



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 328

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. SALVADOR DE LA ENCINA ORTEGA

Sesión núm. 18

celebrada el miércoles 24 de junio de 2009

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| — Para la mejora y modernización del paso a nivel del ferrocarril del municipio de Roda de Bará (Tarragona). Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000143.) | 3 |
| — Sobre la negociación conjunta de las transferencias de los servicios y las infraestructuras ferroviarias de cercanías y media distancia a la Generalitat de Cataluña. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001022.) | 6 |
| — Sobre el impulso al desarrollo del Campo de Gibraltar para reducir la incidencia de la puesta en marcha en la orilla marroquí del Estrecho de Gibraltar del superpuerto Tánger-Med. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000341.) | 9 |

	Página
— Relativa a la finalización de la autovía del Mediterráneo A-7 a su paso por la provincia de Granada. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000408.)	12
— Sobre seguridad aérea. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000443.)	14
— Relativa a la construcción de la línea de cercanías que unirá Benacazón con Sevilla. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000576.)	17
— Relativa a la planificación de las reuniones del grupo de trabajo técnico de ruido del aeropuerto de Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000534.)	19
— Sobre el tren de alta velocidad de Cantabria. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000713.)	21
— Relativa a la firma de un nuevo convenio de tren y transporte público con el Gobierno Balear por el importe de 1.616 millones de euros. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000722.)	23
— Relativa a la realización de un acceso directo desde la A-8 al centro urbano de Ribadeo. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001021.)	26
— Relativa al apoyo a la internacionalización de las empresas españolas de obras públicas y transportes. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001131.)	28
— Relativa a la aplicación del convenio sobre el 1 por ciento cultural conforme a los principios de objetividad, transparencia, distribución territorial y concertación con las administraciones autonómica y local. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001132.)	30
— Relativa al impulso de la movilidad sostenible en la Comunidad de Madrid. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001133.)	32
— Relativa a la variante sur ferroviaria a su paso por los municipios de Trapagaran y Ortuella (Vizcaya). Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/001103.)	35

Se abre la sesión a las cuatro y diez minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión, señorías.

Antes de comenzar con el orden del día remitido a SS.SS. para el debate y aprobación de las proposiciones no de ley que aparecen en el mismo, quiero comunicarles una mínima modificación respecto a la cronología del debate, que es la siguiente. El punto 10.º, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre negociación conjunta de las transferencias de los servicios y las infraestructuras ferroviarias de Cataluña pasa al punto 2.º, de manera que a partir del punto 2.º pasa este a ser punto 3.º, el 3.º a punto 4.º, y así hasta el punto 10.º Esa es la modificación, junto con el traslado del

punto 11.º, del Grupo Parlamentario Vasco, relativo a la variante sur ferroviaria a su paso por Vizcaya, al último lugar; pasa a ser punto 14.º Esas son las dos modificaciones: el punto 10.º de CiU pasa al punto 2.º, el resto de los puntos siguen igual, y el punto 11.º del PNV pasa al final como 14.º Estas modificaciones, han sido notificadas a los grupos.

En base al respetuoso cumplimiento del tiempo que tienen ustedes para fijar posición, que es un máximo de diez minutos —sin réplica como saben— para aceptación posterior o no de las enmiendas, la Mesa ha considerado que podríamos estar en disposición —y creo que todos vamos a estar de acuerdo hoy en ello, porque me parece que hay un acontecimiento deportivo que quieren ver la mayoría— de votar en torno a las ocho. Les pido por tanto que pongan también de su parte para que

puedan disfrutar del triunfo de la Selección española a las ocho y media. Por tanto, a las ocho de la tarde estaremos en disposición de llevar a cabo la votación, como muy tarde.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— PARA LA MEJORA Y MODERNIZACIÓN DEL PASO A NIVEL DEL FERROCARRIL DEL MUNICIPIO DE RODA DE BARÀ (TARRAGONA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/000143.)

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos con el punto 1.º, que es el debate de la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió para la mejora y modernización del paso a nivel ferroviario del municipio de Roda de Barà, en Tarragona. Va a intervenir, como portavoz de Convergència i Unió, don Jordi Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Esta proposición no de ley es de gran importancia para un municipio concreto, el municipio de Roda de Barà en la provincia de Tarragona, importante porque en ese municipio hay una vía férrea con un punto kilométrico, el 612/024, en el que existe un paso a nivel que divide la población en dos, que divide el casco antiguo de Roda de Barà y que debe eliminarse. Quizá con esta introducción podríamos decir que hoy estamos todos de acuerdo en esta Comisión de Fomento en que debe eliminarse; es un paso a nivel con vigilancia de guardabarreras, sabemos que incluso en la Unión Europea hay previsiones de que en el 2012 dejen de existir esos pasos a nivel con guardabarreras, y por tanto lo lógico, lo coherente sería suprimir el mencionado paso a nivel. Esto, en esa lógica, no es exactamente lo que hoy pide Convergència i Unió e intentaré explicarlo. Claro que queremos que se suprima ese paso a nivel cuanto antes, pero no es tanto que se suprima el paso a nivel y que se pudiera hacer una infraestructura nueva para el paso de coches o de peatones, y que no hubiera ese obstáculo, sino que lo que queremos es que la vía férrea se cambie de ubicación en el municipio de Roda de Barà; este es el objetivo. Por tanto, si aceptáramos la supresión fácil —o no tan fácil— del paso a nivel como tal, quizá aumentaríamos esa división porque las obras para hacer el túnel, para hacer el paso de peatones serían al final un obstáculo aún mayor para la división del municipio en dos, que no queremos. Lo que queremos es que se traslade la vía férrea.

Había inicialmente dos opciones, una era el soterramiento, y otra era el traslado de la ruta de la vía férrea en paralelo a la autopista. Esta es la segunda opción. Han transcurrido ya unos meses desde que el grupo presentó la proposición no de ley, por eso hemos hecho una autoevaluación, porque en ese ínterin de tiempo, en ese transcurso de tiempo el Pla territorial del camp de Tarragona ha defi-

nido cuál ha de ser la opción, y la opción —está consensuada con la Generalitat— es el traslado de la vía férrea, y ese traslado, en paralelo al trazado de la autopista, es el que debe de alguna manera ser la solución definitiva.

¿Qué pide Convergència i Unió? Convergència i Unió pide que se opte y se priorice esa solución; incluso, señor presidente, no ponemos plazo para permitir su aprobación, porque a veces sabemos que poner un plazo dificulta al Gobierno la aprobación de la propuesta. Nosotros decimos que se priorice esa solución: trasladar la vía férrea, y entre tanto no se traslade lo que piden los vecinos es que se mantenga la solución actual, con el guardabarreras y con la misma situación de vigilancia y control las veinticuatro horas del día ante un paso a nivel que es peligroso, porque está en medio del núcleo. Pero que quede claro el objetivo, el objetivo es que la vía férrea desaparezca de allí.

No nos podemos conformar hoy con lo que es una bienintencionada propuesta —y yo la agradezco de manera expresa— del Grupo Socialista y de su diputado Joan Ruiz, que han intentado hacer un esfuerzo de aproximación que Convergència i Unió agradece. Pero igual que agradecemos ese esfuerzo, tras consultar también con nuestros representantes en Roda de Barà, que son además quienes nos piden que presentemos esta proposición no de ley —quiero felicitar concretamente a nuestro concejal Pere Compte que ha sido el impulsor de esta proposición no de ley— nos han indicado que no podemos aceptar que se vayan a licitar unas obras para suprimir de inmediato el paso a nivel, haciendo un túnel o con la propuesta de consenso a la que se pudiera llegar, porque al final esa sería la solución perenne y la solución perenne, no debe de ser esa, sino el traslado de la vía. Un traslado de la vía que no puede esperar más; hay unos plazos y nosotros entendemos por tanto que debemos ir en esa línea: trasladar la vía, que vaya en paralelo a la autopista, que se priorice esa voluntad por parte de los gobiernos, el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Catalunya y el propio Ayuntamiento de Roda de Barà, que se evite esta situación actual de un paso a nivel que divide en dos el núcleo urbano, y que en tanto no se realice esa solución definitiva se mantenga ese paso a nivel vigilado, controlado personalmente las veinticuatro horas del día por un guardabarreras. Esta es la opción que pide Convergència i Unió, que nos parece que es además la que está en sintonía con lo que los habitantes del municipio de Roda de Barà nos piden, y nos gustaría llegar a un punto de aproximación, porque entendemos que nuestra propuesta puede llegar a tener cierto consenso. Repito que agradezco los esfuerzos que se han hecho en este caso desde el Grupo Socialista para intentar que se liciten las obras cuanto antes, aunque son unas obras que se licitarían para hacer desaparecer algo de allí. Por tanto esta es la opción. Además si esas obras se ejecutaran crearían una mayor división en el núcleo urbano.

Por último, señor presidente, una denuncia; una denuncia que hacemos al Ministerio de Fomento en este caso. Ya en el año 2004 se comprometieron unos estudios que no han acabado de llegar, y nos hubieran sido útiles

a la hora de definir también hoy lo que vamos a aprobar en esta Comisión de Fomento. Bueno sería que el Ministerio de Fomento fuera sensible a aquellos estudios a los que se comprometieron por escrito el 22 de junio de 2004, y que no se han finalizado o no nos han llegado. Hubiera sido útil tenerlos, pero tras la aprobación de ese Pla territorial del camp de Tarragona el estudio ya no da más de sí; ya se sabe cuál es la solución: el traslado de la vía en paralelo a la autopista, y a esa solución definitiva no queremos renunciar, porque creemos que es la más idónea para el municipio de Roda de Barà, para la seguridad general de la población y para permitir también al municipio tener la plena conectividad de todas sus zonas y de todos sus habitantes.

Nada más, señor presidente, señorías, muchas gracias; ya adelanto que tal y como está formulada no podríamos aceptar la enmienda del Grupo Socialista, y sí que aceptaríamos la autoenmienda que ha presentado nuestro grupo de Convergència i Unió.

El señor **PRESIDENTE**: Existe a esta proposición no de ley una enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista; para su defensa y exposición tiene la palabra don Joan Ruiz.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: En el tema que nos ocupa se mezclan muchas veces la comodidad y la seguridad, y en casos como este en ocasiones se llega a decir que a mayor comodidad menos seguridad, y que a mayor seguridad menos comodidad. Hemos de admitir que cerrar pasos a nivel puede suponer una cierta incomodidad, transitoria, mientras nos acostumbremos al nuevo recorrido, pero la seguridad aumenta, y todos conocemos casos en los que la comodidad no ha disminuido y en cambio ha aumentado significativamente la seguridad. En este caso, en el caso de Roda de Barà, se trata de encontrar entre todos esto último.

El tiempo en esta cuestión apremia, porque como ya se ha dicho aquí y saben SS.SS. la Unión Europea ha fijado para el 1 de enero de 2012 la fecha límite para hacer desaparecer los pasos a nivel con guardabarreras. Es esta una cuestión en la que nuestro país tiene los deberes casi hechos. En estos momentos en España quedan —si no estoy equivocado— dos personas que hacen esa función: una está en León, que dejará pronto de serlo como consecuencia de las obras que en aquella ciudad se realizan, y la otra en la población de la que hablamos, Roda de Barà, municipio de una zona costera y fuertemente turística a escasos 20 kilómetros de la ciudad de Tarragona. La situación del paso a nivel del que hablamos, cortando algunas calles del núcleo urbano de Roda, a muy escasos metros de la fachada de algunas viviendas, junto a un torrente al que atraviesa la vía gracias a un puente, ha hecho complicado a través del tiempo encontrar una solución satisfactoria para todas las partes implicadas. El ministerio lleva ya trece años, repito trece años intentando encontrar reiteradamente esa solución satisfactoria y conjunta con el consistorio,

aportando diferentes alternativas que siempre han chocado con la voluntad del ayuntamiento, que se puede resumir en no cerrar el paso a nivel.

Las soluciones de variante en paralelo a la autopista o soterramiento propuestas por el ayuntamiento en el 2004, a las que hace referencia la proposición no de ley, y de las que el ministerio hizo una valoración estimada, suponían en aquel año —hoy sería más— 6 y 15 millones de euros respectivamente. Pero estamos hablando de soluciones que son eminentemente urbanísticas y que exceden claramente el ámbito de supresión del paso a nivel, y por tanto deberían acometerse con las administraciones competentes: la comunidad autónoma y el ayuntamiento, participando cada una de ellas en la financiación mediante un convenio. Por otro lado —no nos engañemos en eso—, aprobar la proposición no de ley que hoy se nos presenta significaría alargar por un tiempo indeterminado la situación actual: un paso a nivel —yo lo conozco, porque he estado allí hace poco— por el que atraviesan familias que vuelven de la playa, personas de edad avanzada que atraviesan las vías por allí para ir hasta el centro del pueblo, o personas que van y vienen cada día para ir al colegio, hacer la compra o cualquier otra cosa, y reflexionando en voz alta no quisiéramos pensar que se está en contra de la supresión de un paso a nivel en medio de una población, con el peligro que supone para continuar utilizando el que esté abierto, el peligro que supone, como arma de presión sobre ADIF para conseguir una hipotética variante, aparte de que significaría seguramente incumplir el mencionado acuerdo de 2012 como fecha límite.

Naturalmente el grupo al que represento —como seguro que lo está el proponente— no puede dejar de estar preocupado por esta situación que se arrastra en Roda, y en aras de encontrar la solución más rápida posible que sea producto del diálogo de las administraciones afectadas, esencialmente el ayuntamiento y ADIF, y pensando en la seguridad de las personas que por aquel punto transitan continuamente, hemos presentado la enmienda siguiente: El Congreso insta al Gobierno para que, a lo largo de este año 2009, inicie las acciones oportunas a fin de solucionar el problema que supone el paso a nivel ferroviario de Roda de Barà, contemplando su supresión mediante la licitación de la redacción del correspondiente proyecto constructivo, y al mismo tiempo garantizar medidas de seguridad y vigilancia mediante personal de ADIF. Redactado que, en aras del consenso, estaríamos dispuestos a transaccionar con referencias a que, en un futuro, se pueda llegar a un acuerdo que pueda suponer el traslado de la vía fuera de la trama urbana. En definitiva se trata de encontrar una solución en la que estén de acuerdo, tanto el ayuntamiento, que representa a los vecinos, como ADIF.

El señor **PRESIDENTE**: Independientemente de que hasta la hora de votación los grupos dispongan de tiempo para posicionarse sobre la enmienda presentada y la aceptación o no de la misma, a efectos de ir agilizando

el trámite tiene la palabra para fijar la posición del Grupo Popular el señor Ricomà.

El señor **RICOMÀ DE CASTELLARNAU**: Evidentemente no hemos presentado enmienda, pero sí tenemos mucho interés en fijar posición sobre esta cuestión, que está centrada en un municipio, Roda de Barà, un municipio pequeño que tiene cerca de 7.000 habitantes y unos 16 kilómetros cuadrados, pero que pensamos que encarna muy bien lo que es el modelo de término municipal con franja costera del litoral mediterráneo español. Es un territorio en consecuencia muy triturado por infraestructuras, con muchos y graves problemas de cohesión urbanística, también con problemas de comunicación interna. No en vano en esta pequeña porción de terreno transcurre una carretera nacional, la 340, que va de Algeciras a Francia, transcurre una autopista, la AP-7, y transcurren también tres líneas ferroviarias: la línea de la costa Barcelona-Valencia, una línea en desuso, pero cuya infraestructura está ahí, desde Reus a Roda de Barà, y luego las nuevas y modernas infraestructuras asociadas al AVE. Con ello queremos decir que vamos a hablar del problema de Roda de Barà, pero que podríamos estar hablando del problema de Roda de Barà, de Creixell, de Calafell, de Torredembarra, de El Vendrell, y de muchísimos municipios de la franja costera mediterránea que, debido a la estructura con que se hicieron en su día de las infraestructuras, sufren este tipo de problemas. Con ello queremos decir que vamos a intentar buscar una solución a Roda de Barà, pero entendemos que este es un problema de territorio, es un problema global, es un problema estructural, y en definitiva lo que habría que hacer es una redefinición de las infraestructuras del territorio para minimizar su impacto en los municipios, y para favorecer también la movilidad de los ciudadanos, ya sea intra, en el propio municipio, o supra, entre municipios. Este planteamiento está recogido —creo que se ha hecho referencia aquí— y contemplado en lo que es el Pla territorial del camp de Tarragona, y allí es donde se define cuál tiene que ser el futuro para la reorganización de estas infraestructuras.

El Grupo Parlamentario Popular viene siendo muy sensible ante esta problemática, y al margen de las reiteradas propuestas de actuación que venimos formulando año tras año en los debates asociados a los Presupuestos Generales del Estado, también tenemos registradas en esta Cámara y para ser debatidas en esta Comisión diversas iniciativas, diversas proposiciones no de ley que pretenden mejorar la situación de las estructuras ferroviarias en el camp de Tarragona, implementar un verdadero plan de cercanías en el camp de Tarragona, y con ello mejorar las posibilidades de desarrollo de estos municipios así como favorecer la movilidad interna.

Centrándome ya en Roda de Barà la iniciativa que se presenta hoy, la enmienda, porque ha sido autoenmendada por el grupo proponente, tiene dos partes diferenciadas, pero obviamente interrelacionadas: la principal, la troncal, que es la que promueve el traslado del actual

trazado de la vía férrea, según marcan las directrices del Pla territorial del Camp de Tarragona, en paralelo a la autopista, a la AP-7, en su zona sur, y después el mantenimiento del paso a nivel que está ubicado no en el municipio, sino en el corazón, en pleno casco antiguo del municipio y que evidentemente forma parte del paisaje y de los usos de los ciudadanos, de los rodenses. Decíamos que son dos cosas diferentes, pero que tienen una importante interrelación entre ellas por el hecho de que, después de cinco años de que el Gobierno socialista se hubiera comprometido a actuar en el paso a nivel y no lo hubiera hecho, seguir ahondando o profundizando en la reforma de este paso a nivel podría dejar en segundo término o debilitar las posibilidades de conseguir la opción troncal a la que me he referido anteriormente, que es precisamente la del traslado de la vía férrea.

El paso a nivel es importante para el municipio en el sentido de dejarlo como está, por dos razones: la primera —lo acabo de comentar— para así forzar, presionar entre comillas al Ministerio de Fomento a que realice este traslado de la vía férrea, y el segundo motivo porque así la ciudadanía de Roda mantiene plena garantía de que el tránsito, tanto de peatones como de vehículos a través de él, seguro, es un tránsito que se hace por un paso vigilado las veinticuatro horas del día; así se asegura la ciudad de Roda —que también quiere ganar una posición en el sector turístico— que una reforma del paso a nivel comportara una serie de obras anexas que malmetiesen lo que es el aspecto de su casco urbano que, insisto, está ubicado justo en el centro del casco antiguo, y en definitiva quieren seguir soportando dulcemente lo que es tener un paso a nivel en el municipio para fijar su objetivo final en la aplicación del Pla territorial del camp de Tarragona y el traslado de la vía férrea. Nosotros creemos que hay que apoyar la voluntad de la ciudadanía, hay que apoyar lo que los rodenses, a través de su representación política, han venido opinando en relación con el paso a nivel: dejarlo como está, y lo que hay que hacer es ayudarles aquí —que además es el lugar donde corresponde— a dar el empujón definitivo que necesita el eje central de la operación, que es el traslado de la vía férrea.

He dicho que era un pueblo pequeño, lo es, 7.000 habitantes, pero, cuidado, en verano podemos multiplicar por siete o por ocho y nos podemos ir a los 50.000 habitantes, con todos los vehículos asociados a este incremento de habitantes, que además al ser visitantes tienen un perfil de mucha movilidad interna. Por tanto urge sobremanera proceder a este traslado de la vía férrea. Lamentamos, por otro lado, que no se haya podido producir un consenso entre el grupo proponente y el enmendante. Nosotros nos hemos quedado un poco a la espera de ver si eso se producía, desde la filosofía que defendemos de que para hacer calles, alumbrados o mejorar las infraestructuras la ideología política siempre tiene un carácter secundario, es mucho más fácil llegar a acuerdos. No ha sido posible, y evidentemente no lo ha sido porque el Grupo Socialista insiste en lo que la ciudadanía de Roda no quiere, que es en la modificación del paso a nivel, y por tanto sí hemos

de tomar ahora partido, y lo hacemos, después de nuestra exposición, señalando el voto favorable a la autoenmienda a la proposición no de ley que ha presentado el Grupo Catalán de Convergència i Unió.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún otro grupo quiere hacer uso de la palabra para fijar posición? (**Pausa.**) Entiendo que no.

Por tanto, señor Jané, al objeto de concretar la aceptación o no de la enmienda del Grupo Socialista, tiene usted la palabra.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Con absoluta brevedad, señor presidente. En aras de intentar dar respuesta a lo que nos pide la ciudadanía en Roda de Barà nosotros aceptamos nuestra autoenmienda, y lamentamos no poder aceptar la enmienda que nos plantea el Grupo Socialista, porque la solución debe ser ese traslado de la vía, y no la simple supresión del paso a nivel, pero dejando la vía donde está. Por tanto aceptaríamos nuestra autoenmienda, y lamentamos no poder aceptar en esta ocasión la enmienda o transacción que nos propone el Grupo Socialista.

— **SOBRE LA NEGOCIACIÓN CONJUNTA DE LAS TRANSFERENCIAS DE LOS SERVICIOS Y LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DE CERCANÍAS Y MEDIA DISTANCIA A LA GENERALITAT DE CATALUÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/001022.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al 2.º punto del orden del día que, como hemos señalado anteriormente, es el que aparece como punto 10.º: Proposición no de ley sobre la negociación conjunta de las transferencias de los servicios y de las infraestructuras ferroviarias de cercanías y de media distancia a la Generalitat de Cataluña, que ha sido presentada por el Grupo Catalán de Convergència i Unió.

Doy ya la palabra al portavoz de este grupo, don Pere Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Quisiera en primer lugar agradecer al presidente y a los portavoces de los grupos la aceptación de este cambio en el orden del día, motivado por el pluriempleo que tenemos muchos diputados y diputadas, y que hace que no pueda estar presente a lo largo de buena parte de esta sesión, lo cual, como pueden imaginarse, lamento especialmente.

Esta es una proposición no de ley que va en línea con una demanda formulada ya por nuestro grupo en varias ocasiones, históricamente, recientemente, y de modo muy especial en el debate sobre el estado de la Nación. En este debate hubo algunas acotaciones, algunas aproximaciones, tanto en relación con nuestro grupo como con el grupo donde están encuadrados diputados de Esquerra Republi-

cana-Iniciativa per Catalunya Verds, y en cierto modo en estas resoluciones, así como en una proposición no de ley de Convergència i Unió, se ha llegado a un moderado avance, digamos. Nosotros creemos que hay que dar cumplimiento al Estatuto de Autonomía de Cataluña en su totalidad. Lo decía hoy nuestro portavoz Jordi Xuclà ante el vicepresidente de Política Territorial: el Estatuto hay que desarrollarlo en su integridad, y el Estatuto es muy claro; el Estatuto en su artículo 140 habla claramente de unas determinadas competencias, como las del 169.1 cuando dice que corresponde a la Generalitat la competencia exclusiva sobre transportes terrestres de viajeros y mercancías por carretera y ferrocarril a cable que transcurran íntegramente dentro del territorio de Cataluña.

Evidentemente esta transferencia tiene que ver con lo que en estos momentos se llaman trenes o servicios de cercanías, y también con lo que se llaman servicios de media distancia, tanto aquellos que se prestan sobre la red convencional como aquellos que se prestan sobre la red de alta velocidad. Por tanto a nosotros se nos antoja que el Estatuto de Autonomía tiene que cumplirse, tanto por aquellos trenes que van de Barcelona hasta Sant Celoni como por los trenes que van de Barcelona a Puigcerdà, que son también territorios interiores de Cataluña, según el Estatuto de Autonomía vigente. Nosotros hemos planteado reiteradamente que no se pueden traspasar las cercanías sin traspasar también los servicios regionales, lo cual además tiene motivos de orden práctico, puesto que en estos momentos varios de estos servicios se prestan conjuntamente; es decir, desde la unidad de cercanías se están prestando servicios regionales. Por consiguiente no haber querido en estos momentos plantearse ese traspaso a nosotros nos parece gravemente inconveniente, aparte de un incumplimiento flagrante del Estatut de Autonomia, y lo que planteamos en primer lugar es ese traspaso.

Quisiera hacer también una acotación y una advertencia para que el grupo del Gobierno tome buena nota y, como es de esperar, la transmita al ministerio. Se nos anuncia que no se quieren traspasar los trenes Avant de media distancia sobre las líneas de alta velocidad y por tanto se están deslocalizando y la sede de estos trenes se está retirando de Barcelona y se está llevando a Zaragoza. Me parece muy bien que estén en Zaragoza los que hacen los servicios Avant con centro en Zaragoza, puesto que ello es absolutamente racional, pero quitar la sede de los Avant, que significa toda una serie de problemas prácticos que afectan a personal, creo que es una pésima decisión. En cualquier caso, hoy simplemente anuncio la preocupación de mi grupo. Espero que el ministerio reaccione y que ponga fin a este inicio de política de deslocalización de media distancia y nos gustaría que además de poder proceder al traspaso de los servicios, se pudiera hacer también de las infraestructuras para dar cumplimiento al artículo 140.1 del Estatuto.

Hemos tenido conversaciones con el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, que nos ofrece una transacción que, como toda transacción, le mete bastante agua al asunto, pero como en estos tiempos de calores el agua

viene bien, vamos a aceptar esta dosis de agua para que quede muy claro que el traspaso de media distancia es también una prioridad compartida, espero, por todos los grupos de esta Comisión y especialmente por el grupo que da apoyo al Gobierno. Ya anuncio —puesto que seguramente no podré permanecer más tiempo aquí— que nosotros vamos a aceptar esta transacción que ha sido ofrecida por el Grupo Socialista y que recoge al menos una de las cuestiones que nosotros planteamos, es decir, el hecho de que se inicien ya los trabajos para hacer posible el traspaso también de los servicios de media distancia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Pere Macias, por haberse ajustado tan estrictamente al tiempo. A continuación, para defender la enmienda interviene en nombre del Grupo Parlamentario Socialista don Román Ruiz.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Querría poner en valor toda una serie de cuestiones que se han dado con el impulso de las inversiones en ferrocarril en Cataluña en los últimos tiempos para después entrar en el tema que *Convergència i Unió* pone sobre la mesa. El 20 de febrero de este año se aprobó un plan de inversiones ferroviarias para Cataluña relativo a cercanías de 4.000 millones de euros, plan que contempla la capacidad de la infraestructura mediante la duplicación de vías en 80 kilómetros, la construcción de 25 kilómetros de nuevas líneas, la modernización de todas las estaciones —se construyen nueve estaciones nuevas, once intercambiadores que permitirán mayor intermodalidad—; se dará servicio a 80.000 nuevos usuarios; se incrementará la oferta en un 60 por ciento y se reducirá un 20 por ciento de los tiempos de viaje. Digo esto porque pasamos continuamente por encima de aquellas cosas que vamos reivindicando y que el Grupo de *Convergència i Unió* muchas veces reivindicó durante mucho tiempo, y cuando se produce la voluntad explícita, a continuación pasamos por encima. Se ha producido también muy recientemente la aprobación de un acuerdo que desbloquea la situación de la estación de la Sagrera y que supondrá inversiones ferroviarias en Cataluña por 640 millones de euros, una estación llamada a ser una estación intermodal, la más importante de Cataluña, con unas expectativas de 92 millones de pasajeros/año. El pasado 29 de mayo el Consejo de Ministros aprobó un presupuesto de 55 millones de euros en una reivindicación histórica también de las instituciones y agentes socioeconómicos del Camp de Tarragona para llevar adelante esta estación.

Hago esta descripción de fechas y acuerdos para poner en valor la voluntad del Gobierno socialista de cumplir con Cataluña. Estos son hechos y realidades que se han dado en los últimos tiempos, después de muchos años de olvido, de un periodo muy largo de falta de inversión y mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias en Cataluña. El Gobierno socialista cumple con Cataluña como nunca se ha hecho y parece que hay que pasar de puntillas y no valorar estas inversiones, unos cambios

que favorecerán la movilidad y la mejora de los servicios públicos para los ciudadanos de Cataluña. Por cierto, señor Macias, el pasado 7 de mayo, respecto a la propuesta que ustedes hacen, que era de mucho antes, se cerró el acuerdo que ustedes piden en la moción entre el Gobierno del Estado y la Generalitat para la transferencia de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, una muy buena noticia —creo que ustedes están de acuerdo—, una gran noticia, un acuerdo histórico para Cataluña, en primer lugar porque ello también expresa la firme voluntad de este Gobierno de concertar, de llegar a acuerdos políticos y de cumplir con el Estatuto de Cataluña y, concretamente, con lo que establece el artículo 169 del mismo en relación con los servicios ferroviarios del núcleo de cercanías de Barcelona. La fecha ustedes la saben, el 1 de enero de 2010, y entre esa fecha y el 31 de diciembre de 2010, la Generalitat se subrogará en la posición de la Administración General del Estado y en el actual programa Renfe— Operadora; acuerdos también que mediante una comisión mixta entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat y Renfe-Operadora establecerán y valorarán los criterios de actuación de los servicios transferidos, así como los medios materiales, los recursos humanos adscritos a los mismos y las obligaciones derivadas del acuerdo. Ustedes conocen todos estos acuerdos.

En cuanto a la titularidad o administración de las infraestructuras ferroviarias, creo que no se le escapa que es un tema complejo y laborioso que hay que abordar con rigor y sosiego y que tenemos la Ley 39/2003, que fija de interés general algunas infraestructuras cuyo traspaso ahora se pide. En su día ya se transfirió, de acuerdo con la Generalitat, la línea que discurre íntegramente por Cataluña-Lleida-La Pobra. Las líneas que se citan en su proposición, señor Macias, no solo trascienden del territorio de Cataluña sino que forman parte de corredores internacionales de mercancías. Nosotros confiamos, como no podía ser de otra manera, en la línea de trabajo y entendimiento de los gobiernos de Cataluña y España, que ya está dando sus frutos y que está suponiendo pasos históricos en los traspasos ya logrados. En todo caso, cabría indicar que los traspasos se inician también a solicitud de la comunidad autónoma, y los esfuerzos y acuerdos logrados se han centrado hasta ahora en el servicio ferroviario de cercanías de Barcelona.

La enmienda que nosotros presentamos y que hemos consensuado va en esa línea: primero, desarrollar plenamente el contenido del artículo 169 del Estatuto de Autonomía de Cataluña, que establece la competencia exclusiva de la Generalitat sobre los transportes de viajeros y mercancías por ferrocarril que transcurran íntegramente por el territorio de Cataluña, con independencia de la titularidad de la infraestructura, y aceptamos la autoenmienda en esta transaccional en el sentido de que para dar cumplimiento a este precepto se inicien cuanto antes las conversaciones precisas con la Generalitat encaminadas al traspaso de los servicios de media distancia que discurran íntegramente en el territorio de

la Comunidad Autónoma de Cataluña en aplicación de lo dispuesto en el Estatut. Por tanto, todas aquellas reivindicaciones de inversión en el ferrocarril en Cataluña las ha impulsado el Gobierno socialista, ha traspasado las cercanías y, a continuación, instamos al Gobierno a empezar a trabajar en el tema de la media distancia, como antes hemos dicho.

El señor **PRESIDENTE**: En el turno del resto de grupos tiene la palabra don Antonio Gallego.

El señor **GALLEGO BURGOS**: Recientemente, hace un mes o mes y medio, como comentaba anteriormente el portavoz del Grupo Socialista, se acordó el traspaso de cercanías Renfe en Barcelona. A partir del 1 de enero de 2010 se inicia el proceso de descentralizar cercanías, asunto en el que estamos absolutamente de acuerdo. A partir de ese momento, durante los próximos años, se irá cerrando el traspaso de cercanías según lo acordado entre el Gobierno de la nación y Cataluña. Es desde luego una transferencia competencial difícil y compleja —solo hay que ver la huelga de trabajadores que se ha producido como consecuencia de haber cerrado de una manera no muy afortunada ese traspaso— y, cómo no, hay que recordar también que ha sido un proceso muy complicado de negociación entre las partes según se han hecho eco los medios de comunicación.

Como nunca están satisfechos, desde el nacionalismo catalán, el mismo día que reciben la noticia del traspaso de cercanías, solicitan más competencias y esta es la filosofía de la PNL que debatimos hoy. El principio de no saturación en este sentido se aplica de manera muy clara y muy vehemente. Ustedes, señores de Convergència, solicitan fundamentalmente tres nuevas transferencias: piden los trenes de media distancia, la titularidad de todas las infraestructuras y la encomienda de las mejoras y del mantenimiento de las mismas. Muy brevemente y de manera muy esquemática voy a hacer alguna reflexión. Respecto a los trenes de media distancia, esa competencia, según la ley, la tiene que solicitar el Gobierno autonómico de Cataluña, es decir, el presidente de la Generalitat la tiene que solicitar, no la ha solicitado y, por tanto, la demanda no se ajusta a la ley. Creo además que en la línea de la enmienda que presenta el compañero Román, efectivamente sería positivo esperar a que se cerrara con éxito el traspaso que está en marcha.

Luego, quiero hacer también una pequeña referencia a la titularidad de las infraestructuras y su mantenimiento. No se pueden ceder —lo sabemos todos— en los términos que marca la proposición no de ley porque son de interés general. Sabe perfectamente que muchas de las vías que enumera en su propuesta son compartidas por otros operadores, no son de uso exclusivo para los trenes que solo circulan en Cataluña y son vías en muchos casos compartidas entre cercanías, media distancia y larga distancia y no se puede solicitar nada porque son, por tanto, infraestructuras de interés general, con lo cual

esa solicitud tampoco se ajusta a la Ley 39/2003 a la que antes se hacía referencia.

Otra pequeña reflexión es que el hecho de que la competencia sea autonómica no garantiza realmente que el servicio sea mejor. En Cataluña se hacen muchas cosas bien y también se hacen algunas cosas mal. Nadie asegura que si las estaciones, las catenarias, las vías son de titularidad autonómica, eso garantiza realmente que la cosa se haga mejor. Antes se hacía referencia a la línea traspasada entre Lleida y La Pobla de Segur y realmente es un claro ejemplo de que esa línea, explotada por la Generalitat, cuya titularidad es de la Generalitat de Cataluña, es bastante deficiente, tiene algunos elementos susceptibles de mejora y en este sentido podríamos pensar que se podría gestionar algo mejor. No porque las cosas se hagan en la comunidad autónoma se hacen mejor. Por otro lado, un buen servicio de cercanías y de media distancia tiene mucho que ver con la cantidad de recursos que se invierten en la red, independientemente de la Administración que invierta. En ese sentido, aprovechamos la ocasión para volver a poner de manifiesto el hecho de que el Plan de infraestructuras ferroviarias de cercanías de Barcelona 2008-2015 no se ajusta en absoluto a lo que en su día prometió la candidata del PSP por Barcelona, Carme Chacón. Hay una rebaja sustancial en líneas y en inversión presupuestaria y creo que esa puede ser un poco la clave que garantice un buen funcionamiento en el futuro de las cercanías en Barcelona. Nos parece racional que Convergència i Unió solicite el despliegue estatutario. Es una ley y estamos de acuerdo con que se despliegue el Estatuto en ese punto, elemento en el que además nuestro grupo político no presentó recurso de inconstitucionalidad y es uno de los artículos con los que estamos absolutamente de acuerdo. Dicho esto, el Estatut no obliga a ceder competencias en los términos que presenta la PNL y deja muy claro que la gestión y la titularidad son dos cuestiones absolutamente diferenciadas.

Nuestro grupo apoyará la transaccional que ha planteado el PSOE, de tal modo que estamos abiertos a estudiar el traspaso de los servicios de media distancia que discurran íntegramente por la Comunidad Autónoma de Cataluña, una vez —y es una condición que me parece bastante destacable— se haya cerrado con éxito el actual traspaso de cercanías.

Quiero dejar bien patente que nuestro grupo no está de acuerdo, no considera oportuna la cesión de las infraestructuras y su mantenimiento. Antes se ha dicho que la transaccional que ha negociado el Grupo Socialista y Convergència i Unió era agua; es agua más papel, es papel mojado. Es decir, nosotros aceptamos la larga cambiada del Grupo Socialista, no compromete absolutamente a nada y en este sentido nos unimos a esta petición de desarrollo estatutario con el que estamos de acuerdo. Podemos aprobar esta cuestión porque no estamos en contra de que se cierre el debate en ese sentido, sino que aceptamos el despliegue estatutario en esos términos. Felicito al portavoz del Grupo Socialista porque le ha metido un gol por la escuadra al portavoz de Convergència i Unió.

El señor **PRESIDENTE**: Le pido a don Román Ruiz, felicitado por el portavoz del Grupo Popular, si es tan amable, que nos haga llegar la modificación de la enmienda que había presentado, con la aceptación de *Convergència i Unió*.

— **SOBRE EL IMPULSO AL DESARROLLO DEL CAMPO DE GIBRALTAR PARA REDUCIR LA INCIDENCIA DE LA PUESTA EN MARCHA EN LA ORILLA MARROQUÍ DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR DEL SUPERPUERTO TÁNGER-MED. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000341.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 3º, que aparece en el orden del día como punto 2º, proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular sobre el impulso al desarrollo del Campo de Gibraltar, en Cádiz, para reducir la incidencia de la puesta en marcha en la orilla marroquí del estrecho de Gibraltar del superpuerto Tánger-Mediterráneo, que va a ser defendida por el señor Landaluce, del Grupo Popular.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Con la venia, señor presidente, como todos ustedes conocen, señorías, el puerto de Algeciras es uno de los más importantes no solo de España sino del resto del mundo. Buena parte de su primacía respecto a otros puertos viene dada por su situación geoestratégica. Hasta ahora era el único puerto capaz de absorber tráfico importantes de mercancías en el área del estrecho de Gibraltar, donde confluyen las mercancías que se mueven en el Mediterráneo y en el océano Atlántico y por donde pasan más de 100.000 buques cada año, de este a oeste. Pero esta primacía está en riesgo desde que Marruecos ha puesto en funcionamiento la primera parte del superpuerto Tánger-Med a escasas millas náuticas del puerto de Algeciras y de Tarifa. El puerto marroquí se erige como un competidor al que España ha de hacer frente incidiendo en aquellos aspectos que puedan favorecer que el puerto de Algeciras mantenga su competitividad no solo frente a Tánger-Med sino también frente a otros puertos del territorio nacional. Si bien la entrada en funcionamiento del Tánger-Med ya se ha dejado notar, la situación se torna aún más preocupante cuando hace pocas fechas el superpuerto marroquí ha comenzado los trabajos de ampliación a una segunda fase cuya primera piedra fue puesta hace unos días por el rey alauita Mohamed VI y esta ampliación va a aumentar sus posibilidades para absorber movimientos y, por tanto, su competitividad frente, insisto, al puerto de Algeciras.

Hay que tener en cuenta, señorías —sé que están preocupados, se nota por el ambiente—, la situación laboral y las cifras de desempleo que sufrimos en el Campo de Gibraltar. Supongo que ustedes ya conocen la realidad del Tánger-Med, pero por dar una pincelada sobre la visión y el desarrollo del mismo, la superficie de la que dispondría equivale a toda la superficie, en

Andalucía, de los puertos de interés general del Estado. Ustedes verán la capacidad y la posibilidad de competir de que estamos hablando. Como les decía, la obligación del Gobierno pasa por defender los intereses económicos de España frente a posibles competidores y para ello se debe analizar dónde están los problemas que dificultan el desarrollo del puerto de Algeciras, sin lugar a dudas la joya del Campo de Gibraltar por su capacidad de generar riqueza y empleo directo e indirecto, incluso hasta Córdoba, porque es capaz de generar influencia no solo en el resto de la provincia de Cádiz sino en las demás provincias andaluzas, Córdoba entre ellas.

El principal escollo para el desarrollo del puerto de Algeciras y que a su vez merma de manera considerable su competitividad en su ámbito es la urgente necesidad de promover y acelerar la consecución de infraestructuras portuarias, infraestructuras férreas e infraestructuras viarias, así como el desarrollo e implantación de suelo industrial y por supuesto también la ampliación de la actuación de la zona franca. Solamente así, señorías, con una apuesta firme, el puerto de Algeciras podrá estar a la altura en lo que a competitividad y prestación de servicios se refiere.

De todos estos aspectos en los que se debe incidir —todos importantes—, lo que se refiere a comunicaciones es el más claro ejemplo del encierro y del encorsetamiento al que se está sometiendo al puerto de Algeciras. Si hablamos de transportes por carreteras, el desdoble del tramo pendiente de ejecución entre Algeciras, Tarifa y Vejer es un auténtico cuello de botella que lleva años pendiente de ser acometido pero que nunca llega. Es más, las previsiones de entrada en funcionamiento se sitúan más allá del año 2016, que es un auténtico despropósito si tenemos en cuenta que para entonces el superpuerto marroquí podrá estar más que asentado y en plena ebullición. La localidad de Tarifa también cuenta con un puerto que, como decía al inicio de mi intervención, no es comparable con el algecireño, pero también se va a ver afectado con la instalación del Tánger-Med. De hecho, el secretario de Estado y la anterior ministra de Fomento se comprometieron, a petición del Partido Popular, a iniciar las obras de desdoblamiento de la carretera de Algeciras-Tarifa-Vejer por la ciudad de Algeciras en lugar de Vejer, porque es prioritario iniciarlo en esta ciudad.

No solo es el transporte por carretera el que incide negativamente en el puerto de Algeciras. El transporte por ferrocarril es uno de los medios más utilizados a la hora de mover las mercancías que salen y entran de los puertos, que lo hacen principalmente en contenedores, y ahí, en las posibilidades de salida de estas mercancías por ferrocarril, es donde el problema es si cabe más grave aún que el que se plantea en el transporte por carretera. En la actualidad, la falta de buenos enlaces por ferrocarril con el territorio nacional y con el resto de Europa son un auténtico problema y un freno para el desarrollo del puerto de Algeciras, que está viendo limitada su actividad a los transbordos de mercancías, mientras que para su

salida hacia el interior de la Península o, como decía, hacia Europa las empresas navieras optan por puertos que cuentan con mejores comunicaciones por carretera.

En este sentido, me veo en la obligación de recordarles que el Estado se encuentra en estos momentos trabajando en el corredor férreo del Mediterráneo que debería unir Almería con Europa, pero está trabajando de una manera dudosa. Esta mañana en el Pleno y a pregunta del portavoz del Grupo Parlamentario Popular de Infraestructuras, don Andrés Ayala, decía lo mismo que hace unos días el presidente del Partido Popular en Andalucía, don Javier Arenas, y es que se quiere un compromiso claro y unívoco, sin dudas, de que el Gobierno va a trabajar por hacer completo el corredor ferroviario del Mediterráneo y esto significa llegar hasta Algeciras. Esta mañana el ministro nos dejaba una pincelada justificando la nota de prensa de la secretaria de Estado de la semana pasada en la cual se decía que el corredor ferroviario llegaría a Almería. El ministro justificaba que simplemente se hablaba de un nuevo reglamento para reforzar la competitividad de la red europea del transporte de mercancías. Pues bien, el Partido Popular y el Grupo Parlamentario Popular quieren dejar bien claro que ya se trate del proyecto prioritario de la red transeuropea de transportes, ya se trate del reglamento para reforzar la competitividad de la red europea del transporte de mercancías, tiene que haber una apuesta de las administraciones por llevar este eje hasta Algeciras y no dejar fuera de ese juego, en el reglamento para reforzar la competitividad y —como se ha comprometido el ministro y vamos a seguir reclamándolo— como proyecto prioritario, a las provincias andaluzas y, por supuesto, el corredor ferroviario debe llegar hasta Algeciras, que es lo lógico. También hay que acelerar el proyecto ferroviario más importante en el que se está trabajando, la conexión entre Algeciras y Bobadilla dentro del corredor Algeciras-Bobadilla-Madrid-París. Esta actuación es urgente y es prioritaria, pero su ejecución no puede significar, como decía anteriormente, renunciar a cuantas mejoras puedan adoptarse en este sentido, y claro ejemplo de ello era el corredor mediterráneo. Son dos ejemplos muy significativos, señor presidente, sobre los que el Gobierno debe reflexionar y adoptar medidas urgentes: carreteras y ferrocarril.

Existe otra necesidad de desarrollo portuario, como decía al inicio, que también influye directa o indirectamente en la creación de empleo, que es la creación de suelo industrial para la instauración de nuevos polígonos industriales y la ampliación de los que ya existen en el Campo de Gibraltar. El suelo industrial, señorías, permite la instalación de empresas que, a su vez, generan empleo y riqueza prestando servicios complementarios a la actividad del puerto.

Voy terminando, señor presidente. Otro aspecto que para nuestro grupo parlamentario no recibe toda la atención que debiera por parte del Gobierno es la zona franca. La presencia de la zona franca en la actualidad en el Campo de Gibraltar es prácticamente irrelevante y

las inversiones que llegan a esta comarca gaditana son insuficientes si queremos que se produzca una apuesta por el futuro del puerto de Algeciras. Por tanto, el Gobierno debe comprometerse a crear e impulsar a la mayor brevedad posible cuantos instrumentos y actuaciones sean necesarios para mejorar la actividad marítimo-portuaria y posibilitar la creación de empleo para evitar el riesgo que para la economía del Campo de Gibraltar y del resto de la provincia de Cádiz supone la instauración del puerto Tánger-Med (Tanger-Méditerranée) en la orilla marroquí del estrecho de Gibraltar. Por ello, señor presidente, le habrán hecho llegar a la Mesa una enmienda transaccional del Grupo Parlamentario Popular y del Grupo Parlamentario Socialista instando al Gobierno desde el Congreso de los Diputados a seguir impulsando el desarrollo de los instrumentos necesarios para mejorar las instalaciones portuarias de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, para potenciar la actividad marítimo-portuaria, así como acelerar las infraestructuras viarias y ferroviarias que permitan crear empleo y evitar los riesgos que para la economía del Campo de Gibraltar y del resto de la provincia de Cádiz supone la instauración del puerto marroquí de Tánger-Mediterráneo.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda en nombre del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la diputada por Cádiz Mamen Sánchez, a quien esta Presidencia agradece especialmente su intervención por los motivos que ella sabe.

La señora **SÁNCHEZ DÍAZ**: Señorías, señor Landaluce, me van a permitir que empiece felicitando al señor De la Encina por su nueva responsabilidad como presidente de esta Comisión, con la seguridad de que su nueva tarea la va a realizar con la misma profesionalidad y con el mismo empeño con que lo ha hecho en su calidad de portavoz de Fomento del Grupo Socialista. Voy a desvelar algo, señor Ayala. Que que el señor De la Encina sea presidente de esta Comisión es lo que hace que esta diputada sea quien defiende la posición de mi grupo en esta proposición no de ley, pero esto no supone para nada la desvinculación del señor De la Encina de las infraestructuras de la provincia y mucho menos de la comarca del Campo de Gibraltar, unos temas que trabaja con pasión y cuyos resultados, que estamos viendo, son bastante positivos para la zona. Así pues, no soy más que una portavoz agradecida de que el señor De la Encina confíe en mí el debate de esta iniciativa del Partido Popular.

Señorías, el grupo proponente presenta una proposición no de ley sobre el impulso al desarrollo del Campo de Gibraltar para reducir la incidencia de la puesta en marcha en la orilla marroquí del estrecho de Gibraltar del superpuerto Tánger-Med. Quiero dejar muy claro que el Gobierno de España está colaborando y actuando activamente en el impulso al desarrollo del Campo de Gibraltar y concretamente del puerto de Algeciras. En este sentido, la conexión ferroviaria a Algeciras está

incluida en el proyecto prioritario número 16 de la Unión Europea, en el eje ferroviario de mercancías Sines-Algeciras-Madrid-París.

Desde el Grupo Socialista valoramos muy positivamente todo el conjunto de medidas que el Ejecutivo en general y el Ministerio de Fomento en particular están llevando a cabo en el Campo de Gibraltar. ¿En qué nos basamos para hacer esta afirmación? Primero, el Ministerio de Fomento está llevando a cabo obras en los subtramos Ronda-Cortes de la Frontera y Cortes de la Frontera-San Pablo de Buceite, del tramo Bobadilla-Algeciras.

Segundo, se está redactando el proyecto constructivo del subtramo San Pablo de Buceite-Algeciras, que pronto estará finalizado. Esta obra, ya comenzada, supone una inversión cercana a los 150 millones de euros y posibilitará la conexión ferroviaria del puerto de Algeciras con el resto de la red española y la red europea. Esto, señor Landaluce, es una realidad, y es una realidad que hace un Gobierno socialista, porque le recuerdo que esta actuación no fue posible en ocho años del Gobierno del Partido Popular, porque la inversión de esta línea ferroviaria fue de cero céntimos, y usted y su grupo lo saben mejor que nadie.

Un tercer ejemplo es que hay más actuaciones que se están llevando a cabo para colaborar en las mejoras de la actividad portuaria, como es la modernización y electrificación de la línea férrea Algeciras-Bobadilla y que, una vez concluida, también va a contribuir a ese impulso portuario que desde hace tanto tiempo se ha venido reivindicando. Le puedo dar muchos más ejemplos que demuestran ante todo como el Gobierno socialista, a diferencia del Gobierno del Partido Popular, colabora en la mejora de la actividad del puerto de Algeciras. Me voy a referir a actuaciones en carreteras y en ferrocarril.

Como infraestructura concluida, recuerdo, autovía A-381, Jerez-Los Barrios, construida por la Junta de Andalucía y que tanto está impulsando esa mejora económica de ambas zonas de la provincia de Cádiz y especialmente del puerto de Algeciras. También tenemos la autovía de la Luz, ese tramo Algeciras-Tarifa-Vejer, sobre el que como usted bien sabe el pasado 6 de mayo se ha enviado al Ministerio de Medio Ambiente el expediente del estudio informativo para la emisión de la preceptiva declaración de impacto medioambiental, tras la cual se redactarán los proyectos constructivos y se licitarán las obras. Su partido lamenta que no se haga esta obra con más agilidad. A nosotros también nos gustaría, pero, claro, los plazos administrativos hay que respetarlos y ustedes han estado en el Gobierno y lo deben entender. En vez de lamentar eso, señor Landaluce, lo que deben lamentar es que en ocho años del Gobierno del Partido Popular sobre este proyecto no dejaron ni un solo papel. Eso es lo que deben lamentar, esos ocho años totalmente perdidos. ¿Qué hubiera pasado si hubieran hecho algo? Pues probablemente que esta carretera ya estaría en obras y no con la tramitación técnica, que es lo que estamos haciendo en estos momentos.

Sigo poniendo ejemplos: la autovía del Mediterráneo, tramo Algeciras-San Roque. ¿Recuerda usted que este

proyecto no se pudo empezar a redactar hasta el año 2005? ¿Por qué? Muy simple. En la legislatura anterior —mayoría absoluta del Gobierno del Partido Popular— ustedes votaron en contra del mismo, otra cosa, señor Landaluce, que tienen que lamentar. Por eso resulta tan incoherente que ahora pidan celeridad. De esta obra quiero decir que ya se está redactando el proyecto constructivo.

Un ejemplo más: acceso sur al puerto de Algeciras, otra obra olvidada en el periodo del Gobierno del Partido Popular, proyecto sobre el que no movieron ni un solo papel, como fue habitual. Todo lo que se ha hecho, el estudio informativo, la emisión de declaración del impacto ambiental lo ha hecho este Gobierno. Ahora estamos en la fase final de la redacción del proyecto para poder licitar las obras, unas obras que permitirán una nueva vía de entrada directa al puerto de Algeciras desde el sur de la ciudad. Además de esos dos grandes proyectos de autovías, que están en fase avanzada, se han ejecutado otros proyectos menores, pero no por ello menos importantes —usted los conoce bien—: mejora del túnel de acceso norte al puerto de Algeciras; la iluminación de la autovía A-7, Algeciras-San Roque; la vía de servicio y remodelación de intersección en San Roque y la actualización de la cartelería y refuerzo firme en la autovía A-7, Algeciras-San Roque.

También podemos poner ejemplos en actuaciones a través de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, que ha venido desarrollando su plan estratégico, donde se contempla la competencia ejercida por los puertos del entorno, incluido el de Tánger-Med, recogiendo líneas de actuación encaminadas a potenciar la fortaleza del puerto de la bahía de Algeciras frente a esa competencia. Uno de los aspectos recogidos en el plan estratégico es la necesidad de desarrollar las infraestructuras del puerto de Algeciras, necesidad para la cual la Autoridad Portuaria ha centrado la mayor parte de sus esfuerzos técnicos y financieros en los últimos años. Así, cabe destacar que se han llevado a cabo entre otras actuaciones el desarrollo de las instalaciones portuarias de Campamento (San Roque), la ampliación de la terminal 2000 de contenedores en el muelle Juan Carlos I y la ejecución de las obras de la Isla Verde Exterior con destino a una terminal de contenedores nueva de la cual se está ultimando en estos momentos su tercera fase.

Señor Landaluce, coincidirá usted conmigo en que si no se hubiera realizado ese esfuerzo inversor durante estos últimos años y no se hubieran abierto grandes expectativas de futuro, empresas nuevas se hubieran ubicado por ejemplo en el Tánger-Med y no lo han hecho, se han quedado en Algeciras. Eso es porque se están haciendo bastantes cosas, a las que nos queremos sumar para hacer más. En definitiva, la competencia de los puertos del Mediterráneo del entorno del puerto de la bahía de Algeciras, incluido el de Tánger-Med, ya se contemplaba en el plan estratégico diseñado por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (**El señor Ayala Sánchez: ¿En qué año?**), donde las actuaciones que se

habían previsto se encuentran prácticamente culminadas o en vías de ejecución. Por ello es por lo que mi grupo parlamentario ha presentado una enmienda. Usted y yo antes la hemos analizado y, fruto del diálogo y de la buena disposición mostrada, hemos llegado a un texto transaccional que tiene el presidente de la Comisión. **(El señor Ayala Sánchez: Llegan a un texto transaccional después de partírte la cara.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Landaluce, al objeto de manifestar su aceptación a la enmienda transaccional, que entendí antes que aceptaba y entiendo ahora que la sigue aceptando. Tiene la palabra.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Simplemente para afirmar que debe haber un alzheimer extraño en el Grupo Parlamentario Socialista, porque todos sabemos que en el alzheimer se pierde la memoria reciente pero se recuerda lo antiguo. En quince segundos quiero decir que en los trece años de Gobierno socialista de Felipe González y en los cinco de Gobierno socialista de Rodríguez Zapatero, frente a los ocho de Gobierno del Partido Popular, en la provincia de Cádiz ustedes no cortaron ni una sola cinta para inaugurar ni autovía ni autopista. Es toda la diferencia. Las infraestructuras y la modernidad llegaron a la provincia de Cádiz de la mano del Partido Popular y todo lo demás son excusas de mal pagador. **(La señora Sánchez Díaz: Es otro debate.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Landaluce, lamento decirle que este es un turno solamente para la aceptación de la enmienda; si no, tendría que darle la palabra a la portavoz del Grupo Socialista.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Era por replicar un poco y acotar la realidad. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Quiero agradecer de una manera especial a ambos ponentes la enmienda a la que se ha hecho referencia y que está presentada ya a la Mesa. Muchas gracias a los dos. **(Un señor diputado: ¡Muy bien!)**

— **RELATIVA A LA FINALIZACIÓN DE LA AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7 A SU PASO POR LA PROVINCIA DE GRANADA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000408.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ya sin más dilación al punto 3.º, que sería el punto 4.º: proposición no de ley relativa a la finalización de la autovía del Mediterráneo A-7 a su paso por la provincia de Granada; autor, Grupo Parlamentario Popular. Para la defensa de la proposición no de ley tiene la palabra doña Concepción de Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Culminar la A-7 en estos momentos es absolutamente necesario para crear oportunidades de crecimiento y de desarrollo en el territorio que hoy nos ocupa que no es otro que la provincia de Granada. Con los gobiernos del Partido Socialista la experiencia nos demuestra una vez más que no podemos tener confianza en el cumplimiento de los plazos. Aun así, ustedes han estado insistiendo durante cinco años. La autovía del Mediterráneo tenía que estar finalizada en el primer semestre del año 2009. Así lo anunció la anterior titular de Fomento la primera vez que vino a Granada, en diciembre del año 2004, y así lo mantuvo durante todo su mandato. El Partido Popular siempre ha deseado que pudiera cumplirse el plazo y, de hecho, así se solicitaba en la proposición no de ley que hoy nos ocupa y que ha tenido que ser auto-enmendada ante la imposibilidad manifiesta de cumplir con este compromiso. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)** Hoy lo que nosotros les pedimos es que tengan voluntad política, que aceleren todos los trámites, que resuelvan todos los modificados, que declaren las obras de carácter urgente y prioritario, que pongan encima de la mesa todas las partidas presupuestarias necesarias y todo el buen hacer del Ministerio de Fomento y de todos sus técnicos para que no pasemos del año 2010 sin tener finalizada la autovía del Mediterráneo. Saben, señores del Grupo Socialista, que teniendo voluntad política es posible. Estamos hablando de un año y medio más de plazo, por lo que esperamos que hoy no pierdan la oportunidad de comprometerse con la costa granadina, a pesar de este nuevo incumplimiento. Además, no es de recibo de cara a los ciudadanos que pasen cinco años prometiendo que la autovía estaría finalizada en el primer semestre del año 2009, que ahora ustedes lo cambien y nos digan que será para el final de la legislatura. Permítanme que recuerde una serie de declaraciones aparecidas en prensa que demuestran que así lo han estado reiterando. Febrero de 2007: Fomento adjudica el último tramo de la A-7 y promete su apertura para el año 2009. La anterior titular de Fomento, en marzo de 2007, con motivo de la inauguración del tramo Nerja-La Herradura: La ministra de Fomento mantiene el compromiso de tener toda la A-7 puesta en servicio entre 2008 y 2009. En septiembre de 2007, el señor Pezzi, diputado ahora de esta Comisión y entonces senador, nos decía: El PSOE reitera sus plazos, mantiene la A-7 para el año 2009. El senador socialista Manuel Pezzi es tajante al afirmar que la autovía del Mediterráneo estará en funcionamiento en el año 2009. Y ahora con lo que nos encontramos todos los granadinos, todos los ciudadanos, es con que nos cambian el titular de Fomento y de paso también nos cambian el plazo. Ahora el ministro nos anuncia que para el final de la legislatura y hoy el Partido Socialista nos presenta una enmienda en la que no se compromete absolutamente a nada, porque lo que nos dicen es que la van a poner en servicio a lo largo de la legislatura, y eso y no concretar nada es absolutamente lo mismo. Como

digo, el ministro nos castiga con un nuevo retraso. Así lo anuncia en Granada, así lo anunció en la comparecencia ante esta Comisión el pasado 26 de mayo y así lo ha tenido que recoger hoy en esa enmienda el Grupo Socialista. Ya dijimos en el presupuesto del año 2008 que estaban presupuestando para el año 2010, y el Grupo Socialista nos lo negó. Ahora, en el presupuesto de 2009 nos encontramos con que aquellos tramos que iban para 2010 ahora se van al año 2011; yo me pregunto qué va a pasar cuando tengamos encima de la mesa el presupuesto del año 2010. Además, cómo es posible que ahora cambien el plazo cuando ni siquiera hace un año la anterior secretaria de Estado de Infraestructuras, la señora Cruz, el pasado 10 de diciembre del año 2008 —como digo, no hace siquiera un año— nos hacía las siguientes declaraciones en el ámbito de esta Comisión ante una pregunta oral sobre la misma materia, y que yo quiero leer textualmente. La secretaria de Estado de Infraestructuras nos dijo: Estamos manteniendo los plazos que le hemos dicho con anterioridad, 2009 y 2010. Me decía textualmente, puesto que yo tuve el honor de hacerle esa pregunta: No le quepa la menor duda de que las obras se pondrán en servicio con prontitud en las fechas que hoy tenemos previstas, señoría.

Con lo que nos encontramos hoy es con tres años más de retraso en el mejor de los casos, y ahora el Grupo Parlamentario Socialista pretenderá que volvamos a confiar en una promesa del Partido Socialista. Me pregunto, ¿con qué aval se van a presentar ustedes con estos antecedentes ante los ciudadanos? Las declaraciones del propio ministro en Granada el pasado 22 de mayo no dejan lugar a duda: Pondremos en servicio la A-7 en su totalidad antes de que acabe la legislatura. Esto lo dicen sin ningún rubor. Yo les pregunto: La nueva promesa del señor Blanco, ¿tendrá la misma validez que las que nos estuvo haciendo la señora Magdalena Álvarez durante cinco años o que la que nos hizo en el año 2004 en Granada cuando dijo que Zapatero vendría en AVE en el año 2007 y, por cierto, aún le estamos esperando? En estos momentos lo que tenemos es el colapso de tráfico en la costa granadina. Se está perjudicando a la costa desde el punto de vista turístico. La Asociación de empresarios de la costa granadina viene reivindicando por activa y por pasiva la finalización de esta autovía, que también es muy importante para ellos para poder competir, para poder poner sus productos en el mercado a precios competitivos, para generar riqueza en la costa, sobre todo para mantener y generar empleo, y también —importantísimo— para el futuro desarrollo del puerto de Motril.

Señores del Grupo Socialista, sean coherentes con sus compromisos, apoyen esta iniciativa ya que no han sido capaces de cumplir ese compromiso de tenerla finalizada en el primer semestre del año 2009. Pidan a sus compañeros del Gobierno que impulsen de una vez por todas estas obras para que sean una realidad en el año 2010. Tengan un ejercicio de responsabilidad con la ciudadanía y por ello les solicito que hoy apoyen esta iniciativa.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para la defensa de esta proposición, tiene la palabra el señor Pezzi por el Grupo Socialista.

El señor **PEZZI CERETO**: Quisiera, como socialista granadino, compartir con esta Comisión la alegría que ha supuesto hace unas semanas la inauguración, tras una azarosa tramitación, de una obra muy compleja —se ha inaugurado por parte del ministro de Fomento—, la totalidad del trazado de la A-44, la autovía que nosotros queremos llamar de la costa tropical entre Bailén y Motril; un gran día el pasado 21 de mayo para todos los granadinos. Pero las alegrías en política tienen que durar poco y como esta era una obra añorada, esperada y ha tenido un éxito fuerte en el uso de toda la costa y de todo Granada, el Partido Popular ha intentado, desde el mismo día de la inauguración de la A-44, centrar a la opinión pública en otra autoría; esto es ley de vida. Se ha terminado una, y en el mismo día hay que decir: Sí, pero no habéis terminado las dos, la A-7, autovía del Mediterráneo. El Partido Popular ha intentado tapan el éxito del Gobierno socialista de acabar esta obra, que no pudo hacer el Gobierno de Aznar en ocho años. Este es, pues, el trabajo de hoy en Comisión, intentar que este debate en el Congreso de los Diputados centre el debate mediático en la A-7 y no en el éxito de haber acabado la A-44. Por cierto, la A-7 tiene en Granada y también en la Comunidad Valenciana los únicos tramos sin terminar. Es legítimo hacerlo, pero creo que da la sensación de que nosotros, los diputados y diputadas de esta Comisión, somos figurantes en un debate mediático que se realiza en Granada, por ello les pido a los grupos parlamentarios que pongamos sentido común en este debate y rechacemos una propuesta que intenta fijar fechas de terminación al Gobierno de una compleja obra, fuera de las fechas licitadas y adjudicadas en los proyectos iniciales y en los modificados.

Vamos a debatir por tanto una PNL del Partido Popular que intenta exclusivamente poner en evidencia unas declaraciones de la anterior ministra de Fomento efectuadas con datos de aquel momento, cuando no se habían planteado algunos de los modificados que ahora están encima de la mesa; una proposición no de ley absurda que intenta fijar fechas concretas al Gobierno sin tener en cuenta la tramitación real de las obras; una PNL que solo busca el enfrentamiento y convertir a esta Cámara en un ejecutivo bis que fija fecha a las empresas constructoras, a los técnicos supervisores del ministerio, al Consejo de Estado para evacuar sus informes, al Ministerio de Medio Ambiente para ver si tiene que hacer nuevos informes ambientales, etcétera; una proposición no de ley sobre la A-7 de un partido, el Partido Popular, que ha gobernado este país —el alzheimer durante ocho años— y que no pudo poner en obras este trazado de la A-7 en la provincia de Granada, dejó siete tramos sin proyecto aprobado y no terminó ni puso en funcionamiento ni un solo tramo de esta autovía, ni un solo tramo terminado. Nosotros hemos puesto en funcionamiento

dos tramos, en uno de los cuales, el de la A-7 Albuñol-Adra, hubo un incidente el 30 de enero de este año, en una ladera de un viaducto, que obligó a cerrar su uso, aunque se abrió en un plazo de menos de cuatro meses, el pasado 25 de mayo, cuando usted en Comisión ya dijo que un año por lo menos. Durante este verano el Ministerio de Fomento abrirá el tramo La Herradura-Taramay de la A-7, donde se produjo un grave accidente con resultados trágicos que usted recuerda. En este momento la A-7 tiene aún siete tramos en obras, unos 60 kilómetros —54 a 60, depende de las medidas— en situaciones diferentes. Uno está a punto de inaugurarse, como he indicado, pero en todos los restantes se han producido por la complejidad geotécnica de la zona y por los materiales por los que discurre el trazado una serie de modificados, que en unos casos están pendientes de aprobación técnica, en otros de informe preceptivo del Consejo de Estado, y en el de Carchuna-Gualchos, se están realizando consultas ambientales de las que se deducirán las necesidades de nueva declaración de impacto ambiental o no. Por tanto, se está ejecutando tal como es habitual en una obra tan compleja en toda Europa y en todo el mundo, que ha necesitado de modificados con ajustes económicos y nuevos plazos de finalización con respecto a la fecha inicial de adjudicación. Las obras tienen las dotaciones económicas necesarias para ejecutarse, cinco tramos lo son por el método alemán de pago al final de la obra y los modificados se están tramitando de acuerdo con la normativa vigente. Los tramos, además con túneles, se están adaptando a la nueva normativa de la Unión Europea con proyectos complementarios que tienen que ser autorizados por el Consejo de Ministros. Estas incidencias en algunos de los tramos en obras de la A-7 han provocado un ajuste, cierto, de la fecha final de puesta en servicio; el ministro de Fomento, en su comparecencia ante esta Comisión el pasado 26 de mayo de 2009, dijo que concluirá en esta legislatura. Esta es la fecha oficial, valorando todos los datos y las incidencias conocidas en estos momentos. Esa es la que asumimos y queremos que se cumpla, evitando que la tramitación administrativa o económica lo retrase. Fijar otra fecha, como dijo en otra circunstancia este diputado o la ministra de Fomento en su momento, es reconocerle a usted que el pulpo es un animal de compañía. **(Risas. El señor Ayala Sánchez: Un minipulpo.)** Las circunstancias hacen la deducción de la obra en cada momento. La enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista refleja esta realidad y pide al Gobierno que acelere la tramitación administrativa y económica de los modificados y que se aceleren las obras para poner la A-7 en servicio en esta legislatura. Es una posición, señoría, razonable, porque es lo que ustedes hicieron cuando realizaron algunas obras en otras provincias, que no en la de Granada; porque se ajusta a los datos que en estos momentos están encima de la mesa y porque no oculta la realidad a la ciudadanía.

Pedimos por eso a los grupos el rechazo de esta proposición no de ley que intenta rectificar la posición del

ministro de Fomento del pasado 26 de mayo en esta Comisión y que, de aprobarse esta PNL, constituirá exclusivamente una llamada a un inevitable incumplimiento por causas imposibles de resolver políticamente y una rectificación de un compromiso del ministro realizado con la necesaria prudencia y conocimiento de la realidad. Por tanto, señorías, le pido al grupo proponente, al Grupo Popular, que acepte nuestra enmienda, que acepte la fecha fijada para esta legislatura por el actual ministro de Fomento y no haga regate corto en temas de Estado, porque ustedes han gobernado, lo harán algún año y se encontrarán con los mismos problemas y dificultades que tiene una gran obra como la que estamos realizando nosotros.

— **SOBRE SEGURIDAD AÉREA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000443.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos a debatir la siguiente proposición no de ley sobre seguridad aérea, a iniciativa del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

Tiene la palabra el señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Se trata de una proposición no de ley en relación con la seguridad aérea y a la Ley de Navegación Aérea y su desarrollo. El accidente de un Airbus de Air France con 229 personas a bordo acaecido el primero de junio en aguas territoriales de Brasil ha vuelto a situar en primer plano el debate sobre la seguridad aérea, que nos recuerda el reciente accidente, también con 154 víctimas mortales, en el aeropuerto de Barajas. Pese al crecimiento constante del tráfico de pasajeros, los niveles de seguridad han seguido mejorando en los últimos años en España y a nivel internacional. Según datos de la OACI el número anual de accidentes disminuye, como también el de muertos por accidentes aéreos en el mundo, y ello es consecuencia de esfuerzos comprometidos por administraciones públicas, constructores, operadores, sindicatos, asociaciones profesionales, etcétera. Sin embargo, no es tampoco una cuestión que deba ser analizada solamente de manera positiva, porque existen todavía problemas y cuestiones relacionadas con la seguridad que pueden ser mejoradas. Todos compartimos que la seguridad aérea es un asunto muy importante y que el Poder Legislativo debe velar por el cumplimiento del mandato que obliga al Estado a proteger la vida y los bienes de los ciudadanos. Hace unos meses, el 4 de septiembre de 2008, nuestro grupo propuso la creación en el seno de esta Comisión de una subcomisión sobre seguridad aérea y planes de emergencia aeroportuarios. Seguimos lamentando que eso no se aprobase porque significa, en nuestra opinión, un mal precedente, porque siempre que ha habido, por desgracia, un accidente, tanto en el ámbito europeo como en nuestro propio

país, siempre ha habido una respuesta parlamentaria en forma de Comisión parlamentaria de estudio o de investigación. Nosotros tratábamos de establecer un diagnóstico de la situación, explicar lo que iba bien, pero también destacar lo que todavía debía cambiar para mejorar la seguridad y aportar soluciones. A nadie se le oculta la dificultad de la tarea, porque son muchos los factores que inciden en la seguridad, entre otros la construcción de aeronaves, el control aéreo, el factor humano, que incluye formación, condiciones de trabajo, etcétera.

La proposición no de ley que hoy traemos a debate no pretende ya ni siquiera abarcar un marco tan amplio, el de un estudio amplio sobre la seguridad y sobre el régimen aéreo, tan solo se limita al desarrollo legislativo y reglamentario que todavía está pendiente en nuestro país, el desarrollo legislativo de la Ley de Seguridad Aérea y el desarrollo también de la Ley del Sector Aéreo. Da la impresión de que en los últimos tiempos la comunidad internacional se ha preocupado más de la seguridad aérea en los países del tercer mundo que en los del primer mundo, sin embargo a nadie se le oculta que la liberalización del transporte conlleva riesgos de debilitar la seguridad de las aeronaves. Las privatizaciones y fusiones, la desregulación de la actividad aérea y en determinados países el deterioro del sistema de control estatal, la organización y la falta de presupuesto pueden ser fuentes de inseguridad. La desregulación, en nuestra opinión, no debe ser equivalente a desreglamentación. Con la seguridad no se debe jugar por mucho que esté confrontada a fusiones y a dificultades económicas. Ninguna compañía debiera reducir sus costes en perjuicio de las necesarias inversiones en materia de seguridad. La seguridad, señorías, depende en gran parte del espacio jurídico en el que las compañías desarrollan su actividad. El espacio jurídico europeo ha mejorado notablemente en los últimos años, especialmente con Eurocontrol, con la Agencia Europea de Seguridad Aérea en 2003, desde la perspectiva de cielo único europeo, que contribuyen en conjunto a la armonización de las normas europeas. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** También existe una Conferencia paneuropea de aviación civil y un sistema de autoridades conjuntas de aviación, pero estos organismos no tienen todavía una plena capacidad de establecer normativas ni de sancionar incumplimientos. Sus recomendaciones mínimas deben ser traspuestas al derecho interno de cada país para ser asimismo de obligado cumplimiento.

La presente proposición no de ley se centra en el necesario desarrollo legislativo y reglamentario. El sector requiere una decidida reforma del marco normativo en el que convienen una maraña de disposiciones administrativas con normas preconstitucionales —la Ley de Navegación Aérea de 1960, la Ley Penal y Procesal de Navegación Aérea de 1964, parcialmente derogada— y otras más recientes como la vigente Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, que requiere una actualización urgente. Tenemos una legislación obsoleta en el sector aéreo cuyos fundamentos datan del periodo anterior. La Ley de Navegación

Aérea de 1960 ha sido modificada en cinco ocasiones. Esta Ley de Seguridad Aérea ha marcado un hito decisivo en el ordenamiento aeronáutico y una mención especial requieren las disposiciones que han incidido de manera particular en la seguridad aérea, entre ellas el Real Decreto 547/2006 y el Real Decreto 550/2006, regulador del programa nacional de seguridad para la aviación civil. Pero la mayor innovación introducida en la Administración más reciente ha sido la consagración de un nuevo modelo de gestión con la creación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Por esta razón, nosotros lo que proponemos hoy ante esta Comisión es, primero, que se ponga en marcha la elaboración de un proyecto de ley sobre el sector aéreo que renueve la legislación del sector aéreo que data de hace mucho tiempo y que tiene muchas reformas; segundo, aplicar y desarrollar la Ley de Seguridad Aérea de 2003 en materias como la comisión de investigación, el consejo consultivo, la inspección, etcétera; tercero, impulsar la anunciada Agencia de Seguridad Aérea en relación con la Dirección de Aviación Civil y, por último, trasponer al derecho interno los reglamentos comunitarios que tengan que ver con seguridad aérea y con el sector aéreo. Estas son las orientaciones que mi grupo parlamentario trata de trasladar a esta Cámara sobre una cuestión tan importante y tan candente, después del reciente accidente del Airbus de Air France, como es la seguridad aérea.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, interviene para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, la portavoz señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: El progreso de la aviación constituye un factor esencial en el desarrollo de las sociedades contemporáneas. Además de la importancia que la industria aeronáutica ha adquirido en las economías nacionales, el transporte aéreo ocupa un lugar central en la internacionalización de las relaciones económicas y sociales, en los intercambios económicos, científicos y culturales. En España el sector de la aeronavegación es fundamental para desarrollar sectores económicos vitales para nuestra economía. Ayer mismo aprobamos un plan estratégico de conectividad aérea nacional e internacional para dinamizar el sector del turismo de nuestro país. Estoy segura, señorías, de que para todos ustedes la seguridad es la máxima prioridad en la gestión del tráfico aéreo. A pesar de que la seguridad sea la prioridad número uno en el sector, hablamos de una actividad sociotécnica compleja y no exenta de riesgos. Aunque las estadísticas —lo ha dicho muy bien el portavoz que me ha precedido— digan que es uno de los transportes más seguros, cuando nos encontramos como hace poco con el accidente del Airbus la percepción y el drama humanos hace que la gente piense que es un transporte poco fiable. Estamos pues ante un sector complejo y, si se me permite decirlo, muy delicado. Hemos avanzado en temas de legislación también, pero aún nos quedan muchas mejoras que hacer. La mayor parte de la normativa que regula el sector aeronáutico es

posterior a la Constitución y de aprobación reciente debido al incremento de la actividad normativa en esta materia por la Unión Europea después de la creación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea en el año 2002, la constante actualización de la normativa emanada de la Organización de Aviación Civil Internacional así como de los organismos internacionales del ámbito europeo como Eurocontrol y la propia promulgación de la ley que se hizo con el anterior Gobierno del Partido Popular, 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea, que constituye el pilar de la legislación española en materia de investigación, inspección y control de la aviación civil. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)** Pero el sector ha cambiado mucho. Tenemos *low cost* y una complejidad de las actividades relacionadas con la aviación civil que el desarrollo tecnológico ha llevado a cabo. Hemos potenciado diferentes funciones de supervisión del órgano regulador sobre los procesos de fabricación, hemos potenciado procesos para regular el mantenimiento, la explotación de aeronaves y los productos aeronáuticos así como la prestación de estos servicios aeroportuarios y de navegación aérea; hemos establecido reglas que ordenan las actividades de las profesiones y organizaciones aeronáuticas y adoptado de medidas que garanticen la seguridad y el uso de los servicios del transporte aéreo por determinadas categorías de usuarios especialmente vulnerables, como las personas con discapacidad o de edad avanzada. Hemos avanzado muchísimo; no obstante el dinamismo de este sector aeronáutico y su constante evolución tecnológica exigen que la autoridad aeronáutica civil disponga de instrumentos reguladores que permitan dar respuesta ágil a los problemas que esta seguridad aérea plantea. Por eso, desde que los socialistas gobernamos, aunque todos hemos participado en el tema de la seguridad, hemos desarrollado un marco normativo de la Ley de Seguridad Aérea.

Queremos destacar, por reciente, lo siguiente. El Consejo de Ministros aprobó el pasado 6 de febrero el Reglamento de inspección aeronáutica que desarrolla el título III de la Ley de Seguridad Aérea en lo relativo a la inspección aeronáutica. Mediante este real decreto se procede a dotar a la inspección aeronáutica de un marco organizativo y procedimental que permita actuar con seguridad y eficacia, logrando de este modo el fruto de su actuación, que no es otro que la garantía de la seguridad aérea. El reglamento entró en vigor el 25 de marzo. También hemos puesto en marcha la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que entró en funcionamiento con la constitución del consejo rector el 20 de octubre de 2008 y el nombramiento de su director y de otros puestos directivos de este organismo público. Así la agencia está puesta en marcha y asume las competencias del Ministerio de Fomento en materia de supervisión y control de la seguridad y transporte aéreo, así como el ejercicio de la potestad sancionadora derivada de la antigua ley de la que he hablado antes. La sujeción de la actuación de la agencia a un contrato de gestión plurianual y el sosteni-

miento de su contrato personal a una evaluación de desempeño sobre el cumplimiento de los objetivos derivados del mismo, unido a una mayor flexibilidad para incorporar en la agencia personal cualificado en las distintas áreas de la actividad aeronáutica y al incremento de los recursos financieros y materiales para la realización de sus funciones, está contribuyendo decididamente a modernizar la Administración aeronáutica y a hacerla más eficaz en el cumplimiento de su misión de mejora de la seguridad aérea.

Por todo esto, acerca de la trasposición del Reglamento comunitario sobre la seguridad aérea, que es otro de los problemas que menciona la proposición no de ley, los reglamentos comunitarios que regulan las materias relacionadas con la aviación civil son muy numerosos y podríamos citar muchísimos, pero me gustaría destacar dos cosas: primero, que las normas y los reglamentos siempre tienen bien que ser mantenidos, puestos en actuación por el Parlamento, o bien tienen que pasar por un real decreto que acaba conociendo esta Cámara. Por lo demás, por eso, como queremos y estamos de acuerdo con muchas de las cosas que ha dicho el portavoz que me ha precedido y que ha presentado la proposición no de ley, nosotros hemos propuesto una enmienda, que ha aceptado, y queremos decirle que lo agradecemos muchísimo, porque para el Grupo Socialista es muy importante seguir trabajando y mejorar, porque hay que mejorar, la normativa de seguridad del transporte aéreo para que todos los ciudadanos y ciudadanas de este país puedan cogerlo —para mí el mejor—, y estar seguros al ir de un lado para otro.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para la toma de posición de esta proposición no de ley por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Santa Ana.

La señora **SANTA ANA FERNÁNDEZ**: La seguridad aérea es y debe ser una preocupación constante en todos los ámbitos que abarca el transporte aéreo, no en vano mi grupo parlamentario solicitó en septiembre del año 2008 la creación de una subcomisión de seguridad aérea tras el terrible accidente aéreo que tuvo lugar en Madrid en agosto de ese mismo año; una subcomisión que estaba destinada a analizar el grado de cumplimiento de la legislación, la deficiente aplicación de la Ley de Seguridad Aérea del año 2003 y la gestión de los poderes públicos en materia de seguridad aérea; una subcomisión que no salió adelante y que era el marco adecuado para estudiar en profundidad y con detenimiento la seguridad aérea en nuestro país. No salió adelante, porque el Grupo Socialista pretendió relegar la investigación de la subcomisión al informe definitivo de la comisión técnica de investigación del mencionado accidente, aun a sabiendas de que la resolución de la misma tardaría como mínimo dos años o más. Desde luego, de haberse llevado a cabo no tendría razón de ser en estos momentos la proposición no de ley que hoy nos ocupa. La Ley 21/2003, de 7 de

julio, de Seguridad Aérea, supuso un cambio radical en la regulación de la seguridad aérea en nuestro país. 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; se creó el Consejo asesor de aviación civil como órgano superior consultivo en materia de aviación civil; se estableció el régimen jurídico de la inspección aeronáutica potenciándose la capacidad inspectora de la Administración pública; y se determinaron por primera vez las obligaciones a las que estaban sujetas las personas, el personal, las entidades y las organizaciones que realizaran actividades que pudiesen afectar a la seguridad aérea en nuestro país. Esta ley, con estas modificaciones tan importantes, tenía que estar en marcha desde el año 2004, y no se hizo así. Debemos señalar además que cuando se presume por parte del Ministerio de Fomento de haber multiplicado las inspecciones, lo que se está haciendo es una comparación en términos heterogéneos que solamente sirve para difuminar y tapar deficiencias en la gestión, y que anterior a la fecha de 2003 ni el Ministerio de Fomento tenía esas competencias establecidas ni podía ejercerlas porque, como digo, no existía un marco jurídico adecuado. Dicho de otra manera, la preocupación del Ministerio de Fomento hasta la fecha ha sido la de maquillar la actuación en materia de seguridad aérea, tanto por la Dirección General de Aviación Civil como por la propia agencia, incrementando el número de inspecciones de forma cuantitativa pero no cualitativa. Se ha primado más dar una imagen de actividad que la preocupación por la seguridad aérea.

Mi grupo parlamentario desde el año 2005, es decir después de concederle 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, y nos referimos a las inspecciones que se ponían en marcha con esta ley y también a los inspectores, a lo que el Gobierno contestó en su momento con un plan de choque que hasta la fecha ha resultado absolutamente ineficaz. Por todos es recordado cómo el 16 de septiembre del año 2005 la anterior titular de Fomento anunciaba un Plan de choque de seguridad aérea. En ese plan se incluyeron una serie de medidas entre las que se encontraba la creación de una agencia estatal de seguridad aérea. Como ha citado la portavoz del Grupo Socialista, el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, aprueba el Estatuto de la agencia que, en su artículo primero, establece que la citada agencia estaría en funcionamiento el 2 de junio del año 2008, cosa que no sucedió hasta finales de ese mismo año. Fue con la Ley de Presupuestos Generales del Estado del año 2009 y después de desvelar el Partido Popular el incumplimiento, con motivo del accidente de Spanair, de su puesta en marcha cuando

tiene lugar la puesta en funcionamiento de esta agencia, por lo que creemos que ahora puede ser un buen momento para hacer balance de su funcionamiento, ya que es competencia de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la inspección aeronáutica, de acuerdo con lo dispuesto en los títulos III y IV de la Ley de Seguridad Aérea. Señorías, estamos hablando del funcionamiento ordinario de la seguridad. Tenemos la obligación de que el ciudadano perciba que la seguridad es lo primero, pero además tenemos la obligación de que esto sea verdad.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pregunto al señor Llamazares si acepta la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Sí, acepto la enmienda, señora presidenta.

— **RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA DE CERCANÍAS QUE UNIRÁ BENACAZÓN CON SEVILLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000576.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Me ha pedido la portavoz que va a defender la proposición no de ley 6.ª, relativa a la construcción de la línea de cercanías que unirá Benacazón con Sevilla, si se puede adelantar a la 5.ª por otras obligaciones. Ahora nos tocaría debatir la proposición no de ley 5.ª y la ponente del Grupo Parlamentario Socialista ha pedido debatir primero la 6.ª por otras obligaciones simultáneas que tiene. ¿Les parece bien? (**Asentimiento.**) Muchas gracias.

Para debatir esta proposición, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Popular el señor Tarno. (**El señor presidente ocupa la Presidencia.**)

El señor **TARNO BLANCO**: La ciudad de Sevilla y su área metropolitana tiene una escasa presencia de cercanías como transporte público. El cercanías se limita a una sola línea, Utrera-Santa Justa-Lora del Río y a un pequeño circular en el interior de la ciudad. El día 13 de noviembre de 2006, el Ministerio de Fomento presentó el proyecto de ampliación de la red de cercanías en la provincia de Sevilla, un plan cuyo coste previsto era de 129 millones de euros y el propio ministerio decía que este plan se completaría en un máximo de cuatro años. Era fundamentalmente un plan que contemplaba mejoras en la actual red, la construcción de algunas estaciones, pero fundamentalmente la puesta en marcha de una línea en la comarca del Aljarafe que unirá Benacazón con Sevilla. Con esta línea se pretendía mejorar el transporte público, en aquel momento escaso o casi nulo, en una de las áreas de mayor crecimiento de la zona metropolitana de Sevilla. No hay que ser muy listo para ver que en cuatro años —estamos muy cerca ya de concluirlos, se han cumplido tres— la construcción

del proyecto no se ha iniciado y apenas hace un mes, en mayo, se licitó por el Ministerio de Fomento los proyectos de la red de cercanías del Aljarafe; es decir han tardado tres años para adjudicar los proyectos de esta línea, incumpliendo todos los plazos previstos por parte del ministerio. Quiero recordar, por ejemplo, que la ministra de Fomento— que por lo que hemos visto en esta Comisión respecto a otras provincias debió sufrir la pobre incontinencia verbal—, decía que las obras para ampliar la red de trenes de cercanías de Sevilla en la línea del Aljarafe empezaría en el año 2008; sería en otra vida porque en el año 2008 evidentemente no se empezó esa línea. Estamos hablando de una infraestructura esencial para la comarca de Sevilla para desatascar uno de los grandes puntos negros de tráfico del área metropolitana de Sevilla. Además, estamos hablando de un proyecto relativamente fácil en lo técnico porque sería aprovechar el antiguo trazado de la línea de tren Sevilla-Huelva, modernizar y poner en valor antiguas estaciones y construir alguna otra en ciertas localidades del Aljarafe; era un proyecto que no requería un gran esfuerzo de carácter técnico ni siquiera a la hora de expropiaciones, etcétera, que complican enormemente los proyectos. Estamos hablando de un proyecto fácil. Con el cercanías se tiene la sensación de que estamos en lo que yo llamo el ritmo PSOE, es decir el tiempo en terminar las infraestructuras. Lo hemos visto en nuestra comunidad autónoma, en Andalucía, con la famosa A-92, que ha tardado más de diez años en construirse. He escuchado aquí al portavoz del Grupo Socialista hablando de una autovía en la provincia de Granada; es decir, el éxito del PSOE que ha terminado una autovía, una autovía que ha tardado quince años en hacerse, y todos los responsables públicos tendríamos que estar avergonzados de que para hacer apenas 60 kilómetros se tarden quince años. Mucho nos tememos que el ritmo PSOE, que el ritmo de los quince, de los diez años, es lo que va a pasar con la línea de cercanías de Sevilla, la línea del Aljarafe en la provincia de Sevilla. Es decir, vamos a llevar un ritmo no de cuatro años, como prometió en el año 2006 la ministra, sino de quince años. Lo que queremos con esta proposición no de ley son plazos concretos; queremos que se liciten las obras de una vez por todas y que se ponga en marcha una infraestructura esencial para el área metropolitana de Sevilla.

Se ha iniciado esta Comisión con un debate sobre el traspaso del cercanías a la Comunidad Autónoma de Cataluña; he oído hablar de cifras y fechas y estamos hablando en Sevilla de un plan de 129 millones de euros. Apenas hace unos meses leía en la prensa catalana que el cercanías de Barcelona preveía una inversión de 4.000 millones de euros en los próximos cuatro años y que ya estaban en marcha 2.250 millones de euros. En Sevilla solo pedimos un proyecto de 129 millones de euros, esencial para desatascar una infraestructura en una comarca enormemente poblada y que necesita de un transporte público de calidad, igual que tienen los ciudadanos de otras zonas de España. También en Madrid

hay un buen cercanías, un magnífico cercanías. El mismo que hay en Madrid, en Barcelona o en Valencia es el que yo quiero para la ciudad y la provincia de Sevilla. Lo quiero porque creo que los ciudadanos de la provincia de Sevilla tienen los mismos derechos que los de El Escorial o los de Santa Coloma de Gramanet en tener una magnífica red de cercanías. Eso es lo que yo quiero y el Gobierno suyo es el que no quiere.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación interviene para la defensa de su enmienda a la proposición no de ley del señor Tarno, la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, doña Soledad Cabezón.

La señora **CABEZÓN RUIZ**: Señorías, el grupo al que represento es consciente de la importancia y la sensibilidad que para los ciudadanos de Sevilla tiene el asunto que hoy debatimos y, por ello, el Grupo Socialista lo viene liderando e impulsando desde su inicio. Un asunto que, por otro lado, ya no es nuevo para los sevillanos y no lo es por varios motivos: en primer lugar y sobre todo por las molestias de la situación del tráfico en hora punta a los vecinos de la capital para su acceso a la misma; lo conocemos bien los socialistas, de primera mano, como también lo conoce la diputada que hoy habla en nombre de todos ellos por el Grupo Socialista. Además de conocerlo como vecina, también lo conozco como alcaldesa de uno de los municipios del Aljarafe, Albaida del Aljarafe en concreto, que desde la pasada legislatura viene trabajando, junto con otros alcaldes socialistas de la comarca y la dirección provincial del partido para impulsar el proyecto del tren de cercanías. En segundo lugar, porque los vecinos de la comarca han venido oyendo en los últimos años también la solución de la mano del Partido Socialista y, aunque en parte no les suene a nuevo pues los vecinos vienen oyendo hablar del cercanías de Sevilla y de otras infraestructuras desde los años 1992-1994, y aunque su impulso lo haya tenido que hacer posible de nuevo un Gobierno del Partido Socialista tras los ocho años perdidos por los conocidos gobiernos de castigo del PP para Sevilla y que, como también conocen los vecinos del Aljarafe y de la provincia en su conjunto, no solo afectó al cercanías sino también a la C-40, que también transcurre por el Aljarafe norte o también el metro de Sevilla que también parte del Aljarafe, concretamente de Mairena del Aljarafe, y el cual no vio ni un euro durante su mandato; mandato y presupuestos populares sobre los que, por cierto, usted también, en nombre del Partido Popular sevillano se pronunciaba entonces como que eran los mejores presupuestos de la historia para Sevilla, cuando eran los últimos a la cola en el plan de inversiones dentro del conjunto del Estado español. Todo esto y más se encuentra hoy incluido dentro de los planes de inversión del Ministerio de Fomento, así como de la Junta de Andalucía, formando parte del Plan de transportes de la Gran Sevilla que se aprueba y se pone en marcha en 2006 con el compromiso y objetivo de darle un claro impulso y prioridad al transporte de Sevilla en su conjunto. Hoy me

congratulo por el hecho de que el cercanías no es ya una propuesta sino una realidad puesta en marcha. Los proyectos están siendo redactados, como ustedes conocen, y a principios de 2010 se iniciarán las obras. Hoy no son 2,5 millones de euros con los que cuenta, sino 10,5 millones de euros con los que se iniciarán estas obras y precisamente gracias a una enmienda del Grupo Socialista para los presupuestos de 2009. También son realidades y les recuerdo la puesta en marcha actualmente de la C-40, en ejecución en su mayor parte y en redacción los últimos tramos. La puesta en marcha de la línea 1 del metro y el trabajo que se viene realizando para culminar las líneas 2, 3 y 4, así como también es una realidad reciente la adjudicación de las obras del tercer carril de la A-49, que también viene a mejorar las comunicaciones del Aljarafe o la nueva vía de comunicación transversal de los municipios del Aljarafe, llevadas a cabo por la Junta de Andalucía, a iniciativa de nuevo del Partido Socialista, lo que viene todo ello en su conjunto a mejorar la calidad del transporte en el área metropolitana y muy especialmente de los vecinos del Aljarafe.

Hoy hablamos concretamente de los cercanías del Aljarafe y quiero hacer algunas aclaraciones más al respecto. Efectivamente, el proyecto de cercanías del Aljarafe se incluye en el plan de cercanías de Sevilla anunciado en 2006 por el Ministerio de Fomento y para el que se preveía el inicio de las obras en 2008, con un presupuesto total de 129 millones de euros, extendiéndose así este transporte a un millón de usuarios, 77.000 de los cuales serían del Aljarafe, ampliándose en 43 kilómetros los cercanías con la creación de dos nuevas líneas: una, la de Sevilla-Benacazón, que es la que ustedes traen aquí hoy o la del Aljarafe y, otra, la Isla de la Cartuja, aparte de la puesta en disposición de otras nuevas estaciones, así como la mejora de la red de cercanías ya existente. Señorías, el plan está en marcha desde su anuncio y no ha parado, y no ha parado no por la incontinencia verbal de la ministra a la que ustedes aluden, sino precisamente por su compromiso manifiesto y continuamente demostrado con Andalucía y cada una de sus provincias, no como otros ministros de los que los sevillanos y andaluces tenemos otro tipo de recuerdo. El plan de cercanías de Sevilla, ya comenzó las obras en 2007 con la ampliación de la capacidad del anillo exterior de cercanías de Sevilla, continúan en el 2008 con las actuaciones en la Isla de la Cartuja y el pasado mes de mayo se adjudicó la redacción de los proyectos de la línea del cercanías del Aljarafe que usted hoy trae.

Señorías, la Exposición Universal del año 1992 trajo de la mano un gran desarrollo económico de la provincia de Sevilla y de Andalucía, así como un crecimiento demográfico paralelo en toda el área metropolitana, pero las previsiones de infraestructuras para Sevilla no se quedaban aquí. Existía un proyecto socialista de futuro para la provincia que ustedes paralizaron y de lo que hoy sufrimos las consecuencias. Como conocen, en el año 1992 se cierran las estaciones de tren del Aljarafe para su posterior reconversión. La ampliación de los

cercanías de Sevilla se inició en el año 1994 con el primer anillo ferroviario, compromiso con el cercanías que se ratificaba en el programa socialista para las elecciones en el año 1995, aunque la suerte posterior de los sevillanos ya la conocen ustedes de primera mano, y tuvo que ser de nuevo un Gobierno socialista, ocho años después, el que terminase y, finalmente, en 2004 inaugurase este primer anillo, haciendo en este tiempo por su parte tan solo dos estaciones de lo que hoy reclaman.

Señoras y señores diputados del Grupo Popular, a mí y a todos los sevillanos nos gustaría que tuviesen mayor credibilidad para reclamar lo que paralizaron durante ocho años y que posteriormente quisieron utilizar, aunque su incredulidad para soliviantar a los vecinos pensando que no iba a ser verdad y ahora quieren apropiarse porque saben que, de nuevo, las grandes inversiones en Sevilla vendrán de la mano de los socialistas. Aunque tengo que decirles que tarde, aceptamos que arrimen el hombro y se preocupen menos de la foto y más por los problemas de los vecinos que solo se solucionan con el empuje firme y no con los flashes del momento. Hoy el Grupo Popular pide que en el plazo de 2010 se ponga en marcha el cercanías, aunque aquí hemos escuchado que se liciten las obras. Ellos mismos reconocen la irrealidad y el oportunismo de la propuesta que hoy nos traen. Pues bien, les aseguro que este grupo seguirá trabajando —y así tienen el compromiso todos los ciudadanos de Sevilla— decididamente para que en los próximos presupuestos se refleje el compromiso en el cercanías de Sevilla, en el cercanías del Aljarafe y que este se ponga en marcha lo antes posible porque, como ustedes saben, los plazos administrativos no siempre permiten hacer posibles los deseos de todos los sevillanos y de todas las sevillanas.

Como podrán ver, votaremos en contra del oportunismo y de la irrealidad del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún otro grupo parlamentario quiere intervenir para fijar posición? **(Pausa.)**

— **RELATIVA A LA PLANIFICACIÓN DE LAS REUNIONES DEL GRUPO DE TRABAJO TÉCNICO DE RUIDO DEL AEROPUERTO DE BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000534.)**

El señor **PRESIDENTE**: Sin más, pasamos al siguiente punto, que es el punto 5.º que aparece en el orden del día y 6.º en el orden de debates, relativa a la planificación de las reuniones del grupo de trabajo técnico de ruido del aeropuerto de Barcelona y que ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular, a cuyo portavoz, don Antonio Gallego, le damos la palabra.

El señor **GALLEGO BURGOS**: Qué suerte que en Sevilla todo sea estupendo, qué suerte que en Sevilla, los supersocialistas, hagan que la comunidad vaya tan

bien. Realmente me he quedado perplejo de este mitin del Partido Socialista andaluz, nunca había asistido a esto y ahora aprovecho la ocasión para invitarles a que intenten resolver ese 30 por ciento de paro que supongo que también será gracias a los socialistas.

Nosotros no vamos a hacer tanta política, no vamos a dar un mitin, pero vamos a hablar de una cuestión absolutamente técnica y que afecta a muchísimos ciudadanos y a algunas ciudades del entorno metropolitano de Barcelona. Desde hace ya algunos años, los representantes de AENA, del Ministerio de Fomento y los ayuntamientos de la zona acordaron la creación de un grupo de trabajo técnico del ruido —GTTR en adelante— y la Comisión de seguimiento ambiental para las obras del aeropuerto de Barcelona, CSAAB. El objetivo era encontrar una solución consensuada entre todas las partes a la problemática de los ruidos provocados por el tráfico aéreo del aeropuerto de Barcelona. La periodicidad con que se han ido celebrando las reuniones de este grupo técnico del ruido mantenían una cierta regularidad, pero a partir de la undécima reunión, el GTTR empezó a diluirse de tal modo que entre reunión y reunión llegaron a pasar más de 440 días. Finalmente, se reactivó en octubre de 2008, no sabemos si como consecuencia de que el Grupo Popular presentara en esa fecha una iniciativa que es la que hoy se debate en esta Comisión de Fomento. Esta situación ha provocado que el GTTR se haya convertido en un instrumento de trabajo poco operativo realmente para tratar la problemática del ruido del aeropuerto de El Prat. Los vecinos de las localidades que rodean el aeropuerto de El Prat —El Prat, Castelldefels y Gavà fundamentalmente— habían solicitado, con poco éxito todo hay que decirlo, reuniones para intentar solucionar las molestias que sigue produciendo el aeropuerto de El Prat. Por estos motivos presentamos en octubre del año pasado esta proposición no de ley en la que hemos tratado de llegar a acuerdos con el partido que sustenta al Gobierno. Es cierto que la Comisión de seguimiento ambiental de las obras del aeropuerto de El Prat es el organismo institucional, es el organismo, por así decirlo, más político. A esta comisión por tanto hoy la instaremos a que cambie su reglamento interno, en virtud del pacto que hemos alcanzado con la diputada Dolors Puig y le pedimos que le exija al GTTR que se reúna como mínimo cada tres meses, tal y como acordó la misma comisión política. Nosotros en este caso proponíamos que se reuniera cada mes y, al final, producto de la negociación, hemos llegado al acuerdo de que por lo menos haya una reunión cada tres meses. Además, pedimos que si ocurre un suceso extraordinario, a petición de cualquiera de las partes, se pueda reunir este grupo técnico en un plazo de veinte días, tal y como propone la Asociación de Vecinos de Gavà Mar, que son un referente en la lucha vecinal contra los ruidos en el entorno de Barcelona y realmente nos han ayudado mucho a plantear estas cuestiones porque son los que conocen de primera mano los problemas que puede generar el aeropuerto de El Prat. Aunque el GTTR haga muy bien su trabajo, si no se

reúne esa comisión política, el CSAAB, no se obtendrán resultados y no se podrán elevar soluciones y estas a su vez nunca serían vinculantes. Por eso pedíamos en un segundo punto que el CSAAB se reuniera como mínimo cada dos meses; al final hemos consensuado que sean tres reuniones al año. Está clarísimo que si no obligamos a esta comisión a que se reúna caen en la tentación de ir durmiendo los temas que se tratan en la comisión técnica. De hecho, ha sido así en algunas ocasiones e, insisto, entre reunión y reunión, para escuchar los problemas de los vecinos han pasado en algunas ocasiones muchos meses. Ese tema se tiene que resolver, esa comisión tiene que trabajar, tiene que reunirse, tiene que escuchar los problemas de los vecinos que viven cerca del aeropuerto y en este sentido el Ministerio de Fomento y AENA han de tomarse en serio estas comisiones, deben reunirse, por tanto, con cierta periodicidad y de manera regular, han de escuchar a los municipios afectados y no vale con celebrar una reunión de uvas a peras, siempre y cuando a AENA y al ministerio les convenga.

Esa es la idea de la propuesta. Esto puede redundar en una mejor coordinación, las administraciones dispondrán de una mejor información, su trabajo será más ágil y, por tanto, los ciudadanos estarán más protegidos ante esta situación. Estamos de acuerdo con la filosofía de la enmienda que presenta el Grupo Socialista, hemos tenido que renunciar a que estos grupos se reúnan un poco menos de lo que desde mi punto de vista se tendrían que reunir, pero nosotros analizamos la cuestión, la vemos de manera positiva y estaremos muy pendientes de que se cumpla este acuerdo. Insisto, tenemos que decirle al ministerio, a AENA, a la comisión técnica y a la comisión política que tienen que trabajar, que tienen que estar muy encima y, algo es algo realmente.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, Dolors Puig.

La señora **PUIG GASOL**: Como ya ha dicho el portavoz que me ha precedido, los problemas de los ruidos que padecen los ciudadanos que viven alrededor del aeropuerto de El Prat vienen de lejos y vienen desde que se hizo la tercera pista. Se hizo la tercera pista y no se cumplió con la huella acústica. No se cumplió con la huella acústica y entonces a los vecinos que antes vivían tranquilos les aparecieron los aviones a muy pocos metros casi de sus casas. La verdad es que sufrieron y están sufriendo aún bastantes perjuicios, pero creo que tenemos que ver la viabilidad del aeropuerto de El Prat en función también de la importancia de esta infraestructura para Cataluña. Entonces, como ha explicado —y creo que ha estado bastante claro— se creó, a petición de los vecinos pero a petición también de los alcaldes de Gavà, de Castelldefels, de El Prat de Llobregat, de Sant Boi, de todos estos alcaldes, este grupo de trabajo técnico de ruido que estaba sujeto a elevar sus propuestas a la Comisión de seguimiento ambiental del aeropuerto de Barcelona, que

además es una comisión que se creó por la huella acústica obligatoria que tienen todos los aeropuertos o las ampliaciones que se hacen y ya se creó en 2002, o sea que ya viene de lejos. Este grupo de trabajo hizo un buen trabajo, por decirlo de alguna manera, y lo más remarcable del mismo fue el cambio de rol de pistas, o sea, se crearon lo que llamamos las pistas segregadas, de entradas y salidas, que hizo que el ruido fuera mucho menor. Los ciudadanos que viven allí agradecieron este cambio de rol de pistas. Ellos hicieron este trabajo que elevaron a la CSAAB, esta lo aprobó y hoy aún funciona de esta manera, porque ellos creían que cuando pusiéramos en marcha la terminal 1 tendríamos problemas otra vez por esta operabilidad de pistas, pero no, de momento aún se mantiene este tipo de rol de pistas que pactaron todos.

Las servidumbres de un aeropuerto siempre son muy importantes y por eso se pone en valor. El Grupo Socialista tiene voluntad política de que los vecinos, porque además estas poblaciones vecinales han creado equipos técnicos, puedan dirigirse a AENA, que es el responsable, para que las operaciones sean lo menos molestas posible. Esto hace que la operatividad del aeropuerto sea la óptima y el bienestar de los vecinos intentamos que sea el máximo con las menos servidumbres posibles, diría yo. Por eso, cuando el portavoz del Grupo Popular me pidió pactar, todos nosotros estuvimos de acuerdo sin embargo, ante la propuesta de poner un calendario a una comisión técnica que depende de una comisión política, hicimos esta enmienda, porque nos parecía que era mejor que fuera la comisión política quien indujera un calendario. Esto se entendió y también entiendo yo —que me ha propuesto y por eso hemos hecho esta transacción última— que si la comisión técnica se tiene que reunir y elevar sus decisiones a la comisión política, esta también tenga unas reuniones periódicas para que haya más fluidez entre las dos comisiones, en aras siempre del bienestar de las personas que viven alrededor de este equipamiento tan importante para Barcelona y Cataluña.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar la posición, ¿quiere intervenir algún grupo más? (**Pausa**.)

— **SOBRE EL TREN DE ALTA VELOCIDAD DE CANTABRIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000713.)**

El señor **PRESIDENTE**: Si no hay, pasamos al siguiente punto del orden del día, el punto 7.º, que es el punto 8.º del debate, proposición no de ley sobre el tren de alta velocidad de Cantabria, presentada por el Grupo Parlamentario Popular y cuyo portavoz, señor Martínez Sieso, tiene la palabra.

El señor **MARTÍNEZ SIESO**: Existe un error material que ruego se corrija. Concretamente es al final del punto número 2, donde se dice: con las mejores características técnicas Galicia-Madrid, Asturias-Madrid y

Bilbao-Madrid, debe decir: con las mismas —no con las mejores— características técnicas.

Dicho esto, me voy a remontar un poco en la historia sobre este asunto de la alta velocidad a Cantabria. En la época en que gobernaba el Partido Popular se dieron una serie de trámites, algunos de ellos muy importantes, y el último fue la publicación en el «Boletín Oficial del Estado», concretamente el 6 de marzo del año 2004. Pues bien, ese día se publica en el BOE la licitación del proyecto básico de la línea de alta velocidad Palencia-Santander, tramo Reinosa-Los Corrales de Buelna. Precisamente, se trata del tramo más difícil de todo el recorrido. Es el que salva la cordillera Cantábrica y el que desde un punto de vista técnico es el más exigente. Esto ocurre el 6 de marzo, se celebran las elecciones, hay cambio de gobierno y bajo los gobiernos del Partido Socialista ya en el «Boletín Oficial del Estado» del 1 de mayo del año 2004, es decir, inmediatamente después de tomar posesión doña Magdalena Álvarez como ministra de Fomento, el ministerio pospone la apertura de las ofertas para la redacción del proyecto básico del tramo anteriormente citado. El día 9 de junio del año 2004, la ministra de Fomento en aquel momento declara en Torrelavega, bien cerca de Corrales de Buelna y de Reinosa, textualmente: El tren de alta velocidad Palencia-Santander no sufrirá ningún retraso y será magnífico, pero lo que no vamos a hacer es lo que quiere el Partido Popular, no vamos a ejecutar expropiaciones más caras para pagar a los amigos. Califiquen como quieran, señorías, estas declaraciones. Pero lo peor no son las declaraciones, lo peor es lo que se publica en el «Boletín Oficial del Estado» el 8 de octubre del año 2004. El Ministerio de Fomento en el BOE anula y deja sin efecto la licitación del proyecto básico del tramo Reinosa-Los Corrales de Buelna. Y desde el año 2004 hasta ahora, nada de nada, excepto múltiples manifestaciones, declaraciones, acuerdos, exposiciones que o no se han cumplido —me refiero a las manifestaciones y declaraciones— o han generado desconcierto y preocupación y voy a citarles algunas de ellas; por ejemplo, los encuentros que ha habido durante todos estos años, durante cinco años, entre los presidentes, el presidente del Gobierno de la nación y el presidente de Cantabria. En la primera visita que giró el presidente de Cantabria al presidente Zapatero, ya en el año 2004, declararon ambos que las obras de la alta velocidad a Cantabria era una prioridad para el Gobierno socialista. Así, en años sucesivos han venido declarando lo mismo, hasta la última visita que se celebró el día 21 de octubre de 2008, en la que han reiterado lo mismo. Han reiterado lo mismo, pero en esos cinco años no se ha hecho absolutamente nada, es decir que las prioridades de los dos presidentes respecto a las prioridades del AVE a Cantabria se han traducido en que no se ha hecho absolutamente nada en Cantabria respecto a este asunto desde el año 2004.

Otro asunto en el que merece la pena que me detenga un momento es este retraso en el tiempo, que llega a ser

tan preocupante desde el punto de vista de los ciudadanos que en la reedición del pacto de gobierno que se produce el 20 de junio del año 2007 entre regionalistas y socialistas, se firma un documento cuyos uno de los puntos más importantes entre los cuales se fundamenta dicho pacto dice textualmente lo siguiente: El Partido Socialista Obrero Español se compromete a que el tren de alta velocidad Madrid-Santander deberá ser de las mismas características y sus obras deberán ejecutarse al mismo ritmo que los trenes de alta velocidad a Asturias, Euskadi y Galicia. Y, a continuación, dice: Durante el año 2008 deberá estar aprobado, tras la oportuna información pública, el estudio informativo y el informe de impacto ambiental de los tramos Alar del Rey-Reinosa y Reinosa-Santander. No tengo que recordarles que el señor Blanco, actual ministro de Fomento, como número dos del Partido Socialista en aquel momento y actualmente también, no solo conoció este pacto y este documento sino que lo impulsó y que a 24 de junio de 2009 no se ha hecho absolutamente nada respecto a la alta velocidad a Cantabria. Ni se va al ritmo de la alta velocidad a Asturias, Euskadi y Galicia, ni está finalizado el estudio de impacto ambiental de los tramos Alar del Rey-Reinosa y Reinosa-Santander.

Hay más, en una exposición reciente realizada en Valladolid y organizada por el Gobierno de España, el Ministerio de Fomento y ADIF sobre las líneas de alta velocidad en el norte y noroeste, se publica este mapa que señala única y exclusivamente las líneas de alta velocidad Valladolid-Burgos-Vitoria y Palencia-León-Asturias. Es una gran Y griega que parte de Valladolid, va hasta Palencia y uno de sus trazos se desplaza hacia el País Vasco, con sus correspondientes subtramos y proyectos y otro de ellos se desplaza hacia Asturias pasando por León, también con sus correspondientes subtramos y proyectos, pero en el centro, un agujero negro, es decir, no hay tren de alta velocidad a Cantabria. ¿Qué ocurre? ¿Que el Gobierno tiene intención de hacer el proyecto de alta velocidad a Cantabria o que el proyecto de alta velocidad está tan poco definido que no pueden ni siquiera identificar los subtramos que lo componen y esa es la razón por la cuál no aparece en este mapa?

Finalmente, señorías, anteayer ha comparecido el ministro de Fomento en el Senado y su intervención ha estado llena de compromisos respecto de proyectos a desarrollar en muchas comunidades autónomas, pero fue absolutamente decepcionante en este asunto, ya que lo despachó manifestando que el proyecto —y son palabras textuales— sigue su trámite, para lograr unos tiempos de viaje competitivos. Señorías, los asturianos, los gallegos, los vascos pueden estar preocupados por el ritmo de las obras, pero es que en Cantabria ni siquiera hay obras. Por esta razón pido su apoyo para que se apruebe esta proposición no de ley, a la que por cierto se ha presentado una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista que ya anuncio que no podemos aceptar porque realmente no existe un compromiso firme sobre la alta velocidad a Cantabria. No solamente hablan de la alta velocidad de

Santander a Madrid, respecto de la cual no se ha hecho nada en cinco años, sino que ahora parece ser que no vamos a tener solamente un tren de alta velocidad, sino dos, uno que nos una a Madrid y otro que nos una a Bilbao. Hablan de continuar el impulso, cuando el impulso en estos cinco años ha sido cero y por otra parte quiero recordar en esta Comisión que en el día de ayer el presidente de Cantabria ha dicho que en el año 2015 se podrá ir de Santander a Reinosa y de Santander a Bilbao en alta velocidad. Si las obras del tren que debe conectarnos con Madrid, en el ámbito territorial de Cantabria, no se inician antes del 2011, es difícil que en el 2015 pueda estar terminada la conexión entre Santander y Reinosa.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación interviene para la defensa de su enmienda la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, Gloria Gómez.

La señora **GÓMEZ SANTAMARÍA**: Señorías, señor Martínez Sieso, como no puede ser de otra manera comparto absolutamente su interés por la llegada del AVE a Cantabria. Deduzco que lo único que usted y yo no vamos a compartir esta tarde aquí es la confianza. Usted no tiene ninguna confianza en que esto ocurra y yo sí la tengo. Estoy segura y además confío en que este Gobierno va a llevar la alta velocidad a Cantabria.

En su exposición de motivos nos ha hablado de incógnitas y yo voy a tratar de aclarar a SS.SS. algunas de estas incógnitas. ¿Cuál es la situación actual de la línea de alta velocidad entre Madrid y Santander? El tramo Madrid-Valladolid está en servicio, excepto el paso por Valladolid que está en este momento en obras. Como usted, señor Martínez Sieso bien sabe, la puesta en marcha de este tramo ha reducido en torno a una hora el trayecto Madrid-Santander; en el tramo Valladolid-Venta de Baños-Palencia están licitadas o en ejecución las obras de todos los tramos excepto el paso por la ciudad de Palencia cuyo estudio informativo se encuentra en redacción muy avanzada y nuevamente la puesta en marcha de estas obras va a suponer un recorte más en el tiempo del trayecto a Santander. En el tramo Palencia-Alar, los proyectos constructivos están recientemente finalizados y por último en el tramo Alar del Rey-Santander, que se ha subdividido a su vez en tres tramos para agilizar precisamente la tramitación de los proyectos, se ha presentado al Ministerio de Fomento la segregación del tramo Alar del Rey-Reinosa para, precisamente, avanzar en este tramo que es el de menor complejidad técnica. El tramo Reinosa-Los Corrales de Buelna es el de mayor complejidad técnica, como usted muy bien ha dicho, complejidad no sólo técnica sino también medioambiental. Usted ha dado un dato también muy interesante que es cierto y es que ustedes presentaron un proyecto que fue publicado en el Boletín el 6 de marzo de 2004, es decir, muy poquito antes de las elecciones. ¿Qué ocurría con ese proyecto y por qué fue anulado? Usted, señor Martínez Sieso, era presidente de la comunidad autónoma en ese momento. **(Denegaciones.)** Sabe

muy bien que ese proyecto contenía importantísimas deficiencias técnicas y medioambientales y por eso hubo de ser anulado. El último tramo para llegar a Santander es el tramo Los Corrales de Buelna-Santander y este está pendiente entre otras cosas de llegar a un acuerdo con el Ayuntamiento de Santander para la unificación de las infraestructuras ferroviarias en la ciudad de Santander.

Yo creo que compartiendo, como compartimos, el deseo de que el AVE llegue a Cantabria y por tanto a Santander, no estaría nada de más que le pidiese a su compañero de partido y alcalde de Santander que deje de poner palos en las ruedas. El proyecto de unificación de las infraestructuras ferroviarias en Santander es un proyecto de más de 370 millones de euros y que va a poner a disposición de la ciudad de Santander 250.000 metros cuadrados de terreno. El alcalde de Santander además de esto quiere que el Ministerio de Fomento se haga cargo de una serie de infraestructuras que corresponde ejecutar a la ciudad de Santander. Yo sé que nunca van a aceptar que la solución a muchos de los problemas de la ciudad de Santander llegue de la mano de un gobierno socialista; la unificación de las infraestructuras ferroviarias es una de ellas, pero podemos recordar por ejemplo el distribuidor de La Marga, la ronda de la bahía, el puente de Raos que se inaugura el día 1 o la puesta a disposición de los terrenos de La Remonta para la construcción de viviendas de protección oficial a las que, por cierto, también están poniendo todas las pegas que pueden.

Volviendo a su proposición no de ley, les hemos planteado una enmienda para que el Gobierno continúe llevando a cabo la contratación de los proyectos que, en algunos tramos son de gran complejidad y, desde luego, no podemos anteponer plazos a soluciones técnicas, medioambientales o a la propia seguridad. Usted sabe que su proposición no de ley no es realista, sabe que es para que no se la podamos aceptar en sus términos. Usted también sabe que es muy difícil, por no decir imposible, que en una obra de esta envergadura se fijen plazos hasta que no están firmados los contratos de obra y aun así pueden surgir imprevistos que los alteren. Y aún más difícil si el AVE tiene que llegar a Santander y el ayuntamiento no tiene disposición para llegar a un acuerdo en la unificación de las infraestructuras ferroviarias, que podamos dar plazos concretos.

Señor Martínez Sieso, le pido que pongan su granito de arena. Solo hay que aportar un poco de voluntad para llegar a acuerdos y además quiero insistir en que creo que podemos hacerlo posible. Tendremos plazos, el AVE llegará a Cantabria y además el AVE va a llegar a Cantabria no solamente con Madrid sino, como usted muy bien ha dicho, también con Bilbao.

El señor **PRESIDENTE**: Aunque anteriormente el señor Martínez Sieso ha rechazado esta enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, le reitero antes de pasar al siguiente punto...

El señor **MARTÍNEZ SIESO**: Sí, señor presidente, le reitero que no aceptamos la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

— **RELATIVA A LA FIRMA DE UN NUEVO CONVENIO DE TREN Y TRANSPORTE PÚBLICO CON EL GOBIERNO BALEAR POR EL IMPORTE DE 1.616 MILLONES DE EUROS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000722.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 8.º del orden del día, proposición no de ley relativa a la firma de un nuevo convenio de tren y transporte público con el Gobierno balear por el importe de 1.616 millones de euros. Fue presentada por el Grupo Parlamentario Popular y su portavoz, la señora Mercant Nadal, tiene la palabra.

La señora **MERCANT NADAL**: Intervengo en nombre del Grupo Parlamentario del Grupo Popular en relación con la proposición no de ley 161/722 presentada por mi grupo sobre la firma de un nuevo convenio de tren y de transporte público para las Illes Balears. Sobre la proposición podía argumentarles que apoyarla sería realmente dar respuesta justa a la obligación que tiene el Estado español de paliar el desequilibrio existente entre las aportaciones de nuestra comunidad y la financiación que recibimos. Como ustedes saben, las Baleares figuran a la cabeza de los contribuyentes y a la cola de los receptores. A los compañeros del Grupo Socialista podría argumentarles que apoyar esta iniciativa sería cumplir con una de las promesas realizadas por el presidente del Gobierno a nuestra comunidad autónoma, mitigando de esta manera el sistemático y conocido incumplimiento de las mismas; podría argumentarles que el derecho a disfrutar de una calidad de vida en relación al transporte público de los ciudadanos de las Baleares debe ser equiparable a la del resto del Estado español. Si ustedes conocen mi comunidad habrán podido observar el agravio comparativo con el resto de las comunidades en este aspecto. También, dada la espiral en que ha entrado el Gobierno de las Islas Baleares, convertido en una especie de jaula de grillos donde cada uno de los seis partidos que están en el poder mantiene opiniones divergentes, podría argumentarles que sería una ocasión única para dar apoyo a este Gobierno autonómico en una de las pocas decisiones compartidas por el Parlamento balear: la clara y urgente necesidad de disponer de la cantidad estimada suficiente para potenciar el tren y el transporte público.

Señorías, todos y cada uno de estos argumentos sería suficiente para que ustedes apoyaran esta proposición, pero existe además una razón adicional para que esta propuesta sea de consenso unánime; no se trata de una propuesta de carácter localista, no se trata de que se les pida a SS.SS. que apoyen a las Illes Balears y se dejen de lado otras comunidades con más o menos recursos. Esta

propuesta es una proposición en la que el beneficiario será el conjunto del Estado español y no una determinada comunidad. Se trata de no mirar hacia el pasado y empezar a invertir en el futuro. Me explico. Como ustedes saben, aunque las Baleares no sean muy significativas en número de residentes sí lo son en la aportación de dividendos al producto interior bruto del Estado español, lo han sido desde el inicio de la democracia y lo continúan siendo en la actualidad. La principal y casi única fuente de divisa de nuestra comunidad autónoma es el turismo, un mundo del turismo que exige competitividad, que exige soluciones rápidas en una realidad cambiante, que exige calidad en la oferta propia en relación con otras ofertas de mercado. Balears, a pesar de los grandes avances obtenidos en materia de carreteras, tren y metro, efectuados en la pasada legislatura, se encuentra aún en situación deficitaria en materia de transporte público, necesita una inversión urgente y adecuada en esta materia. Y España, señorías, necesita que la imagen de la sociedad balear sea atrayente para el visitante. En caso de no dotar a la sociedad balear de una infraestructura ferroviaria rápida, moderna y eficaz, en caso de no poder soterrar los pasos ferroviarios por ciudades importantes como Manacor o Inca, separando las ciudades y produciendo con ello el consiguiente daño medioambiental, nos podemos encontrar con una red que en pocos años se convertiría en deficitaria por su ínfimo uso, ya que ni españoles ni turistas utilizarían un transporte incompleto que tardaría más de dos horas en realizar, por ejemplo, el trayecto Palma-Artà, cuando por carretera se tarda poco más de una hora. Una mala comunicación mengua la aportación del turismo de forma muy significativa, provocando una desviación del mismo hacia otros países que sí enfocan su realidad cultural y social en ofrecer una imagen agradable para sus visitantes. Y si las Islas Baleares se convierten en deficitarias, España pierde, perdemos todos; es urgente por tanto tomar estas decisiones. Disponer de unas infraestructuras ferroviarias acordes con las necesidades de la principal isla balear, Mallorca, sin duda traerá beneficios medioambientales al disponer de un medio de transporte competitivo con el automóvil.

Esta proposición no de ley que les presentamos lleva incorporadas todas las ventajas de cualquiera de los forzados planes del Gobierno y, además de ser una necesidad para la sociedad balear, es una apuesta para el futuro, una inversión para obtener más recursos. Y como dijo don José Ingenieros, filósofo argentino, los hombres y pueblos en decadencia viven acordándose de dónde vienen; los hombres geniales y pueblos fuertes solo necesitan saber a dónde van. Y ustedes, señorías, saben que las Baleares deben ir en dirección a ofrecer un turismo de calidad, atrayente y competitivo. Es conocido que se ha estimado necesario percibir la cantidad de 2.069 millones de euros para impulsar el tren en la isla de Mallorca y el transporte público en las Islas Baleares, cantidad que se corresponde con el 2 por ciento de los planes nacionales de infraestructuras en materias ferroviarias. El señor Rodríguez Zapatero, una vez finalizada su campaña

electoral, sólo ha comprometido en los presupuestos para la presente legislatura la cantidad de 443,75 millones de euros, cifra totalmente insuficiente y que solo conduciría a una chapuza con tintes electoralistas. Por ello, les pido su apoyo para instar al Gobierno a firmar un nuevo convenio de tren y transporte público con el Gobierno balear por el importe añadido de 1.616 millones de euros a la cantidad incluida en los presupuestos actuales.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para defender la posición de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el señor José Manuel Bar.

El señor **BAR CENDÓN**: Señorías, yo creo que estamos una vez más ante una de esas proposiciones del Partido Popular que retratan perfectamente las contradicciones a las que nos tienen tan acostumbrados. Por la mañana —y ustedes lo recordarán perfectamente porque lo tenemos fresco—, en los plenos, nos piden que bajemos los impuestos, la recaudación del Estado, nos reprochan que incrementemos el techo del gasto y, por tanto, la capacidad de inversión del Estado, pero por la tarde, una a una, en casi todas las comisiones, nos están pidiendo que gastemos más y más. ¡Hombre!, creo que alguien debería sentarse dos horas con los señores Rajoy y Montoro y explicárselo de una vez.

Centrándonos en esta proposición no de ley, lo primero que quiero hacer es precisar un par de elementos que contiene su redacción tanto en la exposición de motivos como en su parte propiamente dispositiva. En ella se hace referencia a lo acordado por el Parlament balear, y francamente les tengo que decir que yo no veo que coincida con la literalidad de los acuerdos allí adoptados. Es cierto que el 10 de octubre la Cámara balear consensuó una proposición en la que se pedía la firma de un convenio de ferrocarril y que las inversiones en esta materia se ajustasen a la proporción que sobre el PEIT correspondiese a la tasa de población de las islas, pero lo que también es cierto —y esto no se ha dicho aquí— es que meses después, el 4 de marzo, el mismo Parlament balear, y por acuerdo mayoritario de todos los grupos excepto del Popular, rechazó una proposición muy similar a la que hoy se presenta aquí; no es casual que allí la registrasen el 13 de enero y aquí el 23 de enero, por eso son tan coincidentes. ¿Qué paso entre el acuerdo que mencionamos antes del 10 de octubre y el rechazo que digo del 4 de marzo? Lo primero es que la proposición allí rechazada está, como he dicho, en la misma línea que la que hoy se debate aquí y que, por tanto, por respeto a la propia Cámara balear, mi grupo no acepta y enmienda, y lo segundo es que entre una y otra se firmaron dos convenios entre el Ministerio de Fomento y el Govern de les Illes Balears y los consells insulars de cada una de las cuatro islas. Por cierto, permítanme decirles que ambos convenios constituyen un hito histórico para las islas tanto por los niveles de financiación como por la sintonía y la concertación entre ambos gobiernos, sintonía por fin encontrada ¡Dios mío!, superando épocas pasadas de

penuria y desencuentro, épocas en que o bien aquí o bien allá gobernaba el Partido Popular.

Ni mi grupo ni el Ministerio de Fomento ni el Govern balear nos vamos a dar por satisfechos con lo alcanzado y vamos a seguir trabajando para avanzar aún más en todos los ámbitos del transporte, la movilidad y las infraestructuras sostenibles; insisto en lo de sostenibles, porque no, desde luego, en las obras impactantes y mastodónticas como las que provocaron el rechazo y hasta la convulsión social en Ibiza —ustedes lo recordarán—, por no hablar del metro submarino de Palma, que a ver si conseguimos reflotar. Decía, dos importantes convenios: uno, el de carreteras, que se formalizó con cada consell insular el pasado 14 de mayo, por un importe de 568 millones de euros, representa —tomen nota, señores del PP— 187 millones más que la suma de todos los convenios anteriores del periodo en que ustedes gobernaban entre 1998 y 2004; y otro, el de ferrocarriles, firmado el 16 de octubre, por un importe de 443,7 millones, que es el que ahora se pretende corregir y que supone —y recojo además la expresión dicha en el Parlament balear por alguien que no es precisamente de mi grupo— la mayor inversión en materia ferroviaria de toda la historia de las Illes Balears. Y en ciernes tenemos, prácticamente a punto de cerrar, el convenio para el tranvía o tren ligero, como se le quiera llamar, de Palma, por un importe que no me atrevería yo a aventurar hoy aquí porque corresponde a la negociación entre los gobiernos, pero que estará con toda seguridad muy por encima de los 300 millones de euros. En fase todavía preliminar se encuentran otras conversaciones sobre la incorporación de nuevos convenios destinados a la potenciación del transporte público sostenible y que beneficien al resto de las islas, porque como ustedes comprenderán el ferrocarril beneficia solo a una de esas. Por tanto, ¿pretende el Grupo Popular que desde aquí instemos a la derogación del convenio recientemente firmado por acuerdo de ambos gobiernos y a satisfacción de las instituciones propias, entre otras la mayoría de la Cámara balear, para hacer uno nuevo que satisfaga más al Partido Popular? Creo que no es baladí hacer este tipo de consideraciones por cuanto el artículo 30.5 del Estatuto de Autonomía establece la competencia exclusiva de la comunidad autónoma en materia de ferrocarriles, carreteras y caminos. Entendemos pues, y por una cuestión de principios, que debiéramos dejar que sean las instituciones propias las que reclamen lo que deseen en materia de convenios y, si acaso, y como mucho, instar, con carácter general, desde aquí al Gobierno a que esa financiación no sea discriminatoria, sea justa y atienda a las características propias de la comunidad, entre otras la de su realidad geográfica y poblacional, pero nunca —entendemos en el Grupo Socialista— enmendar desde aquí la plana a lo acordado en un Parlament que tiene competencias exclusivas. La enmienda que presentamos aquí apunta precisamente en ese sentido.

No puedo evitar, no puedo dejar de señalar las contradicciones del Partido Popular cuando presenta una propo-

sición no de ley de este tipo. Se lo decía un diputado en el Parlament balear en tono distendido, y no se lo tomen a mal porque era en tono distendido, pero se comportan como si tuvieran el desdoblamiento de personalidad del doctor Jekyll y mister Hyde. Cuando están en la oposición hacen del bueno, del doctor Jekyll, y se vuelcan en preocupación por el transporte y su financiación —lo hablaban también antes con Cantabria—, pero cuando gobiernan llega Hyde, convenios paupérrimos, si es que los hay, y desacuerdo entre instituciones; porque el anterior convenio ferroviario, conviene recordarlo, data de 1994 —Felipe González— y el de carreteras —Aznar— no dejó más que deudas y desatinos en su ejecución.

Permítanme finalizar explicando otros sentidos de nuestra enmienda. El primero era, desde luego, el de respetar la decisión soberana de las instituciones balears y el segundo porque entendemos que parcelar en porcentajes la financiación a recibir por modalidades de transporte de las que contempla el PEIT en función del criterio poblacional originaría obvios desatinos, cuando no discriminaciones. Por poner dos ejemplos, es como si Castilla y León nos pidiese un porcentaje en razón de su población de lo que se destina a puertos marítimos. No tendría sentido. O en el caso balear, que Ibiza y Formentera tuvieran que recibir la parte correspondiente a ferrocarriles; me dirán ustedes dónde ponemos las vías en Formentera. Lo justo, lo que corresponde a Baleares en cuanto a aportaciones del Estado —lo recordaba la portavoz del Partido Popular y yo me congratulo de ello— es una deuda histórica porque ya todo el mundo reconoce que la comunidad balear es la peor financiada en estos momentos, y por imposición del Partido Popular, no lo olvidemos, porque esa financiación se acordó con Aznar en el Gobierno. Lo que necesitamos es un tratamiento integral de todas las necesidades y modalidades de transporte, que contemple a todas las islas, sus condicionantes geográficos, su población y sus objetivos de desarrollo económico y que no nos deje atrás, como en otras épocas, ni plantee obras insostenibles. Este objetivo es el que se plantea en nuestra enmienda mediante fórmulas de cooperación entre gobiernos, respetando sus ámbitos competenciales y en buena sintonía, que es lo que ahora mismo tenemos en marcha.

El señor **PRESIDENTE**: Al objeto de rechazar o admitir la enmienda presentada y defendida por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Mercant Nadal.

La señora **MERCANT NADAL**: Anunciamos desde nuestro grupo que no admitimos la enmienda porque supone un cierto intento de mezclar conceptos y dejar la proposición en otra más de las propuestas inconcretas y pendientes de diálogo.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Mercant, no puede abrir de nuevo el debate.

La señora **MERCANT NADAL**: Pues ya cierro, muchas gracias y muy amable.

— **RELATIVA A LA REALIZACIÓN DE UN ACCESO DIRECTO DESDE LA A-8 AL CENTRO URBANO DE RIBADEO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001021.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 9.º, proposición no de ley relativa a la realización de un acceso directo desde la A-8 al centro urbano de Ribadeo, que ha sido presentada por el señor Jonquera, al cual le damos ya la palabra.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Voy a intentar ser muy breve dado que, si no me confundo, desde la Mesa se ha fijado como objetivo que las votaciones se hagan a las ocho de la tarde, no vaya a ser que luego se me impute a mí la responsabilidad de que no se cumpla una previsión tan optimista.

En la proposición no de ley presentada por el Bloque Nacionalista Galego solicitamos que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a, en primer lugar, realizar un proyecto de construcción de un acceso directo desde la autovía del Cantábrico A-8 al centro de Ribadeo, que permita la mejora del tráfico y disminuya la congestión en las entradas y salidas a esta localidad; en segundo lugar, a dotar a dicho proyecto constructivo de la dotación presupuestaria necesaria a fin de que se lleve a efecto y, en tercer lugar, a dialogar con el Ayuntamiento de Ribadeo a fin de abordar las características con las que debe de contar dicho acceso al centro urbano, de modo que se solucionen los problemas de tráfico.

Las razones que fundamentan esta proposición no son otras que el hecho de que la apertura de la autovía del Cantábrico, la A-8, a su paso por el entorno de esta villa, no ha resuelto bien las necesidades de conexión de esta vía de alta capacidad con la localidad de Ribadeo. Tanto es así que en dirección a Asturias tan sólo existe una salida, en la localidad de Piñeira, señalizada como salida Ribadeo Sur, salida situada a varios kilómetros del centro urbano de Ribadeo y a todas luces insuficiente no solo por su lejanía relativa del centro urbano sino también por el hecho de que existe una gran superficie en esa localización, lo que ha convertido esta salida en un auténtico embudo, con la consiguiente congestión de tráfico. No ocurre en cambio así en el sentido Asturias-Galicia, dado que sí existe en el sentido inverso una salida a la altura del centro urbano de Ribadeo. De ahí que se trate de un semienlace, no de un enlace completo, dado que hay salida en un sentido y no hay salida en el otro. Esta situación hace que en dirección a Asturias muchos automovilistas que tienen como objetivo llegar al centro de Ribadeo pasen la primera salida, la salida señalizada como Ribadeo Sur, atraviesen el Ponte dos Santos, el puente que atraviesa la ría de Ribadeo que sirve de límite administrativo entre Galicia y Asturias, para ya en la

parte asturiana, en la localidad de Figueras, tener que salir, hacer el cambio de sentido, para volver a ir en dirección a Ribadeo y salir en la salida del centro de Ribadeo desde Asturias. Esto es así tanto por una señalización deficiente como porque hay muchos automovilistas que son conocedores de la congestión que se produce en la primera salida y prefieren dar este rodeo, que desde nuestro punto de vista obviamente debe ser evitable si existe voluntad política.

Llamo su atención sobre los siguientes aspectos: Estamos hablando de una localidad, Ribadeo, que en los últimos años ha experimentado un importante crecimiento urbano. A eso hay que añadir que no sólo es el centro comarcal de la Mariña Oriental de Lugo sino que su influencia como centro comercial y como centro de ocio se extiende más allá de la comarca a la que pertenece. Es el principal centro comercial y de ocio de toda la Mariña luguesa y de toda la costa cantábrica luguesa —para que nos entiendan los que no conocen esta zona— e, incluso, del occidente asturiano. Esto motiva que, aparte de los residentes en Ribadeo, existan muchísimos visitantes, sobre todo los fines de semana, y además Ribadeo es una localidad turística que duplica su población de hecho en los meses estivales. Por tanto, la realización de esta salida es una necesidad no sólo para atender a los flujos de tráfico actuales sino también, y sobre todo, para atender los flujos de tráfico futuros. Además, existe un amplísimo consenso en Ribadeo, —participan de este consenso todas las fuerzas políticas y las fuerzas sociales— en demandar que se ejecute esta salida, y de hecho hay pronunciamientos unánimes de la corporación municipal de Ribadeo en ese sentido.

Les anticipo, ya para concluir y por lo tanto no entrar en contradicción con lo que dije al principio, que en el proceso de diálogo entre el grupo proponente, el BNG, y los grupos que han presentado enmiendas, tanto Partido Socialista como el Partido Popular, creo que hemos llegado a una propuesta de transacción que estimo satisfactoria, porque es una propuesta de transacción que recoge lo que para nosotros es fundamental: instar al Gobierno a llevar a cabo en el ámbito de sus competencias las actuaciones necesarias que permitan transformar el semienlace actualmente existente en la A-8 en un enlace completo para dar servicio al centro de Ribadeo, pero delimitando de una manera más precisa lo que es competencia de las distintas administraciones. Efectivamente, una vez realizado este enlace completo, la ejecución del vial que conecte este enlace con el centro de Ribadeo es competencia municipal, no es competencia del Ministerio de Fomento. Es fundamental que el Ayuntamiento de Ribadeo y el Ministerio de Fomento dialoguen para definir las características de ese vial, dado que deben ser tenidas en cuenta para ejecutar esta transformación del semienlace a enlace completo. Todo esto se perfila, desde mi punto de vista, mucho mejor en la propuesta de transacción a la que hemos llegado, aparte de incorporar la enmienda de adición presentada por el Grupo Popular y que nos parece total y absolutamente razonable, como es

que mientras no se realice esta nueva entrada, que para nosotros es lo prioritario, se corrija la señalización en los paneles informativos existentes, sustituyendo la leyenda Ribadeo Sur por Ribadeo, para evitar los equívocos que se producen. Por tanto, creo que es una resultante satisfactoria y solicito a todos los grupos el apoyo a esta propuesta de transacción.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor Jorquera, porque ha cumplido usted su palabra de ajustarse al tiempo que tiene concedido e incluso ha sido inferior. Tiene la palabra a continuación el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Joaquín García Díez, para defender su enmienda.

El señor **GARCÍA DÍEZ:** Me comprometo a emplear como máximo la mitad del tiempo que ha empleado el señor Jorquera.

Les diré que soy diputado por la provincia de Lugo, por lo tanto conozco perfectamente esta villa, no voy a reiterar los argumentos que ha hecho el señor Jorquera de ella, solamente invitarles a darse una vuelta por allí, que estoy seguro que ahora, en la época que se avecina, les hará comprender mejor la iniciativa que hoy estamos todos defendiendo. Sin duda alguna, el sentido del voto de nuestro grupo parlamentario no puede ser otro que el mismo que mantuvieron nuestros compañeros de corporación en el Ayuntamiento de Ribadeo, cuando entre todos los grupos políticos alcanzaron un consenso que básicamente coincide con la iniciativa que hoy estamos debatiendo. Por lo tanto, en coherencia, vemos no solamente razonable sino muy necesario y urgente el llevar a cabo las acciones que recoge el sentir general de esta iniciativa, antes y después de la transacción. Pero es evidente que nosotros si presentábamos esta enmienda de adición —insisto, de adición, no de sustitución, porque creíamos y compartíamos el sentir general de la proposición no de ley original— es porque, como ha dicho el señor Jorquera, existe en este momento una incompleta red de salidas entre la autopista y el propio centro urbano y, sobre todo, es más incompleta en un sentido de circulación que en el otro, porque esas dos falsas rotondas son válidas para acceder cuando son automovilistas que circulan en dirección Asturias-Galicia y, sin embargo, cuando la circulación es en sentido contrario solamente pueden utilizar una de esas dos salidas, dado que la otra no tiene ramal de salida con la ciudad. ¿Qué ocurre? Que en esa primera salida que se encuentran los automovilistas que circulan en dirección a Asturias, ven un cartel que dice Ribadeo Sur. Esto nos ha pasado a muchos conductores cuando vamos por una ciudad, sobre todo si es la primera vez que nos acercamos a esa ciudad o circulamos por esa carretera; si vemos el nombre de una ciudad con el adjetivo calificativo sur, norte o centro, siempre pensamos que hay otra salida más, si vemos la de sur decimos: bueno, vamos a pasar a la siguiente a ver si viene la del centro o viene la del norte. ¿Qué ocurre en este caso? Que después de la del sur no hay ninguna otra, con lo cual los conductores

se encuentran ya metidos en el puente que cruza la ría de Ribadeo y enseguida en Asturias, donde tienen que dar la vuelta para volver otra vez a Ribadeo.

Creemos, insisto en ello, que es muy necesaria esta actuación que recoge la proposición no de ley, pero el sentir de nuestra enmienda es que somos conscientes y conocedores de que la realización de este proyecto requerirá la dotación presupuestaria, la redacción de los proyectos, posiblemente expropiaciones y la ejecución de la obra, y que van a pasar meses si no años. Por eso pensamos que si, en tanto no se produzca esta situación, queremos disminuir el número de despistados y que la gente pueda llegar al centro de la villa de Ribadeo, sería bueno modificar —y esto cuesta muy poco dinero— los paneles informativos que actualmente están colgados sobre la vía de la autopista indicando claramente la palabra Ribadeo y suprimiendo Ribadeo Sur, y así todo el mundo cuando vea Ribadeo sabrá que va a Ribadeo. Con estas palabras espero haber cumplido también el objetivo de la defensa de la enmienda y el tiempo que pensaba emplear.

El señor **PRESIDENTE:** Con creces, señor García Díez, al cual agradezco su brevedad y concreción. A continuación tiene la palabra doña Margarita Pérez, del Grupo Parlamentario Socialista, para defender su enmienda.

La señora **PÉREZ HERRAIZ:** Creo que yo seré todavía más breve porque, como dijeron los diputados que me antecedieron en el uso de la palabra, estamos de acuerdo y al haber hablado ellos con anterioridad, ya expusieron las características más importantes de este tema. Quiero destacar el impulso que el Gobierno socialista ya en la legislatura pasada le dio a esta importante infraestructura, en general para la cornisa cantábrica y también muy importante para la provincia de Lugo, e insistir también aunque creo que ya lo dijeron ellos— en que esta iniciativa que presenta el señor Jorquera como representante del Bloque Nacionalista Galego recoge el sentir de todas las fuerzas políticas de la zona y justificó que el Grupo Socialista presentara una enmienda en la que quería aclarar el ámbito competencial de las distintas administraciones. La Administración General del Estado es competente en la red llamada de interés general, es decir, en la red que da servicio a la circulación de largo recorrido, lo que se denomina red de carreteras del Estado, y el vial al que hacía referencia la iniciativa presentada inicialmente no tiene estas características y por tanto excedía las competencias de la Administración del Estado. De todas maneras, estamos de acuerdo en la transformación que al final se hizo en la transacción que describió el señor Jorquera para solicitar del Gobierno la transformación del semienlace que da acceso a la ciudad de Ribadeo en un enlace completo que permita salir cuando se va en dirección Lugo-Asturias.

Permítanme antes de terminar que manifieste la satisfacción del Grupo Socialista porque se publicó, no sé si ayer o antes de ayer, el estudio informativo de una autovía que va de Barreiros a San Cibrao que da continuidad por

la cornisa cantábrica a lo que es la autovía del Cantábrico, porque —por si todas SS.SS. no lo saben— la autovía del Cantábrico en la provincia de Lugo entra al interior de la provincia para conectarse con la autovía A-6 a la altura de la localidad de Baamonde. Se inicia de esta manera el proceso para la construcción de una autovía que continúe por toda la costa de la provincia de Lugo.

Creo que no queda nada más que decir. Únicamente, como ya comentó el señor Jonquera, que hay que tener en cuenta el diálogo, especialmente con el Concello de Ribadeo y, por lo tanto, con el planteamiento que desde el Concello hagan para la mejor solución de todas las dificultades que tiene la actual conexión en la ordenación del tráfico a la entrada y salida de la ciudad de Ribadeo.

— **RELATIVA AL APOYO A LA INTERNACIONALIZACIÓN DE LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/ 001131.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene a continuación la palabra para la proposición no de ley relativa al apoyo a la internacionalización de las empresas españolas de obras públicas y transportes, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, su portavoz, Rafael Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Con la mayor concreción posible. El objetivo de esta proposición no de ley consiste en solicitar del Gobierno de España el respaldo a las empresas españolas especializadas en la obra pública, en las infraestructuras, en los sistemas de transporte, en sus estrategias, estrategias cada vez más importantes, de internacionalización. De hecho las empresas españolas de este ámbito ya afrontan las estrategias de internacionalización en posiciones de ventaja. Nuestras empresas son empresas líderes a escala internacional; la calidad de su trabajo, la eficiencia de su trabajo, es altamente valorada en todos los continentes. De hecho, en todos los ranking oficiales de adjudicación de obras y servicios a nivel mundial siempre figuran de una manera muy destacada varias empresas españolas. Aún más específicamente, cuatro de las cinco mayores empresas del mundo en concesiones de infraestructuras de transportes son españolas; nuestras empresas están presentes ganando concursos de adjudicación de este tipo de infraestructuras de transporte en los países más desarrollados tales como Estados Unidos, Reino Unido, Francia, China, India o Brasil y también en los países de menor dimensión y desarrollo como nuestro vecino Portugal, en países latinoamericanos, como Panamá o Ecuador, o en Suiza. La experiencia de nuestras empresas en este sector abarca desde el desarrollo de los proyectos hasta la ejecución de las obras y, como les decía, la gestión en modo de concesión de infraestructuras de gran complejidad técnica y funcional. Las fórmulas de colaboración público-privada a través de las que actúan son de lo más diverso. No se

trata de adjudicar el mérito de este éxito al Gobierno de España, sin embargo creo que es de justicia mencionar que desde luego el formidable ritmo inversor que ha desarrollado este país en materia de infraestructuras de transporte durante los últimos años ha contribuido a aportar experiencia y capacidad competitiva notable a nuestras grandes empresas. Hablo de un ritmo inversor imprimido por el presente Gobierno y por los gobiernos anteriores de distinto color político. La prioridad que hemos otorgado, por ejemplo, a los sistemas ferroviarios ha convertido nuestro país en una referencia mundial para todos los Estados que aspiran a mejorar sus propios sistemas, pero no podemos o debemos limitarnos solo a mencionar los sistemas ferroviarios. Las empresas españolas del sector son también líderes en gestión aeroportuaria y en concesión de autopistas, por poner otros dos ejemplos. Desde luego, esta actividad internacional de nuestras mejores empresas contribuye de manera decisiva a cumplir los objetivos de España en el marco de la estrategia de Lisboa. Estamos hablando en este tiempo de crisis de cambiar, de modificar nuestro modelo productivo, de transformar nuestro patrón de crecimiento, de introducir factores que incorporan valor añadido a nuestra competitividad; estamos hablando de generar actividad productiva —insisto— de alto valor añadido. Esta actividad internacional de nuestras empresas en el sector de las infraestructuras, en el sector de los sistemas de transporte, insisto, contribuye de una manera fundamental, estratégica a esta determinación. Desde luego, ya se están dando pasos en este sentido desde otros ámbitos del Gobierno. De hecho, el pasado 25 de marzo la Comisión de Industria, Turismo y Comercio de este Congreso de los Diputados aprobó 55 resoluciones para complementar un informe del Gobierno sobre la internacionalización de la economía española y muchas de estas resoluciones están directamente ligadas a impulsar la internacionalización de las empresas del sector de obra pública. Se hablaba en esas resoluciones —aprobadas por unanimidad, insisto— de favorecer las acciones de promoción de las empresas y productos españoles para enriquecer la imagen de España como marca de calidad; se hablaba de potenciar la internacionalización de la tecnología y la innovación para incrementar el valor añadido de las exportaciones españolas; se hablaba de adoptar los planes o programas necesarios para incrementar la diversificación sectorial tratando de aumentar el porcentaje de las exportaciones en alto contenido tecnológico; en fin, se hablaba sobre todo —y quisiera subrayarlo— de potenciar, de maximizar las posibilidades de financiación para los proyectos internacionales de nuestras empresas de obras públicas, porque sin lugar a dudas la capacidad de nuestras empresas para competir en los mercados internacionales en ese tipo de proyectos, generalmente de gran envergadura, viene en gran medida condicionada no solo por la calidad de sus ofertas, que la tienen, sino también por su capacidad de aportar soluciones financieras competitivas e ingeniosas para las distintas modalidades de proyectos y contratos.

El Gobierno está trabajando a través del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo en este sentido con los seguros de crédito por cuenta del Estado, con los convenios de ajuste recíproco de intereses, con los FAD para la internacionalización y el fondo de estudios de viabilidad así como los fondos de inversión exterior. De hecho, buena parte de estos productos, de estos instrumentos de que se dota al Gobierno para apoyar la internacionalización de las empresas españolas, se está dedicando a las empresas de nuestro sector, a las empresas del sector de obra pública, de infraestructuras y de sistemas de transporte; más del 60 por ciento, por ejemplo, del seguro de crédito avalado por el Estado se destina a este ámbito de la obra pública. La actividad del ICEX, del Instituto de Crédito Exterior, también está dedicando en buena medida su actuación a respaldar a las empresas españolas en obra pública y en infraestructuras. No quisiera detallar en mayor medida las actuaciones en este ámbito.

Quisiera terminar como empecé, solicitando el apoyo de los grupos parlamentarios en esta Comisión de Fomento para instar todos juntos al Gobierno de España a que desarrolle medidas de impulso a la internacionalización de las empresas españolas especializadas en obra pública, infraestructuras y sistemas de transporte, porque desde luego esto contribuye al interés general.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Simancas, por su brevedad.

En la Mesa no se ha presentado ninguna enmienda, por tanto para fijar posición tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Dicho con todos los respetos y con todo el cariño, parece mentira que con las cuestiones que tenemos pendientes en Fomento, con las cuestiones tan interesantes, tan importantes, tan fundamentales y tan prioritarias que tenemos que analizar y que tenemos que arreglar en España, el Grupo Socialista se presente hoy con una PNL que no tiene contenido ni en la exposición de motivos ni en la propuesta. Toda la propuesta es desarrollar medidas de impulso a la internacionalización, y el señor portavoz del Grupo Socialista nos ha mencionado una panoplia de medidas que ya están adoptadas en la Comisión de Industria. Por tanto, ¿cuáles son las medidas que con esta proposición se pretenden, porque no las ha dicho? Estamos ante una proposición absolutamente hueca.

Las empresas españolas de obra pública, no ahora, hace muchísimos años están entre los mejores. Aquí tengo el ranquin del año 2003, del 2007, del 2008, y siete empresas españolas están permanentemente entre las primeras doce del mundo desde hace muchísimos años; no están ahí ni por los gobiernos del Partido Socialista ni del Partido Popular, sino por méritos propios: por su preparación, por su estructura, por su profesionalidad, por su dedicación, por su apuesta —por eso es por lo que están ahí, y esperamos que lo sigan estando— y fundamentalmente por la preparación de nuestros ingenieros de caminos españoles,

que son buscados por todo el mundo dada su capacidad en la ejecución de obra pública y en la explotación de concesiones de obra pública. No sabemos precisamente si en los años venideros y con la aplicación de Bolonia a nuestro sistema educativo técnico vamos a poder seguir exportando los ingenieros de caminos con la misma calidad y que vayan a permitir que nuestras empresas de obra pública estén en la posición que durante los últimos años, insisto, están ocupando en el mundo. Por tanto, ya digo, están por méritos propios y evidentemente tienen el respaldo del Gobierno y de la oposición, por lo menos del partido más importante de la oposición en este momento y que anteriormente fue Gobierno; así se ha manifestado siempre y así se sigue manifestando.

Se nos cuenta en la exposición de motivos que las empresas tienen una referencia mundial, que es lo que justifica la visita del secretario de Estado de Transportes de los Estados Unidos para ver el funcionamiento de nuestro AVE. Qué casualidad que cuando viene el secretario de Estado de Transportes de los Estados Unidos se le enseña el AVE Madrid-Zaragoza, no se le enseña el AVE Madrid-Valladolid, porque no podía pasarse por el túnel de Guadarrama; tampoco se le enseña el AVE Madrid-Málaga, porque no podía pasar por el túnel de Abdalajís. No, se le enseña una obra que precisamente se había hecho y puesto en funcionamiento por un Gobierno distinto del actual; por algo será cuando este Gobierno tiene que hacer esto.

Señor Simancas, con todo mi cariño —que ya le tengo a pesar del poco tiempo que lleva usted en la portavocía de Fomento— nosotros no nos prestamos a esta idiotez pastelera, porque venir aquí con esta proposición no de ley no tiene ningún sentido. Para potenciar e impulsar las empresas españolas aquí y en el mundo entero lo que hay que desarrollar son medidas para que no seamos los líderes europeos en el paro. Este es nuestro ranquin maravilloso del paro; mire la distancia que hay entre la bandera española y la del resto de países europeos e incluso con la media europea. Para potenciar e impulsar nuestras empresas lo que hay que hacer es pagar por el método alemán, porque desde el mes de diciembre no se le esta pagando a nuestras empresas que hicieron obras en el año 2005 y 2006 y que tienen paralizadas las certificaciones en el ministerio. Para potenciar e impulsar nuestras empresas lo que hay que hacer es solventar la paralización de más de un año de todas las adjudicaciones de las autovías de primera generación que no se han podido comenzar por la mala gestión del ministerio. Para potenciar e impulsar nuestras empresas, lo que hay que hacer es inyectar los 15.000 millones de euros que el Partido Popular y el señor ministro prometió estudiar para que aumente la licitación y adelantar las inversiones que están en marcha. Para potencia e impulsar nuestras empresas hay que controlar las bajas excesivas en el Ministerio de Fomento y concretamente en la Dirección General de Carreteras, etcétera. Eso es favorecer a las empresas por la capacidad y por su solvencia, que les permitiría ir al extranjero en las mismas condiciones en que han estado

yendo hasta ahora, en los últimos años, y que les está permitiendo —insisto— durante muchos más años que los que está gobernando el Partido Socialista ocupar esa posición número siete entre las doce más importantes. Por tanto, señor Simancas, y lamentándolo mucho, nos vamos a abstener en esta proposición no de ley porque la internacionalización de nuestras empresas ya existe, no hace falta que aquí la apoyemos con esta cuestión tan hueca, a no ser que lo que queramos con esta PNL sea institucionalizar los viajes de compras a Nueva York o a Shanghai con la excusa de apoyar a nuestras empresas como se ha hecho en tiempos bastantes recientes. Mire, así no creo que se apoye a nuestras empresas; se las apoya en el interior con las medidas que les hemos dicho.

— **RELATIVA A LA APLICACIÓN DEL CONVENIO SOBRE EL UNO POR CIENTO CULTURAL CONFORME A LOS PRINCIPIOS DE OBJETIVIDAD, TRANSPARENCIA, DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL Y CONCERTACIÓN CON LAS ADMINISTRACIONES AUTÓNOMICA Y LOCAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001132.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación al siguiente punto del orden del día, proposición no de ley relativa a la aplicación sobre el uno por ciento cultural conforme a los principios de objetividad, transparencia, distribución territorial y concertación con las administraciones autonómica y local, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para defender esta proposición no de ley, tiene la palabra su portavoz, don Joan Ruiz.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: EL Ministerio de Fomento y el Ministerio de Cultura acaban de suscribir este reciente mes de marzo el V Convenio del conocido como uno por ciento cultural. Durante los últimos veintitrés, ya cerca de veinticuatro años, el uno por ciento cultural ha financiado 869 actuaciones por importe de 530 millones de euros destinados a la conservación y al enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico repartido por todo el territorio español; actuaciones que han tenido un ritmo progresivo, como refleja que solo en los cuatro años de vigencia del anterior acuerdo de colaboración —entre los años 2005 a 2008— el Ministerio de Fomento ha financiado 356 proyectos con una aportación total de más de 207 millones de euros. El más importante de los programas de actuación de este V convenio está dedicado a la intervención en el patrimonio arquitectónico de interés histórico artístico y desarrolla fundamentalmente proyectos de recuperación de bienes inmuebles declarados como bienes de interés cultural de los gobiernos de las comunidades autónomas. El V convenio agrupa no solo la restauración de castillos y murallas urbanas, sino también la rehabilitación de teatros, museos, incluyendo la recuperación de bienes declarados Patrimonio de la Humanidad por la Unesco. Contempla también la recuperación de

obras públicas que tengan valores históricos y artísticos y establece un programa de fomento de la creatividad artística destinada a obras de autores vivos. El uno por ciento cultural ha contribuido de manera directa al mejor cuidado de nuestro patrimonio común, pero también ha incidido positivamente en la actividad económica y en la generación de empleos en las zonas donde se desarrollan las inversiones, tanto cuando se llevan a cabo como posteriormente, puesto que muchos de los elementos recuperados constituyen focos de gran atractivo turístico en cualquier rincón de España donde se realizan.

La experiencia de estos sucesivos convenios ha permitido ir mejorando las condiciones de selección de los proyectos y el desarrollo de las inversiones. Los requisitos que deben reunir los proyectos están perfectamente establecidos, los criterios de prioridad en la selección también están clarificados. Por otra parte, la aplicación del principio de cofinanciación de las actuaciones ha conseguido un grado creciente de corresponsabilidad en su ejecución por parte del resto de las administraciones. No obstante, aún puede mejorarse el funcionamiento del programa mediante la formalización de convenios de colaboración con comunidades autónomas y ayuntamientos en aplicación de los principios de objetividad y transparencia en la selección de proyectos, distribución territorial proporcional a las inversiones y una mejor concertación institucional. Es por todo ello que el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente proposición no de ley: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a continuar con el impulso dado a las actuaciones relativas al uno por ciento cultural mediante la formalización de convenios de colaboración con comunidades autónomas y ayuntamientos destinados a la conservación y enriquecimiento del patrimonio histórico, artístico y cultural, atendiendo a los principios de calidad, objetividad, transparencia y distribución territorial proporcionada de las inversiones. Hasta aquí nuestra proposición no de ley que esperábamos tuviera la aprobación de todos ustedes. Ahora bien, leída la enmienda presentada por el Grupo Popular, que enriquece el texto, ya les adelanto que es nuestra intención aceptar las modificaciones —o, mejor dicho, añadidos— que dicha enmienda supone, en bien de llegar a un acuerdo más amplio

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para la defensa de su enmienda, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Ana Vázquez.

La señora **VÁZQUEZ BLANCO**: Me complace hoy intervenir en nombre del Grupo Parlamentario Popular para fijar posición sobre esta iniciativa, esta proposición no de ley que hoy nos trae a debate el Grupo Socialista, una proposición no de ley sobre la aplicación del uno por ciento cultural en los proyectos que realizan conjuntamente el Ministerio de Fomento con el Ministerio de Cultura y ahora, recientemente, también con el Ministerio de Medio Ambiente. Nos complace la iniciativa y que se traiga a debate, porque en un principio, cuando se da lectura a este texto que ha sido presentado, nos cabe la duda del porqué.

Tal y como está este texto, únicamente se viene a decir lo que establece ya el decreto de aplicación del uno por ciento cultural y lo que establecen las mesas de la Comisión Mixta Fomento y Cultura. Es una copia reiterada de los informes que hace esta Comisión Mixta. En cuanto al porqué en estos momentos nosotros encontramos una similitud y una oportunidad en esta iniciativa. La oportunidad es que se hable del tema, que se hable del uno por ciento cultural. Como decía el portavoz socialista, se ha incrementado en estos cuatro años el gasto a través del uno por ciento cultural. Efectivamente se ha incrementado, pero a un diputado le entra tristeza cuando se ve claramente que se están utilizando estos fondos del uno por ciento cultural para pagar de manera discrecional favores a según qué Gobierno y qué color tenga cada Administración donde gobierna el Partido Socialista o el Partido Popular, con lo cual se está convirtiendo, de estos fondos a los ciudadanos en ciudadanos de primera y ciudadanos de segunda según el color político que tenga esa administración. Por otra parte, la enmienda de la que nosotros solicitamos aquí su consideración y que es de sustitución, tiene dos partes: una, en la que nosotros no sabemos si por olvido —quiero creer que ha sido por olvido— del Grupo Socialista se exceptúa o no se incluye a las diputaciones y a las universidades públicas, que se venían incluyendo hasta ahora, de modo que no sé si la intención del Grupo Socialista era retirar a estas administraciones y a las universidades de la posibilidad de firmar convenios y solo dejarla como dice la proposición no de ley a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos, con lo cual nosotros incidimos en que debe seguir como estaba, incluyéndose también a las universidades. Por otra parte, también solicitamos que estos proyectos contribuyan al equilibrio territorial. Considero que el que menos tiene, necesite recibir más a través del uno por ciento cultural. La segunda parte de mi enmienda de sustitución es la que reza de la siguiente manera, que les voy a leer: Así mismo el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, ante la inminente celebración del año Xacobeo 2010, se priorice la inversión del uno por ciento cultural en todas las comunidades autónomas por las que transcurre el Camino de Santiago para su mejor conservación, mantenimiento y señalización. Esta parte de la enmienda simplemente busca el trato de equilibrio que nosotros estamos denunciando. No es posible que recientemente el Gobierno de la nación, el Gobierno de todos los españoles, firmase únicamente un convenio de colaboración con el Ejecutivo de Aragón, dejando de lado al resto de ejecutivos por donde transcurre el Camino de Santiago. ¿Cuál es la diferencia entre Castilla y León y Aragón? Está muy clara cuál es la diferencia. ¿O entre Galicia y Aragón? Pues se ve clara. ¿Qué queremos con esto? Nosotros consideramos necesario que se trate a todas las comunidades por igual y que aprovechando el año Xacobeo 2010 se pueda impulsar el mantenimiento y la conservación del Camino de Santiago mediante el uno por ciento cultural como piden todas las comunidades autónomas. Agradezco la anuencia del portavoz del Grupo Socialista al aceptar esta enmienda de sustitución y también le digo que lo tendremos en cuenta a la hora de que —en

el año 2010— reciba como es lógico la protección del apóstol Santiago (**Rumores.**) y que si va allí sin lugar a dudas estaremos encantados de acompañarlo. Si no, invitados quedan todos, al igual que la gran afluencia de turistas que esperamos recibir en nuestra región, en Galicia; invitada queda esta Comisión. Si me permite mi portavoz, ya que a lo mejor me retiro de esta Comisión aunque tendré ocasión de intervenir más veces, en nombre de los diputados gallegos del Partido Popular y del portavoz Andrés Ayala, que me comentó que invitara a toda la Comisión el año que viene, el 2010, les animo a que vayan a Santiago de Compostela, y por supuesto a probar la gastronomía gallega. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE:** Señora Vázquez, esta Mesa recoge su propuesta con sumo agrado.

El señor Macias tiene la palabra al objeto de fijar posición, tiene la palabra.

El señor **MACIAS IARAU:** Voy a ser muy breve. En primer lugar y en nombre de mi grupo, acepto lógicamente la invitación, aunque deseo matizarla. Yo creo que estaría bien que algunos miembros de la Comisión hicieran algún trecho, cuanto más largo mejor, del Camino de Santiago, porque nos ganaríamos el Xacobeo. (**Rumores.**)

Nosotros vamos a votar afirmativamente a esta proposición no de ley incluso con la adición de la enmienda, que nos parece razonable. Quisiéramos manifestar nos cuestiones. Nosotros cuando vimos la moción del Grupo Parlamentario Socialista también nos extrañó un poco el motivo, porque realmente ha habido a lo largo de los últimos años bastante controversia en relación con si había realmente estos principios —el de calidad no sé a qué se refiere— de objetividad, transparencia, distribución territorial proporcionada y que los proyectos contribuyan al equilibrio territorial de las comunidades autónomas. Por tanto que subrayemos esto nos parece bien. Me parece interesante que se ponga lo del equilibrio territorial de las comunidades autónomas, porque algunas, como la que yo represento, Cataluña —aparte de a los catalanes que yo represento—, tienen problemas importantes de equilibrio territorial interno. Estas ayudas, sobre todo en algunas infraestructuras —no hay que olvidar que el uno por ciento proviene de las infraestructuras—, afectan a veces negativamente a algunas de estas partes de distintas comunidades autónomas, porque no ven nada absolutamente favorable. Por tanto yo creo que el uno por ciento cultural a veces tiene que ver con un cierto equilibrio territorial interno. Como el redactado permite comprenderlo todo —lo que decía la representante del Grupo Popular es como lo que yo definiendo— me parece que puedo suscribirla.

Advierto también que para el reequilibrio territorial de las comunidades autónomas hay unos instrumentos que se llaman Fondo de Compensación Interterritorial, etcétera, y que lo que no se puede hacer es permanentemente —en los instrumentos que no sean este— pretender que todos se dediquen a reequilibrar territorial-

mente, porque entonces se está castigando injustamente a algunos. Me gustaría matizarlo porque después de la intervención de la diputada del Grupo Popular, con la cual comparto las ansias de ir al Xacobeo andando si cabe, no comparto ciertas interpretaciones que de ser llevadas al extremo castigarían gravemente a algunas comunidades o a algunos territorios de algunas comunidades. Por tanto, vamos a votar, vamos a caminar, vamos a hacer el Xacobeo, pero deseamos que se hagan las cosas bien con relación al uno por ciento.

El señor **PRESIDENTE**: Al objeto de aceptar o rechazar la enmienda, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Ruiz.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Solo deseo decir que aceptamos la enmienda, pese a que las primeras palabras de la portavoz del Grupo Popular parecían incitarnos a hacer lo contrario. Naturalmente, quiero añadir es que aceptamos la invitación al Xacobeo. **(Rumores.)**

— **RELATIVA AL IMPULSO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA COMUNIDAD DE MADRID. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001133.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ya al penúltimo punto del orden del día, que es la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista, relativa al impulso de la movilidad sostenible en la Comunidad de Madrid, y cuyo portavoz, don Rafael Simancas, tiene la palabra.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Una vez más haré un esfuerzo de concreción. Reconozco que a la hora de redactar y presentar esta proposición la consideré como diputado madrileño no solo interesante sino susceptible también de un apoyo bastante generalizado, apóstol incluido si fuera posible. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, bajen el tono de voz.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Pero después de escuchar la última intervención de mi colega, amigo Ayala, portavoz del Grupo Popular, ya no sé qué pensar. Pues, claro, el portavoz del Grupo Popular en esta Comisión ha calificado de idiotez pastelera la propuesta del Grupo Socialista para instar al Gobierno a apoyar, a respaldar a las empresas españolas en el sector de la obra pública, las infraestructuras y los transportes en sus estrategias de internacionalización; idiotez pastelera que el Gobierno ayude a las empresas españolas en una etapa de crisis y de desempleo. No sé si se trata de llamar idiotas a los diputados socialistas, lo cual desde luego me molestaría, o de llamar idiotas a los empresarios que han solicitado, que llevan solicitando años del Gobierno precisamente este tipo de ayudas, de mensajes y de

gestos. En cualquier caso, el calificativo me parece del todo impropio. Yo desde luego no lo utilizaré para calificar la panoplia de propuestas que ha traído en el día de hoy el Grupo Popular a esta Comisión, que pretenden, simplemente, acelerar obras, algunas para que se ejecuten antes de que termine el primer semestre de 2009, es decir, antes de la semana que viene. Eso lo que nos ha traído el Partido Popular aquí hoy, obras que, en muchos casos, si llevan retraso es por el parón que sufrieron las infraestructuras de este país durante ocho años y que no quiero volver a recordar.

En todo caso, hoy no quiero que nadie me agüe la fiesta porque estoy intentando defender una propuesta no de ley que pretende simple y llanamente respaldar, confirmar unos acuerdos muy positivos que han alcanzado el Ministerio de Fomento y el Gobierno de la Comunidad de Madrid para dar un impulso interesante a la movilidad sostenible en esta comunidad.

Efectivamente, el pasado 15 de abril el ministro de Fomento y la presidenta de la Comunidad de Madrid acordaron un conjunto de inversiones muy interesantes, con el objeto de mejorar la movilidad sostenible en el ámbito de la región madrileña y con ello contribuir al mejor desarrollo económico y social en esta región capital. De hecho, desde entonces se han producido algunos acontecimientos que ejemplifican en buena medida lo mejor de estos propósitos. Hace unos días se presentó el Plan de extensión de cercanías ferroviarias en Madrid y dentro de tres días vamos a inaugurar la estación de la Puerta del Sol, una estación que por su dimensión, por su tránsito y por su afección en los transportes en Madrid y fuera de Madrid merece toda una felicitación institucional desde la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados. Ambas instituciones, Ministerio de Fomento y Comunidad de Madrid, han apostado por el diálogo y la concertación como instrumentos fundamentales para atender el interés general. El horizonte ambicioso en materia de movilidad que han dibujado el Ministerio de Fomento y la Comunidad de Madrid, supera a un solo responsable político, supera a un solo partido, supera a un Gobierno, sea el que sea, tenga el color político que tenga. Esto o lo hacemos juntos, o lo hacemos de una manera dialogada, concertada y coordinada o no podrá hacerse; no podremos, como queremos, convertir Madrid en una de las regiones líderes de Europa. El acuerdo está basado en la implementación de algunos conceptos a nuestro sistema de transportes: calidad, eficiencia, intermodalidad, conectividad y seguridad; en fin, todos ellos forman parte del Plan estratégico de infraestructuras y transporte impulsado por el Gobierno y también forman parte —he de reconocerlo— del trabajo en materia de infraestructuras del transporte de la Comunidad madrileña.

En la exposición de motivos de esta proposición no de ley se establece una relación interesante pero, es verdad, incompleta, sobre las actuaciones más importantes que incorpora este acuerdo: infraestructuras ferroviarias, plan de cercanías, estación de Sol, conexión de

Chamartín con la terminal T-4 de Barajas, ampliación de la conexión de Madrid por alta velocidad ferroviaria desde las diecisiete o dieciocho ciudades actuales hasta las veinte ciudades previstas para el año 2010, ampliación de la estación de Atocha, el tercer túnel de alta velocidad Atocha-Chamartín, impulso a los servicios de mercancías consolidando los servicios entre Madrid y el corredor atlántico, Madrid y el corredor mediterráneo, y plan de Chamartín, que acaba por cierto de firmarse. En materia aeroportuaria podríamos hablar de los más de 7.000 millones que llevan invirtiéndose durante las últimas legislaturas, la última década en Madrid: la futura participación de la Comunidad de Madrid con el resto de las comunidades autónomas de España en la gestión aeroportuaria conforme al modelo que está en definición y ha comprometido el ministro para antes de terminar este año; la continuidad de las inversiones previstas en Barajas, entre ellas la construcción del edificio satélite para la T-4; y la sustitución de Cuatro Vientos por una instalación aeroportuaria de titularidad autonómica. En carreteras: la ejecución rápida de las plataformas reservadas para el transporte público; el desarrollo de las actuaciones de mejora en la M-40, que podría ser cedido a la Comunidad de Madrid en cuanto formalicemos un protocolo como ya tienen en el ámbito de las carreteras otras comunidades autónomas; la conexión de la futura M-61 con la A-6 y la A-1; y la aceleración de las concesiones de acondicionamiento de autovías de primera generación. Pero faltan, es cierto, algunas otras actuaciones igualmente interesantes. De hecho, una enmienda elaborada por el Grupo Parlamentario Popular plantea una serie de ejemplos también interesantes que llevan algún retraso y que yo pediría que se incorporaran a la exposición de motivos a través del dictamen, a través del «Diario de Sesiones» de esta Comisión. Creo que sobre lo que se vota y sobre lo que se transacciona es la parte dispositiva. En todo caso, me gustaría que figurara fehacientemente en el «Diario de Sesiones» las obras, los proyectos que cita la enmienda del Partido Popular en relación por ejemplo con las llamadas R, las radiales de peaje, o en relación con el AVE a Extremadura, o en relación con otros asuntos que son igualmente interesantes y merecerían figurar ahí. En todo caso, el objeto de esta proposición no de ley —y con esto termino— no es otro que instar al Gobierno a desarrollar de una manera veloz los proyectos de inversión en infraestructuras del sistema de transportes previstos para la región madrileña, con el objeto de impulsar la movilidad sostenible conforme a los acuerdos adoptados con el Gobierno de la Comunidad de Madrid mediante la cooperación con ayuntamientos, instituciones sociales y entidades ciudadanas.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda del Grupo Parlamentario Popular. Para su exposición y defensa tiene la palabra su portavoz, doña Eugenia Carballado.

La señora **CARBALLEDO BERLANGA**: Empiezo mi intervención expresando la satisfacción que me produce como diputada de la Comunidad de Madrid, miembro del Partido Popular, poder debatir hoy con el señor Simancas una proposición no de ley por él presentada que viene a reconocer explícitamente la necesidad de inversión en infraestructuras por parte del Gobierno de la nación en la Comunidad de Madrid, porque esto en sí mismo ya es satisfactorio por lo novedoso. Comprobar que usted, señor Simancas, ha decidido convertirse a las tesis de la presidenta de esta comunidad en el terreno que hoy nos ocupa, en el de las infraestructuras, ya es en sí misma una buena noticia. Sé que su conversión no es la única y hoy por fin contamos con un ministro de Fomento, el nuevo titular, que es capaz de reconocer que en esta comunidad hay que invertir en infraestructuras y esto es también una novedad y es importante, sobre todo atendiendo al maltrato que hemos recibido los madrileños por parte del Gobierno socialista durante cinco años con la inolvidable ministra señora Álvarez y sus cero euros de inversión en obra pública nueva. Ese es su legado, con lo cual yo sé que su conversión, que hoy hace pública a través de esta iniciativa, no es nueva pero sí es sin duda, al menos a mis ojos, la más llamativa, señor Simancas, porque usted, como todos los que estamos hoy aquí, en esta Comisión, tiene su propia trayectoria política y en su caso ha tenido, desde mi punto de vista, la fortuna de tener responsabilidades en la política madrileña. Esto le ha permitido tener la posibilidad de contribuir a la defensa de los intereses de los madrileños en el terreno que hoy nos ocupa, en el de las infraestructuras y le digo con todo cariño que creo que ha dejado pasar todas y cada una de las oportunidades que se le han planteado. Como pone cara extraña, no me resisto a recordarle alguna sobre la que yo sigo aún sin explicarme el sentido de su voto. Yo no entendí nunca cómo usted, diputado por Madrid, es capaz de votar en contra de una proposición no de ley que se debatió en la Asamblea de Madrid en la que se instaba —fíjense ustedes— a realizar inversiones por parte del Gobierno central en la Comunidad de Madrid. Esto ocurrió en febrero de 2006, el señor Simancas decidió que esto no era bueno para la comunidad y votó en contra. Pero es que en su etapa de senador hizo exactamente igual. Recuerdo perfectamente una moción en la que el Partido Popular pretendía instar al Gobierno de la nación para que incrementara las partidas presupuestarias de los proyectos que se iban a desarrollar en la Comunidad de Madrid y tampoco ahí consideré oportuno el señor Simancas utilizar su voto para apoyar esta iniciativa. Usted recuerda esta etapa mejor que yo, estoy convencida, y yo quiero entender que con esta iniciativa usted quiere dar un feliz carpetazo a esta etapa suya como político representante de los intereses madrileños. Usted tachaba de victimista al Gobierno regional cuando despreciaba la defensa cerrada de los intereses de los madrileños que practicaba y practica la actual presidenta y sus consejeros de infraestructuras y no me resisto a

nombrarlos porque creo que han sido y son excelentes consejeros: el señor Echeverría actualmente y el señor Lamela antes— cuando despreciaba el trabajo que este equipo de Gobierno ha desarrollado, y hoy ve, fruto de ese tesón y de ese convencimiento, que para que la Comunidad de Madrid siga siendo locomotora de la economía española es necesario invertir en infraestructuras. Ve que ese trabajo ha dado el fruto de un acuerdo al que hoy usted alude muy animoso en su iniciativa, el acuerdo del 15 de abril, y yo entiendo que usted se quiera apuntar al carro, usted no quiere quedarse fuera de estos nuevos aires que parece felizmente que han llegado al Gobierno regional de la mano del nuevo ministro.

Bueno, pues yo le doy la bienvenida en principio, se la da mi grupo y nos alegra ese cambio sobrevenido, esa caída del caballo, podría yo decir, en lo que a usted compete. Pero reconozco que la alegría, no es completa a la luz de nuestra enmienda. Realmente es una enmienda mejorable, lo he hablado con usted hace apenas unas horas, y no entendemos por qué han quedado fuera de esa enumeración que hace usted en la exposición de motivos proyectos importantes para la comunidad, proyectos que además ya han sido objeto de compromisos previos entre el ministerio y la comunidad, por lo cual es más que oportuno sumarlos a su iniciativa porque es más que oportuno que usted, como diputado socialista por Madrid, y yo, del Partido Popular, contribuyamos en la exigencia al Gobierno de la nación de que efectivamente lo cumpla. Pretendíamos con nuestra enmienda que su iniciativa finalmente fuera una relación de proyectos de futuro, reales para esta comunidad y no tiene tal condición —eso es objetivamente así— la estación de Sol que usted ha incorporado animoso en su enmienda y que se va a inaugurar dentro de unas horas prácticamente. Esto no es un proyecto de futuro, es más bien un proyecto de pasado, como usted y yo ya sabemos, porque es un proyecto que puso en marcha el excelente ministro de Fomento, Álvarez Cascos, allá por junio de 2003. Y queríamos hacer más con nuestra enmienda, que parece que no ha sido bien recibida por su parte, y aún no entiendo bien por qué. Pensábamos que esta iniciativa podía también servir para garantizar en un horizonte temporal razonable que el Gobierno central ejecutara y pusiera en servicio, los acuerdos de inversión a los que hemos llegado el pasado 15 de abril, y a usted no le parece razonable. Lo único que pretendíamos —es evidente además— es cerrar definitivamente la etapa de estos últimos cinco años, una etapa en la que usted recordará cómo el Ministerio de Fomento nos anunciaba que la línea de alta velocidad Madrid-Levante se iba a poner en funcionamiento el año 2007; usted lo recordará, pero seguro que recuerda aún mejor aquel llamado plan Zapatero de inversiones para Madrid que nunca llegó y que presentó usted mismo en el año 2004, o el plan de cercanías famoso que ya lo han presentado en siete ocasiones diferentes. Nosotros queríamos que esto no volviera a suceder, porque cinco años con esta dinámica ya es bastante. Usted no lo considera suficiente.

Lo que es indudable es que en Madrid se han hecho las cosas, rematadamente mal y la actitud del actual ministro lo deja en evidencia porque lo primero que ha hecho cuando ha llegado al ministerio es abrir una fase de diálogo en la que finalmente se ha llegado a acuerdos; unos acuerdos que yo entiendo, entiende mi grupo, que están dentro de la lógica normal de la relación entre dos instituciones, lo anormal era lo que sucedía con la ministra socialista señora Álvarez. Sin duda, le reitero, es una buena noticia que usted tenga la voluntad de sumarse a este empeño, pero le pido que lo haga hasta el final, que ejercite esta voluntad que hoy expresa hasta el final, porque el tiempo que hemos perdido, durante el cual la Comunidad de Madrid ha estado desaparecida en la hoja de ruta que tenía el Ministerio de Fomento, ha supuesto una pérdida enorme, irreparable en competitividad, en competencia, en empleo para los madrileños. Esto merece sin duda el cambio de actitud al menos por su parte, y entiendo que por la de su grupo, respecto a la situación descrita, las inversiones en la Comunidad de Madrid. Yo le digo, con independencia del resultado de esta votación, que no vamos a renunciar a los proyectos que finalmente no se han recogido en una transaccional, pero que quedan reflejados en el «Diario de Sesiones» y que en cualquier caso va a quedar como una propuesta de mínimos realmente insuficiente a la que tampoco vamos a renunciar para no darle argumentos que les sirvan a ustedes para perjudicar aún más a los madrileños.

Yo quiero terminar con algo positivo y es apreciar el esfuerzo que sin duda usted ha hecho, ahora sí por fin, al sumarse a aquello que la presidenta regional y su Gobierno han estado defendiendo durante estos cinco años con el Gobierno socialista y su maltrato hacia los intereses de los madrileños.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, solicito que los grupos que no han presentado enmiendas, si quieren fijar su posición, lo hagan brevemente porque nos queda todavía una proposición. Son las ocho y nos hemos comprometido a terminar antes de las ocho y media. **(Pausa.)** Señor Macias.

El señor **MACIAS IARAU**: Con la mayor brevedad, señor presidente.

No puedo resistirme a hacer alguna pequeña observación.

Lamento no haber estado aquí durante el debate de la proposición 12.º, en la que se ha hecho referencia a la idiotez pastelera. Como estamos entre pasteles, quería decir que la luna de miel entre el ministro Blanco y la señora presidenta Aguirre desmerece un poco las tortas que el señor Simancas y la señora Carballido se están dando. Por tanto, nuestro grupo, para evitar estas tortas o al menos pedir que sean dulces, va a contribuir votando que sí a esta proposición.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias por su concreción. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, ¿a qué objeto?

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Al objeto de las alusiones que ha hecho el portavoz del Grupo Socialista. Creo que el presidente debía haberle llamado a la cuestión, porque la proposición no de ley... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Por favor.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: a la que el señor Simancas se ha referido estaba debatida. Al volver a la cuestión ha burlado el Reglamento y ha impedido a mi grupo parlamentario haber tenido una segunda intervención, de haberse producido una réplica en la proposición no de ley correspondiente. Como la Presidencia no le ha llamado a la cuestión y el señor Simancas ha realizado una intervención sobre una cuestión debatida, solicitamos una breve intervención precisamente para replicar a unas alusiones graves que ha hecho el señor portavoz del Partido Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, el artículo al que yo creo que usted se refiere sin citarlo es el artículo 71 que se refiere muy claramente –cosa que en ningún momento se ha producido– a una falta al decoro, a la dignidad, etcétera. Esta Presidencia entiende que el señor Simancas lo que ha hecho es repetir unas palabras que se habrían dicho antes y, en su libertad de expresión ha empleado su tiempo en lo que ha entendido conveniente, sin faltar al decoro o a la dignidad del grupo parlamentario ni del interviniente. Por tanto, esta Presidencia ha entendido que ha sido en base a ese uso de la libertad de expresión, sin faltar al artículo 71, que no ha vulnerado...

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No me refería a ese artículo, me refería a burlar el debate...

El señor **PRESIDENTE**: Creo que el tema queda zanjado, vamos a seguir con las intervenciones.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, quiero que conste en el «Diario de Sesiones» mi protesta por negarme usted el uso de la palabra sobre una cuestión debatida en la que el señor Simancas ha burlado la práctica reglamentaria.

El señor **PRESIDENTE**: Queda recogida en acta.

— **RELATIVA A LA VARIANTE SUR FERROVIARIA A SU PASO POR LOS MUNICIPIOS DE TRAPAGARAN Y ORTUELLA (VIZCAYA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/001103.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos sin más dilación al último punto del orden del día, proposición no de ley

relativa a la variante ferroviaria a su paso por los municipios de Trapagarán y Ortuella, en Vizcaya, presentada por el Grupo Parlamentario Vasco, PNV. Tiene la palabra para su defensa el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Lo haré de forma breve y aún lo haría de forma más breve si los grupos me dijeran que la van a votar favorablemente, porque no se haría necesario insistir en ella pero voy a ver si convengo a los últimos que todavía se resisten a votar favorablemente. Supongo que como me pasa a mí con muchas de las proposiciones no de ley que se debaten en esta Comisión, muchos y muchas de SS.SS. tampoco entienden muy bien de qué está hablando este portavoz, de cuál es la zona y cuáles son los problemas que allí ocurren. Le suele pasar a este diputado cuando otros abordan otros temas y supongo que a ustedes les pasará lo mismo. De forma que intentaré explicarlo brevemente y de la forma más clara posible.

Estamos ante una problemática del entorno de Bilbao, de la zona urbana de Bilbao, no solo del propio Bilbao sino de toda la trama urbana porque, como saben ustedes, se ha generado una aglomeración urbana entre Bilbao y otras muchas poblaciones. Pues bien, en esa zona la situación ferroviaria es problemática de tiempo atrás. Básicamente tiene dos tipos de problemas. Por un lado, la conexión hacia el exterior, que ha estado y sigue estando, a través de Orduña que ha sido y sigue siendo un cuello de botella, lo mismo para el tráfico de mercancías que para el tráfico de ciudadanos, el viario, por múltiples motivos. Pero esto se va a resolver, como diré posteriormente, cuando se construya la Y vasca. Esa es una parte de la problemática. La otra parte de la problemática es que el tren, en este caso me refiero al tren gestionado por Renfe y por ADIF, para entendernos, está dentro de una trama urbana, plenamente urbana y, como saben ustedes, en cuanto los transportes pasan por tramas urbanas, se empiezan a generarse problemáticas cada vez más complejas. En concreto, Renfe dispone de tres trenes de cercanías: la línea C-1 que recorre, para entendernos, Santurtzi-Bilbao-Abando; una segunda que va desde Muskiz a Abando, y una tercera que va desde Abando hasta Orduña, de la que les hablaba antes que es la que luego busca la salida a la meseta. Pues bien, para que ustedes se sitúen, no vengo a hablar de toda esta problemática, vengo a hablar de un tramo, del tramo Abando-Muskiz, porque la problemática que existe en esta zona deriva en gran parte de que la infraestructura ferroviaria está incorporada en la trama urbana y esto está suponiendo problemas desde tiempo atrás. Se está trabajando en una solución que puede ser notablemente mejor, tanto para la salida hacia la meseta como para la gestión interna, a través de la Y vasca, pero si no se ejecuta a tiempo, si no se ejecuta debidamente se derivarán problemas más graves para la trama urbana y en concreto para la trama urbana que es objeto de esta proposición no de ley, que es la que va desde Muskiz hasta Barakaldo, si quieren, o hasta Abando. La salida efecti-

vamente es que se está construyendo el tren de alta velocidad y alrededor del mismo se irán configurando las cosas. Pero en este momento la proposición no de ley hace referencia, por un lado, a un tramo de la Y vasca que es la que puede ser la variante sur ferroviaria, que es de una enorme necesidad sobre todo para la salida de las mercancías del puerto de Bilbao, un puerto importante, en pleno desarrollo y que lógicamente tiene que sacar sus mercancías a través de toda la trama urbana, a través de Santurtzi, Portugalete, Barakaldo, Bilbao, etcétera, para que luego salgan por Orduña bien, sea hacia el sur o bien en su caso, hacia Europa.

El hecho de que se esté construyendo ya el túnel de Serantes, que en principio está previsto que se acabe el año 2010, y de que a su vez no tengamos fechas de finalización de la variante sur ferroviaria, hace que, en virtud de acuerdos concluidos por ADIF, la mayor parte de las mercancías que iban desde Santurtzi hasta Bilbao —si es que el túnel de Serantes se vuelve operativo— vayan, a través de ese túnel, a la segunda línea, Muskiz-Bilbao. Y, claro, Santurtzi-Bilbao, la línea C-1, ya tiene doble vía, pero la que va de Muskiz a Barakaldo, a Bilbao, tiene una única vía; si todos los problemas que esa vía única estaba generando en el pasado, ahora —con una determinada lógica— se trasladan al hacer pasar por esa única vía todas las salidas de las mercancías del aeropuerto de Bilbao, se creará un auténtico caos, y de ahí algunas de las peticiones que presento en la proposición no de ley para que se inste al Gobierno a su ejecución. En concreto, venía siendo reclamado desde tiempo atrás que se eliminen dos pasos a nivel que están en el casco urbano de Ortuella. Como ustedes pueden imaginarse, si ya eran problemáticos, si por casualidad las mercancías se condujeran por ahí, se volverían terriblemente problemáticos, para lo cual es necesario la cubrir la actual vía a lo largo de 300 metros adicionales entre el ayuntamiento y la estación de tren. También sería necesario, desde esta misma perspectiva, soterrar la línea C-2 de cercanías a su paso por el casco urbano de Trapagarán. Todo esto con el fin de que problemas del pasado no se conviertan en problemas todavía mucho más graves en el caso de que, finalizado el túnel de Serantes, las mercancías del puerto de Bilbao pasen por ahí.

Otra parte de la problemática está en el trazado de la variante sur ferroviaria, trazado no definido con precisión en este momento. Estamos en fase de estudio informativo, en un periodo de alegaciones y aquí pasa lo que en tantas y tantas ocasiones, que se hacen oídos sordos a reclamaciones que se están planteando una y otra vez desde los municipios que van a verse muy afectados por esta variante sur ferroviaria. De forma que un segundo bloque de peticiones es para que, ahora que estamos todavía a tiempo, la variante sur ferroviaria se haga también de forma que se resuelvan los problemas antiguos y al mismo tiempo no genere nuevos, y a eso viene, a que se produzcan determinadas modificaciones en el trazado de la variante sur ferroviaria para que discurra íntegramente por el túnel en el barrio de Zaballa, en el

término municipal de Trapagarán, y que el túnel que discurre por debajo de las zonas de Bañales y Abra industrial tenga una altura de 20 metros como mínimo entre la cota superior del túnel y la cota del terreno.

Insisto, el hecho de que este grupo parlamentario presente una proposición no de ley, cosa que no es muy habitual —yo creo que es la primera que presenta en cinco años y no sé si será la última que presente en ocho años, en parte por falta de fe en las proposiciones no de ley, no porque no haya problemas—, significa que hay una problemática no atendida por el Ministerio de Fomento, que las reclamaciones una y otra vez reciben oídos sordos. No se escucha a la gente y reclaman que ya que no se les escucha por las vías ordinarias, a ver si a través de una proposición no de ley para la que les pido el voto favorable a todos ustedes— son escuchados y atendidos, debidamente para que cuanto antes se inicie este camino de solución de los problemas por el que se está yendo lentamente, demasiado al tran tran, no precisamente a alta velocidad, con problemas a los que acabo de hacer referencia, pues se empieza a caminar con ritmo y se camine además en una dirección que sea satisfactoria para todos. Se me han presentado dos enmiendas, una por parte del Grupo Socialista y otra por parte del Grupo Popular. No tengo ningún inconveniente en aceptar la del Grupo Popular en el sentido de que simplemente dice que se haga a tiempo y en su debido ritmo la variante sur ferroviaria; no hay ningún inconveniente en ello. Respecto a la del Grupo Socialista, el problema está en que llega tarde. Llega tarde en el sentido de que de eso es de lo que se quejan, de no haberse hecho esas cosas que ahora se solicita que empezaran a hacer. Ya habido esa reclamación por parte de los municipios repetidísimas veces y no se ha atendido, y decir ahora que se empiecen a hacer los estudios resulta ya un poco tarde. Esa es la razón. Creemos que es necesario caminar con más ritmo y no proceder a estudios que luego veremos a ver si son viables y volvemos a comenzar y volvemos a empezar. Esa es la razón por la que lamentablemente no puedo aceptar la enmienda del Grupo Socialista y someteré a votación de ustedes la proposición no de ley presentada por mi grupo con la enmienda aceptada del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, se han presentado dos enmiendas. Para la defensa y exposición de la primera de ellas tiene la palabra el señor Astarloa del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **ASTARLOA HUARTE-MENDICOA**: En esta Comisión, en la que conocen muy bien cada una de las importantes infraestructuras que están en marcha en este país, yo creo que son ustedes muy conscientes de que lo que plantea el Grupo Nacionalista Vasco en esta proposición no de ley es un tema importante y prioritario, desde luego lo es para Vizcaya, porque, como explicaba muy bien el señor Beloki, estamos hablando de un proyecto que es una apuesta estratégica de máximo valor, compuesta por dos partes, una iniciada en su día por los

gobiernos del Partido Popular —el túnel de Serantes prácticamente ya en su tramo final de elaboración— y por otro lado la variante sur ferroviaria iniciada en su día tanto por el Gobierno vasco como por parte del Gobierno socialista. Digo que es una apuesta estratégica y que ustedes lo saben bien porque, en definitiva, estamos hablando de permitir que los convoyes de mercancías accedan al superpuerto de Bilbao sin atravesar los cascos urbanos, y ustedes conocen muy bien lo que es la margen izquierda en Vizcaya y lo que eso significa, como conocen muy bien lo que significa que en lugar de los correspondientes camiones en carreteras saturadas la opción del tren para el transporte de mercancías sea una alternativa, como conocen también muy bien —y se refería a ello el señor Beloki— la importancia de liberar las líneas de mercancías de viajeros que actualmente están utilizadas distintamente para los viajeros y las mercancías.

Esta proposición no de ley plantea una cosa sensata, y es que ya que tenemos en marcha un gran proyecto, —túnel Serantes más variante sur ferroviaria—, y que está prevista una importantísima inversión para ese proyecto —piensen que estamos hablando de 600 millones para un proyecto de 18,6 kilómetros Ortuella-Basauri, que va a tener quince túneles y entre cinco y ocho viaductos y que en principio se habla de una previsión de soterramiento mínimo de un 81 por ciento—, se haga de la mejor manera posible y que en la medida en que quedan algunos detalles por superar, incluyamos en el proyecto la superación de esos detalles. Por eso digo que la proposición no de ley plantea propuestas sensatas que buscan un equilibrio entre lo que es la realización de esta gran infraestructura y la mínima afectación a las poblaciones que se ven, valga la redundancia, afectadas por la realización del proyecto. Porque sensato es, nos parece, que se modifique el trazado de la variante sur para hacer el túnel en el barrio de Zaballa, sensato es que se modifique el trazado de la variante sur para elevar la cota del túnel en la zona de Bañales y el Abra Industrial, sensato es y me parece que a todos nos lo parece eliminar los pasos a nivel en Ortuella, prolongando la cubrición nada más que 300 metros, y sensato es que estemos hablando de la realización de un solo túnel de conexión de la variante sur ferroviaria con el túnel de Serantes.

De las cuatro propuestas que incluye la proposición no de ley del Grupo Nacionalista Vasco a nosotros nos presenta dudas la tercera, en la que se dice que, en la medida que se acabe el túnel de Serantes y no se haya finalizado la variante sur ferroviaria, se plantean determinadas dificultades por la utilización de algo efectivamente saturado como es la C2, y aquí se hace una propuesta también sensata para cubrir parte de la C2 en Trapagaran, previa consulta a la comisión para el soterramiento del tren. Nos ha preocupado por dos motivos: en primer lugar, porque, como me parece que ustedes saben muy bien, esta gran infraestructura lleva un gran retraso y no queremos que esta Cámara apruebe cosas que den lugar a que se genere un mayor retraso. Por eso compartimos lo que decía el señor Beloki de no apro-

bemos más realizaciones de informes que nos lleven a estudiar. No, no, aprobemos la ejecución de lo que creemos que tenemos que hacer. Y, en segundo lugar, nos ha planteado dudas porque esta comisión para el soterramiento, que es una comisión municipal, tiene algunas peculiaridades que hacen que no sea razonable someter la espera de todo esto a la decisión de la comisión, en la medida en que es una comisión que, aprobada por una corporación local, entre otras cosas, ha decidido la inclusión de un representante del Ministerio de Fomento, y me parece que todos los que estamos aquí coincidiremos en que no es ni habitual ni probablemente demasiado razonable que una corporación local haga depender decisiones de una comisión local al hecho de que al final Fomento acceda o no a estar incluido en la comisión creada por la corporación. Por eso presentamos una enmienda que dice que todo esto debe hacerse sin que ello signifique ni el más mínimo retraso ni en la ejecución que falta del túnel de Serantes ni, por supuesto, en la vía sur ferroviaria.

Como de las palabras del señor Beloki entiendo que esa enmienda ha sido aceptada o va a ser aceptada por su grupo, yo le agradezco esa aceptación y anuncio que en consecuencia votaremos favorablemente la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa y exposición de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Oscar Seco.

El señor **SECO REVILLA**: Señor presidente, señorías, la proposición no de ley que ha presentado el Grupo Parlamentario Vasco, el PNV, tiene por objeto —y esto lo tengo que mencionar, porque parece que el señor Astarloa no ha tomado conciencia de ello— dos infraestructuras distintas en Vizcaya; una es la variante sur ferroviaria que enlaza Santurtzi, como ha dicho el señor Beloki, con Basauri para trasladar mercancías; y habla en dos puntos de otra infraestructura distinta, que es el ferrocarril de cercanías C2 que discurre entre Muskiz y Bilbao para el transporte de viajeros.

La coincidencia de ambas infraestructuras es el concurso de algunos municipios comunes, nada más. La cercanía a estos núcleos urbanos, principalmente a Ortuella y al valle de Trápaga, exige, y así lo pide mi grupo, que desde el Ministerio de Fomento se sigan criterios de minimización de impactos urbanísticos, ecológicos, de peligrosidad cuando se trasladen mercancías peligrosas y de evitación de ruidos para garantizar el bienestar de los ciudadanos.

Respecto a la variante sur ferroviaria, quiero señalar que el Ministerio de Fomento está estudiando las alegaciones formuladas al estudio informativo realizado, entre las que se recogen algunas de las alternativas que se enumeran en la proposición no de ley del PNV.

Si la conclusión es que tenemos que votar en función de una hipótesis especulativa que traza el portavoz del PNV, que es que las mercancías se desvíen desde el puerto

de Santurce hasta la línea, ahora de viajeros, C2, es decir, de Ezkerraldea a Meatzaldea, yo creo que se podía haber ahorrado la proposición no de ley y la intervención.

Este grupo parlamentario ha propuesto una enmienda que creo que es rigurosamente mejor que la propuesta del Grupo Nacionalista Vasco, que estudia las cuatro soluciones técnicas desde enfoques de viabilidad técnica, y que forma parte de una iniciativa compartida que están realizando los municipios en estrecha colaboración con el Ministerio de Fomento. Esta parte no puede sino manifestar su perplejidad y estupor al ver que la enmienda propuesta ha sido rechazada y que el PNV opta por soluciones mediáticas en lugar de buscar un mayor beneficio para la ciudadanía. Me gustaría subrayar algo que el PNV y el PP quizá hayan olvidado, y es que el trazado original, dibujado por el ministro popular Álvarez Cascos y el consejero Aman del PNV, transcurría a cielo abierto por el municipio de Ortuella en el proyecto llamado estación de Ortuella, nueva estación de mercancías en el puerto, y que fue con la llegada de la ministra Magdalena Álvarez cuando se cambió el diseño original para que todo el trazado por Ortuella fuera soterrado. Ahora parece que lo mejor es dar otra vuelta de tuerca que es introducir una mejora de 20 metros de rebaja de la cota superior del túnel. También quiero aclararles por qué. La única ventaja que obtendríamos de esa rebaja de 20 metros de cota está en un compromiso electoralista de la Diputación Foral de Vizcaya de construir 75 viviendas de protección oficial en Ortuella. Querría llamar la atención sobre esto.

Quiero recordar al portavoz del PNV que el trazado de la variante sur ferroviaria que ahora quiere modificar es el que recoge el Plan territorial, sectorial del ferrocarril, aprobado inicialmente en el año 2001 por el Gobierno vasco y por un consejero nacionalista y definitivamente el 22 de febrero de 2005 con modificaciones también aprobadas por el propio Gobierno vasco con un consejero nacionalista. Flaca memoria o rapidez inusitada para borrar de la memoria los hechos de los que es autor su propio partido. Quiero traer en préstamo la mención del consejero Aman el 13 de mayo de 2004, cuando afirmó respecto a la mencionada variante lo siguiente: A mí que me diga la Administración central dónde tengo que conectar mi trazado y si no la iniciamos nosotros en 2006. Pero lo que se refiere a la consecución de una montera de 20 metros como mínimo en la zona de Bañales a los solos efectos de construir 75 viviendas de protección oficial, desde nuestro punto de vista, tiene simplemente la finalidad de posibilitar un extravagante compromiso electoral nacionalista, como he mencionado antes, y para eso señalaré que se ha terminado de realizar el túnel y la plataforma de Serantes, que fue diseñada en el año 1998, en este año 2009 y no parece técnicamente posible rebajar la rasante ahora, después de diez años de proyecto, ni parece razonable construir ahora otro túnel de 4,8 kilómetros con un presupuesto de 48 millones de euros y de más de cinco años de ejecución para compensar 75 viviendas de protección oficial. No lo parece. Por ello

resulta, un sarcasmo que el Grupo Popular muestre su adhesión a través de su enmienda a estas actuaciones, pidiendo que no supongan un retraso en la ejecución de la variante sur ferroviaria después de que necesitaran siete años solo para diseñar el túnel de Serantes.

En lo que se refiere a la otra infraestructura, el tren de pasajeros con trayecto de cercanías, manifestaré que la propuesta transaccional ofrecida por este grupo al grupo proponente y que se ha rechazado, básicamente pretendía dos cosas: cubrir la vía entre el Ayuntamiento de Ortuella y la estación de tren y el soterramiento de la vía en la zona de Arkotxa-San Gabriel, con la mención de que había de ejecutarse en colaboración con el resto de las administraciones competentes. En mi opinión, lo que incomoda al grupo proponente es que una obra eminentemente urbanística, que afecta al menos a dos carreteras de competencia foral, sean ejecutadas de forma compartida, o mejor dicho, parece que lo que pretende es que resuelva problemas urbanísticos con cargo exclusivo a los fondos del Ministerio de Fomento, en contra de lo que propugna el Plan estratégico de infraestructuras y transporte. Por cierto, quiero subrayar la necesidad urgente del soterramiento en la zona de San Gabriel en Trapagaran por donde pasa el tren a cinco metros lineales de las casas de los vecinos, con gravámenes en ruidos, molestias y temblores que de forma constante tienen que padecer. Apostamos por que se haga un estudio que nos diga cuál es la obra más aconsejable.

Únicamente y para acabar les pido una corrección léxica; cambien el término cubrición, por favor. Según la única acepción de la Real Academia, se refiere a la realización del acto sexual de macho y hembra, y a menos que el PNV se apunte a los nuevos modos de hacer política que hemos visto en una villa de Cerdeña propiedad de Berlusconi, está fuera de lugar. **(Risas.)**

Hago un llamamiento a todos los grupos parlamentarios para que tomen en consideración nuestra enmienda que, como ha quedado expuesto, subraya el compromiso del Ministerio de Fomento con la variante sur ferroviaria y la línea de cercanías de viajeros para conseguir una mayor seguridad, una adecuada protección ambiental y una mejora de la calidad de vida de los vecinos. Por lo demás, la proposición no de ley, tal y como está redactada, nos parece insuficiente, técnicamente insostenible, no recoge los parámetros de seguridad exigibles...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Seco, vaya concluyendo

El señor **SECO REVILLA**: Y, por otro lado, no responde al reparto competencial y a las cargas que incumben a cada administración pública, por lo que de alterarse la misma votaremos en contra.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, una vez analizados todos los puntos del orden del día, les pido a todos los

grupos parlamentarios que entren a la sala para proceder a la votación.

Procedemos a la votación del punto 1.º, proposición no de ley para la mejora y modernización del paso a nivel del ferrocarril del municipio de Roda de Barà, en Tarragona, presentada por el Grupo Parlamentario Catalán, CIU, que sometemos a votación en los términos de la autoenmienda que ha presentado el señor Macias.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votación de la proposición no de ley sobre el impulso al desarrollo del Campo de Gibraltar para reducir la incidencia de la puesta en marcha en la orilla marroquí del estrecho de Gibraltar del superpuerto Tánger-Mediterráneo, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda y posteriormente se ha producido una transacción entre el Grupo Popular y el Grupo Socialista que, salvo que alguien pida que se lea, la sometemos a votación.

Efectuada la votación, dijo

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

Punto 3.º, relativo a la finalización de la autovía del Mediterráneo A-7, a su paso por la provincia de Granada, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Se vota la autoenmienda del propio Grupo Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Punto 4.º, proposición no de ley sobre seguridad aérea, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Al haberse aceptado la enmienda del Grupo Socialista, se somete a votación en los términos de dicha enmienda.

Efectuada la votación, dijo

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

Punto 5.º, proposición no de ley relativa a la planificación de las reuniones del grupo de trabajo técnico de ruido del aeropuerto de Barcelona, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Se vota la enmienda transaccional del Grupo Popular y del Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dijo

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

Punto 6.º del orden del día, proposición no de ley relativa a la construcción de la línea de cercanías que unirá Benacazón con Sevilla, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Se vota en los términos de dicha proposición no de ley.

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

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, al haberse producido un empate a 18 votos, tenemos que someter a ponderación y aquí hacen falta las matemáticas y la aritmética para ver el resultado de la misma. **(Rumores.)**

La letrada nos traslada que al haberse producido la ponderación con 169 votos del Grupo Socialista contra 164 de los restantes, queda rechazada. En consecuencia, dicha proposición no de ley queda rechazada, después de ser sometida a ponderación.

Pasamos al punto 7.º del orden del día, relativo al tren de alta velocidad en Cantabria, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular y que se vota en sus términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos al punto 8.º, proposición no de ley relativa a la firma de un nuevo convenio de tren y transporte público con el Gobierno balear por el importe de 1.616 millones de euros, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular y que votamos en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 20; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: En consecuencia, se declara rechazada dicha proposición no de ley.

Pasamos al punto 9.º, proposición no de ley relativa a la realización de un acceso directo desde la A-8 al centro urbano de Ribadeo, propuesta por el Grupo Parlamentario Mixto. Se vota la transacción del Grupo Mixto, Partido Popular, Partido Socialista.

Efectuada la votación, dijo

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

Pasamos al punto 10.º, proposición no de ley sobre la negociación conjunta de las transferencias de los servicios y las infraestructuras ferroviarias de cercanías y media distancia a la Generalitat de Catalunya, propuesta

por el Grupo Parlamentario Catalán. Votamos la transacción del Grupo Catalán, CIU, y del Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dijo

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

Punto 11.º, proposición no de ley relativa a la variante sur ferroviaria a su paso por los municipios de Trapagan y Ortuella en Vizcaya, propuesta por el Grupo Parlamentario Vasco (PNV). La sometemos a votación con la enmienda incorporada del Grupo Parlamentario Popular, a través del señor Astarloa.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada. (Aplausos.)

Punto 12.º del orden del día, proposición no de ley relativa al apoyo a la internacionalización de las empresas españolas de obras públicas y transportes. Se somete a votación en los términos de dicha proposición no de ley al no haberse presentado ninguna enmienda.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 16.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada esta proposición no de ley.

Punto 13.º, proposición no de ley relativa a la aplicación del convenio sobre el uno por ciento cultural conforme a los principios de objetividad, transparencia, distribución territorial y concertación con las administraciones autonómicas y local, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, que ha aceptado una enmienda del Grupo Parlamentario Popular y que sometemos a votación.

Efectuada la votación, dijo

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

Por último, punto 14.º, proposición no de ley relativa al impulso de la movilidad sostenible en la Comunidad de Madrid, propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista, que votamos en sus propios términos al haberse rechazado la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 37; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada. Levantamos la sesión, dando las gracias a todos porque se ha cumplido más o menos la hora prevista de las ocho y media. Hasta el próximo periodo.

Eran las ocho y cuarenta minutos de la noche.

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