige*. Por lo tanto, ni plan global ni compromiso del Partido Popular, ya que ni dejaron los deberes hechos, ni hicieron los estudios de impacto ambiental, ni redactaron los proyectos. Lo único que pretenden es, mediante la repetición constante de esta música, instalar en la ciudadanía la sensación de que son ustedes y no el Gobierno socialista el que cumple con los ciudadanos. Pero es un esfuerzo inútil porque los gallegos y las gallegas sabemos perfectamente que la mayor garantía de que el AVE será una realidad, y en los plazos indicados, es precisamente que ustedes no están en el Gobierno, ni en el Estado ni en la Xunta de Galicia.

El Ministerio de Fomento está actualmente llevando a cabo actuaciones con distintos grados de desarrollo en todas las líneas de alta velocidad gallega que se citan en esa PNL. Concretamente, las líneas Ourense-Lugo y Ourense-Vigo por Cerdedo; ambas se encuentran pendientes de declaración de impacto ambiental para poder proceder a la aprobación de los respectivos trazados. No obstante, en la primera de ellas, Ourense-Lugo, se realizó la tramitación ambiental de las variantes de Puebla de San Julián y de Canaval de forma independiente del resto del trazado, lo que ha permitido iniciar las obras en la primera de estas variantes y el proyecto constructivo de la segunda. El desarrollo de las líneas de alta velocidad en un territorio tan sensible medioambientalmente como es Galicia, conlleva, como saben SS.SS., elevados plazos de ejecución. También hay que contar que, en los casos en que han sido sometidos a información pública —caso de la línea Vigo-frontera portuguesa o Ferrol-A Coruña—, la fuerte contestación social que se ha producido ha dado lugar a la necesidad de un nuevo planteamiento del trazado para alcanzar así nuevas soluciones que satisfagan las demandas, tanto de los ayuntamientos como de los ciudadanos. Asuntos en los que está trabajando el actual Gobierno de España y cosa que no hizo lamentablemente quien ha gobernado España a lo largo de varias legislaturas. Ahora, con una autoridad moral más que discutible, insisten en una exigencia motivada por sus intereses particulares, partidarios y electorales, de los que la ciudadanía española les ha dado cuenta ya en el pasado y lo hará próximamente, colocándolos de nuevo en los bancos de la oposición, mientras que el Partido Socialista continuará en su tarea de Gobierno, en la ya iniciada, y en el caso de la alta velocidad, que se está materializando a buen ritmo.

Señorías, pese al intento del Partido Popular para poner en entredicho la fortaleza de la apuesta del Gobierno

socialista y de su compromiso en el AVE gallego, la dura realidad es que entre los años 2004 y 2007 se invirtieron 1.500 millones de euros frente a los 468 de los ocho años del Gobierno del Partido Popular. Y en lo referido a la conexión con la meseta —el AVE Madrid-Santiago— entre 2004 y 2008 se han puesto 3.200 millones de euros, multiplicando por cinco el ritmo anual de inversión en relación con los ocho años de Gobierno del Partido Popular. Tienen, señores del Partido Popular, mucha prisa y nosotros la compartimos. Hablan ustedes de retrasos, y es cierto que hay retrasos, pero el retraso que existe corresponde a los ocho años de gestión del Gobierno del Partido Popular en España y a los dieciséis años de gestión del Gobierno del Partido Popular en Galicia. Por otra parte, el procedimiento de licitación conjunta de proyecto y obra no supone en sí mismo acortamiento de los plazos de ejecución de las infraestructuras, ya que las fases de redacción, proyecto, supervisión y estudios diversos son los mismos; además, los costes de ejecución son superiores y asimismo suponen el inmovilizado del coste total del proyecto desde el mismo momento de su licitación. Este procedimiento solo es aconsejable en casos muy concretos, pero se desaconseja de forma generalizada. Es de una demagogia grande y de una falta de rigor también grande pretender que se puedan ejecutar todas las líneas y tramos a la vez. Por lo tanto, esta es una proposición no de ley que solo busca ruido y no soluciones.

En definitiva, señor Delgado, ustedes, el Partido Popular, que despertaron del sueño de la gobernación feliz en el mismo momento en que tuvo lugar la catástrofe medioambiental más grande que ha sufrido Galicia; ustedes, que, frente a un país que les ha dado mucha confianza —pero que mucha confianza—, no han sabido estar a su altura y corresponderles en igual medida, es hora de que abandonen ya su estrategia de confusión, que va contra los intereses de Galicia, y colaboren con el Gobierno y con la Xunta en un tema estratégico como es este de la alta velocidad.

Esta enmienda que les presentamos es una buena oportunidad para el acuerdo; recoge la voluntad del compromiso y la garantía del esfuerzo de un Gobierno, el Gobierno del presidente Zapatero, para resolver la carencia histórica de infraestructuras ferroviarias en Galicia y que representa la absoluta coordinación con la Xunta de Galicia y con el presidente Touriño. Por lo tanto, es una garantía más que sobrada para cumplir con los compromisos adquiridos con Galicia. La enmienda insta al Gobierno a impulsar todos los esfuerzos políticos y presupuestarios que garanticen la ejecución de las distintas líneas y tramos de la alta velocidad en Galicia definidos en el PEIT de acuerdo con los compromisos públicamente asumidos por el Gobierno y por la Xunta de Galicia que aseguren la conexión ferroviaria en condiciones de alta velocidad, según los estándares europeos y en los horizontes temporales públicamente asumidos.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición en relación con las enmiendas tiene la palabra el portavoz del Partido Popular el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, mi ilustre colega el señor Tabuyo, le diré que no podemos aceptar su enmienda porque no deja de ser una declaración vaga, imprecisa y absolutamente carente de compromiso. El famoso Plan Galicia, que usted ridiculiza y que ha venido ridiculizando su grupo, pese a que fue aprobado en el Consejo de Ministros, fue votado y refrendado por el Pleno del Congreso el 22 de junio de 2004, y usted, señor Tabuyo, votó a favor de eso. Si fuera un papel, usted no hubiese votado a favor de eso. Le recuerdo, por otra parte, que el Partido Popular ganó las pasadas elecciones autonómicas en Galicia con el 44,9 por ciento de los votos y que, según una encuesta muy reciente de un medio de comunicación, el 73,7 por ciento de los ciudadanos de Galicia creen que todos los plazos de la alta velocidad en Galicia se van a incumplir.

Respecto de la enmienda del Grupo Parlamentario del Bloque Nacionalista Galego, defendida por mi ilustre colega, el señor Jorquera, debo decirle que su enmienda no es creíble, aunque bien intencionada. No es creíble porque usted se concentra exclusivamente en aquellas obras que afectan al Eixo Atlántico, a la Galicia costera. Su planteamiento pasa por priorizar exclusivamente Ferrol-Betanzos y Vigo-Frontera portuguesa y parece, aunque el mensaje de su partido no era ese, que se abona a la Galicia dual que nosotros no compartimos. Para nosotros las conexiones interiores que estamos reivindicando y que queremos impulsar con esta iniciativa, como es la conexión Ourense-Lugo; la conexión Ourense con la ciudad más populosa de Galicia, Vigo; la conexión Lugo-Coruña o la conexión desde Monforte hasta Ponferrada son tan prioritarias como las otras, y nosotros no le queremos poner fecha de puesta en servicio, y nosotros no le queremos poner fecha de licitación. No vamos a abdicar y por eso no podemos admitir esa iniciativa, salvo el matiz que usted plantea del subtramo desde Betanzos a Ferrol, cuya licitación conjunta de proyecto de obra efectivamente podría adelantarse a 2009. Dice usted también al defender su enmienda que no se puede votar una iniciativa que carezca de rigor. A este respecto tengo que decirle que no podemos volver a empezar...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Delgado, le agradezco que vaya terminando.

El señor **DELGADO ARCE**: No vamos a definir —termino en un minuto— un calendario. Si su fuerza política quiere realmente comprometerse, no apoye los Presupuestos Generales del Estado en tanto en cuanto no se constituya esa subcomisión. Esa será la mejor muestra de rigor, de seriedad y de compromiso con Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, una vez concluido el análisis y el debate de los distintos puntos del orden del día, procedemos a la votación de los mismos. Votación del punto primero del orden del día, relativo a la autovía A-40 en su tramo Teruel-Cuenca. Se vota en sus términos.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, hubo un empate. **(Rumores.—El señor Lanzuela Marina: Hubo 19 votos a favor; 18 en contra y una abstención.—Pausa.)**

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

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba por mayoría. **(Aplausos.)**

Votación del punto segundo del orden del día sobre el mapa estratégico del aeropuerto de Barcelona-El Prat. Existe un texto transaccional acordado por distintos grupos que ha sido enviado a los portavoces de los grupos. Para acelerar las votaciones le entregamos el texto a las taquígrafas y procedemos a la votación.

Efectuada la votación, dijo

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

Votación del punto tercero del orden del día, relativo a la necesidad de abrir al tráfico comercial el puerto comercial de San Cibrao (Lugo). Existe, también, un texto transaccional que conocen todas SS.SS. y que pasamos a votar.

Efectuada la votación, dijo

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

Punto cuarto del orden del día, relativo a la mejora del servicio ferroviario en la provincia de Girona. Existe un texto transaccional que procedemos a votar.

Efectuada la votación, dijo

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

Punto quinto del orden del día, relativo a la correcta señalización de las infraestructuras viarias. Existe, también, un texto transaccional que procedemos a votar.

Efectuada la votación, dijo

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

Punto sexto del orden del día, relativo a la construcción de líneas de alta velocidad en Galicia. Se vota en sus términos, una vez que no han sido aceptadas las enmiendas. Por lo tanto, votamos el texto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; votos en contra, 19; abstenciones, dos.

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

Procedemos a votar el punto séptimo del orden del día, relativo a la creación de una subcomisión sobre seguridad aérea y planes de emergencia aeroportuarios. Se vota en sus términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Se rechaza por mayoría.
Punto octavo del orden del día, solicitud de creación de una subcomisión de seguridad aérea.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; votos en contra, 20; abstenciones, dos.

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

No habiendo más asuntos que tratar, levantamos la sesión.

Eran las dos y cuarenta 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**