



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 448

FOMENTO

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

Sesión núm. 25

celebrada el miércoles 16 de diciembre de 2009

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de Ley:

- | | |
|---|---|
| — Para determinar un nuevo trazado de la autovía A-7, a su paso por la población de Campredó, en el municipio de Tortosa (Tarragona). Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001308.) | 2 |
| — Sobre la ampliación de la línea ferroviaria R-4, con la construcción de una tercera vía entre Martorell y Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001346.) | 6 |
| — Relativa a la ampliación de la carretera A-62 entre las localidades de Tordesillas (Valladolid) y Venta de Baños (Palencia). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001063.) | 9 |

| | Página |
|---|--------|
| — Relativa a la financiación de las obras de construcción de un bulevar en los terrenos liberados sobre el túnel ferroviario de acceso a la estación de Málaga. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001174.) | 12 |
| — Sobre el transporte ferroviario entre Barcelona y Madrid. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de Expediente 161/001229.) | 14 |
| — Sobre prórroga de la concesión existente del Club Náutico de Eivissa. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001315.) | 17 |
| — Relativa a la necesidad de impulsar la ejecución de la vía de alta capacidad del litoral, tramo Barreiros-San Cibrao. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001319.) | 18 |
| — Relativa a la previsión de soterramiento para la integración urbana del ferrocarril en la ciudad de Ourense. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001350.) | 21 |
| — Sobre la conexión de altas prestaciones entre Jaén y Granada. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001376.) | 25 |
| — En relación con el parking de la estación del AVE en Segovia. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001357.) | 28 |
| — Relativa a la modificación del proyecto constructivo del nuevo vial de acceso al puerto de Vilagarcía de Arousa para la instalación de un paso inferior en su punto de intersección con la PO-549. Presentada Por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001383.) | 31 |
| — Sobre la reducción del tiempo de viaje del primer servicio del AVE Málaga-Madrid. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001386.) | 34 |
| — Sobre el proyecto de variante sur de la autovía Albacete-Linares. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001399.) | 35 |

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **PARA DETERMINAR UN NUEVO TRAZADO DE LA AUTOVÍA A-7, A SU PASO POR LA POBLACIÓN DE CAMPREDÓ, EN EL MUNICIPIO DE TORTOSA (TARRAGONA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/001308.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señoras y señores diputados, damos comienzo a la sesión del día de hoy, 16 de diciembre, sobre proposiciones no de ley. El portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), don Pere Macias, me ha solicitado esta mañana una modificación en las dos proposiciones no de ley del Grupo Catalán porque tiene que intervenir un poco más tarde en otra Comisión. Los grupos presentes, Socialista

y Popular, han accedido, y por tanto vamos a cambiar el orden del día con esta pequeña modificación. En primer lugar, la proposición de Convergència i Unió, que aparecía en el orden del día como punto 4.º pasa a ser el punto 1.º, la proposición de Convergència i Unió que aparecía en el orden del día como punto 7.º pasa a ser el punto 2.º, y el resto sigue igual. ¿Están todos los grupos presentes de acuerdo? (**Asentimiento.**) Aprobamos la modificación. Por tanto, si nadie tiene nada que objetar a la modificación, y teniendo en cuenta que el Grupo Popular y el Grupo Socialista, que eran los afectados presentes, conocen este cambio, vamos a empezar con la proposición no de ley que aparecía antes como punto 4.º y ahora es la número 1, de Convergència i Unió, para determinar un nuevo trazado de la autovía A-7, a su paso por la población de Campredó, en el municipio de Tortosa, Tarragona. Tiene la palabra para su defensa don Jordi Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH:** En primer lugar quiero agradecer la deferencia de los grupos y de la Presidencia

de la Comisión al permitirnos esta alteración del orden del día.

Señor presidente, señorías, esta proposición no de ley que defiende hoy *Convergència i Unió* ante la Comisión de Fomento parte de un amplio consenso en el territorio afectado por lo que en esta proposición no de ley se solicita: el territorio de las Terres de l'Ebre. Hay una infraestructura pendiente, que por cierto no avanza con la celeridad que todos quisiéramos, que es la autovía A-7, que es el gran desdoblamiento de la N-340, que se hace por tramos. En estos momentos no va más allá del término municipal de Hospitalet de l'Infant-Vandellós y por el norte queda estancado en el término municipal de Tarragona. Cuando llega a Altafulla ya está también por definir. En lo sí está definido, que es el estudio informativo de más al sur de Hospitalet de l'Infant, por debajo de lo que se conoce en la zona como la Almadraba, hasta lo que tiene que ser la conexión con la Comunidad Valenciana, en toda esa zona hay un punto en concreto, que es el paso de la A-7 por la población de Campredó, que pertenece al municipio de Tortosa, y que separa los tres núcleos de población allí existentes: El Raval del Pom, la Font de Quinto y el Mas de la Missa. Pues bien, esta obra, tal y como está planificada en este momento, si no se varía, va a suponer una auténtica división en ese municipio y en esos núcleos de población; va a tener un efecto barrera nada deseado va a impedir el desarrollo urbanístico de la zona va a dificultar la comunicación entre los propios habitantes de la zona, y sobre todo no es querida por nadie en esa zona. Cuando hay esa unanimidad en que no gusta el trazado finalmente diseñado, es positivo replantearlo si aún estamos a tiempo de ello. Por tanto, esto es lo que pide hoy *Convergència i Unió*, ese replanteamiento, la no separación de los tres núcleos de población, el replanteamiento de acuerdo con lo que los ciudadanos afectados y los municipios de la zona nos están pidiendo. Hay consenso institucional y de todas las fuerzas políticas en las Terres de l'Ebre sobre el trazado que propone hoy *Convergència i Unió* en su proposición no de ley. Entendemos que lo mejor que podría pasar hoy sería reproducir este consenso en la Comisión de Fomento de la Cámara.

Mirando estrictamente la proposición no de ley presentada y las enmiendas a la misma que han presentado el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Popular, de entrada tenemos que posicionarnos en contra de la enmienda inicialmente planteada por el Grupo Parlamentario Socialista. Voy a explicar por qué. La inicialmente planteada por el Grupo Parlamentario Socialista pide al Gobierno que valore adecuadamente el trazado de la futura autovía 7, a su paso por el municipio de Tortosa, y que elabore un nuevo estudio de impacto ambiental que analice la viabilidad de su trazado en singular. Como el trazado es uno, ya se ha analizado la viabilidad de ese trazado y no nos gusta, con lo cual nuestro grupo no puede aceptar esta enmienda tal y como venía planteada. Sí podríamos aceptar la enmienda que nos ha planteado el Grupo Parlamentario Popular porque

afecta a la esencia de nuestra posición no de ley, que es evitar la partición de esas tres poblaciones, El Raval del Pom, la Font de Quinto y El Mas de la Missa, dentro de la población de Campredó, en Tortosa. Por tanto, podríamos aceptar esta enmienda del Grupo Parlamentario Popular, pero a nosotros nos interesa llegar a un acuerdo global con todos los grupos, que al final es lo que nos puede dar más fuerza ante el Ministerio de Fomento para que esa reivindicación que hacemos desde el territorio pueda recogerse en un nuevo trazado. Es lo que pedimos, un nuevo trazado. Por tanto, en conversaciones con el resto de grupos parlamentarios podríamos llegar a un texto de consenso, que debo adelantar que nuestro grupo va a aceptar pero que no es el más idóneo. Para nosotros el más idóneo sería especificar ya cuál es la solución de ese nuevo trazado. Lo cierto es que el texto final que se nos propone deja las puertas abiertas y obliga a un replanteamiento de la actual situación, por lo que entendemos que nos dará fuerza de conjunto si de forma unánime logramos aprobarlo hoy. Lo que se pide en concreto en el texto que se va a someter a votación es un nuevo estudio de impacto ambiental que analice la viabilidad de los posibles trazados en plural. Hay un trazado inicial que puede y debe ser replanteado. Por tanto, se va a hacer un nuevo estudio para analizar la viabilidad de esos posibles trazados. Entendemos que no cierra ninguna puerta, que nos da argumentos para negociar ante el Ministerio de Fomento y que puede conllevar, esperemos que así sea, una solución definitiva que vaya en la línea que apunta *Convergència i Unió*, a que la A-7, a su paso por la población de Campredó, en el municipio de Tortosa, no separe a sus tres núcleos de población: El Raval del Pom, La Font de Quinto y El Mas de la Missa. Este es nuestro objetivo. Es un objetivo que el Ayuntamiento de Tortosa aprobó también de manera consensuada cuando el 5 de noviembre de 2007 presentó una serie de alegaciones. Es también el posicionamiento de las fuerzas políticas, de las entidades y de los municipios de la zona. Por tanto, pedimos esta aprobación. Esperemos que pueda ser unánime. Desde *Convergència i Unió* queremos agradecer el consenso que hoy se va a producir, pero estaremos vigilantes en cuanto a la definición de ese nuevo trazado. Aprovecho, señorías, para alertar de que cuando se definen grandes infraestructuras —la A-7 por supuesto lo es; me acompaña el señor Macias, que fue conseller de la Generalitat y entre sus proyectos ya se estaba definiendo el desdoblamiento de la N-340, y llevamos muchos años de retraso— no siempre se cuenta con el territorio en la definición de los trazados. Ha salido en el BOE la definición del trazado de la A-7 por la comarca del Baix Penedès, y no hay ningún municipio de dicha comarca que acepte el nuevo trazado. Por tanto, no acabamos de encontrar la manera de buscar trayectos de consenso que nos aporten esas vías de gran capacidad, pero sobre todo sin partir el territorio. Por ejemplo, ahora, en el municipio del Vendrell y otros municipios del Baix Penedès ya están en

alerta por el nuevo trazado que este mes de noviembre se ha definido en el BOE.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de darle la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Ricomá, quería decirles que vamos a intentar en lo posible ajustarnos a los tiempos, como ha hecho el señor Jané, que ha estado justamente diez minutos, que es el tiempo que hay tanto para el portavoz que defiende la proposición no de ley como para los enmendantes de los respectivos grupos parlamentarios, de manera que podamos terminar en el horizonte de las ocho de la tarde, que sería una hora adecuada que me piden varios portavoces, si es posible, porque tienen esta noche organizadas algunas cuestiones. Por lo tanto, intentaremos cumplir ese horario. Para no estar llamando al orden a SS.SS., tengan, por favor, el reloj a mano controlando ese tiempo de diez minutos.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Ricomá.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Estamos hablando de las Terres de l'Ebre, que para saber bien de qué se trata baste decir que son las comarcas más deprimidas de toda Cataluña, las comarcas, que menor grado de inversión han tenido tanto por parte del Gobierno central como por parte de la Generalitat de Cataluña, y son las comarcas, por tanto, en las que mayor freno se viene observando a las posibilidades de desarrollo. Son por tanto muchos los problemas que albergan y, solo faltaría que a la hora de hablar de una infraestructura que les va a afectar directamente, a la hora de fijar el trazado de una autovía que tiene que ser vital para el desarrollo de este territorio, nos equivocáramos. Es decir, en una zona que de por sí tiene muchos problemas, solo faltaría que la medicina que le pretendemos dar, esas nuevas infraestructuras, no las hagamos acorde con aquello que necesita el territorio. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

Estamos hablando en concreto de la A-7, conocida por autovía del interior, del tramo que corresponde a La Jana-El Perelló, en la que hay una discrepancia seria por parte del territorio y de los municipios que lo componen con el trazado que ha elegido el Ministerio de Fomento para implementarla. Nosotros estamos de acuerdo con la filosofía que se desprende de la proposición no de ley y hemos querido aportar una enmienda para centrar el problema e ir al grano del mismo. Se trata de intentar evitar el aislamiento que sufrirían tres zonas pobladas, El Raval del Pom, La Font de Quinto y El Mas de la Missa, del núcleo de la pedanía a la que pertenece Campredó, que es una pedanía del municipio de Tortosa. Tiene tres zonas pobladas, a las que he hecho referencia, que el trazado fijado por el Ministerio de Fomento para esta autovía dejaría prácticamente al otro lado, por tanto incomunicadas con el núcleo central de la pedanía, con el núcleo central de Campredó. ¿Ello que provocaría? Pues es obvio, provocaría un aislamiento que se trasla-

daría en problemas de comunicación para sus habitantes, para sus vecinos, y que dificultaría el crecimiento de la pedanía de Campredó, el desarrollo urbanístico de este municipio. El Ministerio de Fomento es plenamente consciente de dicho problema, entre otras cosas porque los municipios directamente afectados, en especial el de Tortosa, ya se han encargado, a lo largo de la tramitación de las diferentes fases previas a la materialización de esta infraestructura, de comunicárselo vía alegaciones. Se hizo ya en el mes de octubre de 2005, con un gobierno municipal en Tortosa del Partido Socialista, en la fase anterior a la aprobación inicial del estudio informativo y el correspondiente estudio del impacto ambiental, y se ha hecho ahora más recientemente con el ayuntamiento ya con otro color político, con el ayuntamiento gobernado por *Convergència i Unió*, en diciembre de 2007, previamente a la aprobación definitiva del estudio de impacto ambiental de este trazado. Los diputados del territorio también somos plenamente conscientes de dicha sensibilidad, puesto que hemos mantenido conjuntamente y por separado reuniones con los representantes municipales —con su alcalde— en las que nos trasladaron la necesidad de buscar la modificación de este trazado y que canalizáramos esta sensibilidad a través del Parlamento, algo que ha hecho el Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*). Nosotros hemos facilitado también que sea así, por la sintonía y el color político existente entre el Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*) y el alcalde del municipio afectado, de Tortosa, que es de *Convergència i Unió*.

Con nuestra enmienda pretendemos ir al grano, sobre todo que estos tres núcleos de población no queden aislados. Por tanto, nuestra enmienda se ciñe en exclusiva ya no a reclamar un nuevo proyecto, ya no a reclamar la complejidad que supone modificar 10 kilómetros de recorrido, sino a instar al Ministerio de Fomento a que en el estudio que tiene realizado haga lo posible para salvar el corte de las tres zonas pobladas a las que antes he hecho referencia. Hay que tener en cuenta que al Grupo Parlamentario Popular nos mueve también la coherencia, en la convicción de que la ejecución de nuevos proyectos en infraestructuras debe ir siempre en clave de respeto y debe ir siempre asociada a los criterios de sostenibilidad ecológicos y medioambientales. En este sentido, tenemos claro que las declaraciones de impacto ambiental si alguna cosa hacen, es precisamente velar por el respeto de estos aspectos, teniendo en cuenta además que las declaraciones de impacto ambiental las formula el Ministerio de Medio Ambiente, no el Ministerio de Fomento, de manera que muchas veces el Ministerio de Medio Ambiente acaba rectificando al Ministerio de Fomento precisamente para priorizar los condicionantes medioambientales. En este sentido, desde el punto de vista que acabo de señalar, de la priorización del respeto a las declaraciones de impacto ambiental y, por tanto, de respeto a los criterios medioambientales, en nuestra enmienda solicitamos que estos tres núcleos de población no queden aislados.

Nos alegramos de oír que existe una posibilidad de transacción que podría satisfacer a todos los grupos, que se encuentre de alguna forma el consenso de las diferentes formaciones políticas en aspectos en los que precisamente no existe mucho barniz político. Estamos hablando de ejecución de proyectos, de hacer carreteras, de hacer autopistas, y las ideologías en este sentido pueden quedar en un segundo plano. Es bueno y el territorio lo agradece, y estamos hablando de una PNL muy territorializada, que exista un acuerdo entre las diferentes formaciones políticas. Obviamente, este acuerdo pasa por cesión, y si el diputado de *Convergència*, el señor Jané, señalaba que el texto transaccional no responde al cien por cien a sus expectativas, es obvio que tampoco el texto que se va a transaccionar va a responder a las expectativas que pretendíamos nosotros con nuestra enmienda. Sin embargo, en aras de dar una oportunidad para solucionar el problema; en aras de materializar el objetivo principal del problema, que es no dejar aislados estos núcleos, y en aras de ofrecer al territorio una propuesta consensuada, manifestamos nuestro voto afirmativo en el caso de que finalmente el texto que se someta a votación sea el que ha indicado el señor Jané, transaccionado con los otros grupos parlamentarios.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Ha presentado también una enmienda el Grupo Parlamentario Socialista, y tiene la palabra la señora Lizarraga.

La señora **LIZARRAGA GISBERT**: Permítanme la osadía de explicar a los señores diputados y las señoras diputadas de qué carretera estamos hablando. En mi condición de ebrenca, que es el adjetivo que damos a los habitantes de las Terres de l'Ebre, conozco perfectamente de qué carretera estamos hablando. Estamos hablando de una nacional que une Cádiz con La Juncuera, que atraviesa toda la costa mediterránea y que en la costa catalana soporta un gran volumen de tráfico, ya que es la única opción sin peajes hasta Francia. El tramo de 160 kilómetros que va desde Alcalá de Xivert, en Castellón, hasta el límite de Tarragona con Barcelona probablemente sea también el más peligroso. Así lo reflejan las múltiples cruces con flores y velas que se elevan en las cunetas. Desde el año 1998 hasta el año 2000 se registraron 161 muertos y 1.739 heridos en este tramo de carretera. Cada 150 metros había un accidente —sí, cada 150 metros—, cuando la media de las carreteras españolas en ese mismo periodo fue de 272 accidentes por cada 160 kilómetros. No hemos de olvidar que hay tramos en los que se soporta un gran volumen de tráfico, concretamente en torno a 39.000 vehículos diarios de media, añadiéndosele además que en verano por Port Aventura y por la costa este volumen aumenta muchísimo. Ante esta situación, los ayuntamientos, los sindicatos, la Cámara de Comercio de Tortosa y las pymes pidieron al ministerio que por favor se desdoblara la N-340. Después de muchas delibera-

ciones, se llegó a la conclusión de que lo mejor era desdoblarse por el interior, hacer una nueva carretera, una N-340 por el interior y mantener en servicio la que actualmente existe por la costa. De esto hace tiempo, estamos hablando del año 2000, y se empezaron entonces todos los pasos para conseguir esta infraestructura tan necesaria para nuestro territorio. Porque mientras nosotros estamos aquí aún debatiendo una PNL presentada por el Grupo Catalán (*Convergència i Unió*), la parte de Castellón ya está en obras y por la parte sur de Tarragona —concretamente hasta L'Hospitalet— la carretera ya está en funcionamiento, y nosotros aún estamos aquí hablando de por dónde tiene que ir la carretera necesaria para el territorio. Este debate también es cierto que lo aprovechan otros grupos —no sé si aún están por aquí los señores Jané y Ricomá, a los que me une una gran amistad—, y quiero recordarles que en la pasada legislatura en la Cámara de Comercio en un debate de presupuestos se acusó al Gobierno y concretamente a mi persona de que esta carretera no tenía presupuesto para obra, que no iba a poder empezarse. ¿Pero cómo vamos a empezarla si aún estamos debatiendo el trazado de la carretera? No hemos sido capaces de ponernos de acuerdo y aceptar que las alegaciones presentadas por el municipio de Tortosa —no por todo el territorio pero sí por el municipio de Tortosa— fueron contestadas por el ministerio atendiendo a motivos ambientales. Se contestó a Tortosa, no es que fuese una decisión tomada a la ligera sino que se les contestó, y se hizo teniendo en cuenta las dos márgenes de nuestro río, el río Ebre.

Atendiendo a la margen derecha del río —donde está Amposta, para situarnos—, el ministerio desestimó las alegaciones de Tortosa de cambiar el trazado de la vía porque se producen afecciones significativas a yacimientos arqueológicos, por una parte, resulta afectado el LIC Riberes, Illes de l'Ebre. Un LIC, como SS.SS. bien saben, es un lugar de importancia comunitaria, ecosistemas protegidos con objeto de contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres en el territorio. Esto está regulado por la Unión Europea, no se lo inventa el ministerio. También en la margen derecha afecta a unas instalaciones de depuración de una importante industria agropecuaria. Esto por lo referente a la margen derecha. Por lo que hace referencia a la margen izquierda del río Ebro —donde está Tortosa, para situarnos—, afecta a una estación de despresurización del gasoducto y el trazado se dispone sobre más de 400 metros sobre el eje de dicho gasoducto. También el encaje del trazado planteado exige la construcción de desmontes de más de 30 metros de altura, lo que conlleva un impacto paisajístico significativo. Para evitar los desmontes resultantes sería necesaria una solución en túnel y falso túnel, que finalizaría en la C-42, sobre el propio enlace, abarcándose en el túnel sus ramales y vías de cambios de velocidad. De acuerdo con la normativa vigente, al no poder modificarse el número de carriles en toda la longitud de un túnel, sería necesario iniciar

los carriles adicionales antes de la embocadura, incrementándose la sección y naturalmente el coste. También había otro motivo en la margen izquierda, que era que la situación del enlace con la C-42 obliga a modificar las conexiones del actual enlace y el polígono industrial Cataluña Sur, el más importante de las Terres de l'Ebre, debiendo construirse vías colectoras que establezcan la ordenación de los accesos, de acuerdo con la normativa vigente. Había, por tanto, que actuar en una obra de nueva construcción, competencia de la Generalitat de Cataluña.

Creo que el Ministerio de Fomento —a pesar de lo que mis compañeros han argumentado— ha dado muestras de consenso. De hecho, la población vecina de l'Ametlla de Mar, con alcalde convergente —y lo recalco para disipar suspicacias— ha visto reconocidas sus alegaciones y se ha desplazado 5 kilómetros más hacia la montaña el trazado de la 340, que era lo que pedía el ayuntamiento. Es decir, no estoy de acuerdo en que el trazado no ha tenido en cuenta las alegaciones; las ha tenido en cuenta y las ha contestado, lo que pasa es que, en aras de la voluntad de mi grupo parlamentario de llegar al máximo consenso, hemos presentado una enmienda, que por lo que he podido oír igual aceptan el grupo proponente de *Convergència i Unió* y el Grupo Parlamentario Popular. A favor de la enmienda me gustaría decir que lo que queremos la gente del Ebro es que empiece la carretera y que, por favor, entre todos agilicemos la obra y no pongamos más palos a las ruedas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): El señor Herrera interviene por el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

El señor **HERRERA TORRES**: No habíamos presentado enmiendas a esta proposición no de ley con el objetivo de apoyarla sin más, y lo queríamos hacer por unas razones muy simples que la señora Lizarraga conoce: porque el trazado de la infraestructura de la que hablamos parte en tres diferentes pedanías de Tortosa; porque la infraestructura de la que hablamos está mal planteada, y porque hoy existe un consenso muy amplio en la ciudad de Tortosa, empezando por el grupo de la señora Lizarraga, pasando por Iniciativa, por supuesto por *Convergència i Unió*, y por los demás grupos que lo componen, también el Partido Popular. Por tanto, nosotros entendemos que esa es la mejor opción. Creemos que se trata de ver si hay una mínima sensibilidad en torno al trazado que se plantea desde el territorio. En cualquier caso, celebramos que haya un consenso, sabemos que si se incorpora el Grupo Parlamentario Socialista esto facilitará que finalmente cambien de postura en el ministerio. Creemos que hoy es necesario un cambio de postura por parte del ministerio porque sinceramente entendemos que el trazado, tal y como está planteado —y yo he estado sobre el terreno también, visitándolo—, no tiene sentido alguno porque parte la

población. Por tanto, subrayo que nosotros teníamos previsto apoyar la iniciativa y que le daremos apoyo, y lo digo hoy en este marco de la Comisión de Fomento, con el ruido —lo digo para que las taquígrafas lo puedan transcribir y los que lo lean puedan saber lo que pasa con el ruido de fondo— de una infraestructura tan insostenible como la multiplicación de plazas de parquin en el centro de Madrid. Lo digo en esta Comisión de Fomento porque veo que estamos contribuyendo al fomento de la infraestructura insostenible y poco útil y estamos escuchando el ruido constantemente.

— **SOBRE LA AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA FERROVIARIA R-4, CON LA CONSTRUCCIÓN DE UNA TERCERA VÍA ENTRE MARTORELL Y BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/001346.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos a examinar en segundo lugar el punto que figura como 7.º del orden del día, sobre la ampliación de la línea ferroviaria R-4, con la construcción de una tercera vía entre Martorell y Barcelona. El señor Macias tiene la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU**: Quiero sumarme aquí a la consideración del señor Herrera en relación con los niveles de ruido ambiental que soportamos en esta Comisión, y espero que podamos hacer una valoración de impacto ambiental o, como le gusta al señor Simancas, alguna servidumbre sonora (**Risas.**) para que algún día podamos evitar el castigo de estas obras.

La proposición no de ley que presenta nuestro grupo está dentro del marco de nuestra voluntad de conseguir un verdadero plan de cercanías para la ciudad de Barcelona y toda su región metropolitana. En estos momentos el Plan de Cercanías que está aprobado por el Gobierno no prevé algunas realizaciones que se nos antojan muy importantes a *Convergència i Unió*, pero también a las instituciones de la comarca del Penedès. Vilafranca del Penedès, que es la capital del Penedès, es una ciudad de unos 40.000 habitantes que tiene ferrocarril, un servicio de cercanías con Barcelona, y curiosamente hoy día el trayecto en ferrocarril es más largo que el de hace cien años exactamente. ¿A qué se debe esto? ¿A qué tenemos trenes más lentos? No. ¿A qué tenemos afecciones por obras? Tampoco. Se debe simplemente a que, fruto de la expansión urbana del área metropolitana en el Valle de Llobregat, se han tenido que habilitar más estaciones y, por tanto, a mayor número de estaciones, mayor número de paradas, y a mayores frecuencias, menos posibilidades de establecer trenes semidirectos. Con la actual configuración de las vías por donde circulan los trenes de cercanías hoy —porque los regionales ya no circulan por aquí y los trenes de alta velocidad ya circulan por líneas de alta velocidad —circulan mercan-

cías— resulta que a Renfe le es muy complejo establecer estos trenes semidirectos. Nuestro grupo cree que la solución pasa por que en el marco de este Plan de Cercanías se puedan establecer algunas mejoras en infraestructura, igual que prevé el Plan de Cercanías de Madrid, que valoramos muy positivamente, en el cual para solventar estos mismos problemas se prevén cuadruplicaciones de vía. Como Barcelona no es la capital del Estado español, no somos tan ambiciosos ni pedimos cuadruplicar, pero sí pedimos una tercera vía, que nos parece que técnicamente es la solución más económica y que permite que se establezcan trenes semidirectos, de forma que en las horas punta los trenes semidirectos puedan conseguir tiempos de viaje que hagan competitivo el trayecto en transporte público entre Vilafranca y Barcelona.

Nuestra proposición no de ley no tiene un origen exclusivamente en una cuestión de partido político, sino que recoge el sentir de las instituciones de esta comarca, pero recoge también, por ejemplo, los proyectos de una importante asociación en defensa del transporte público, la PTP, que en el marco del llamado Plan Tren 2014—muy interesante— prevé esta infraestructura. Nos parece que sería bueno que el Congreso pudiera llegar a una aprobación de forma que en la elaboración y puesta en marcha de este Plan de Cercanías se pudiera construir esta tercera vía y prever el incremento de la frecuencia de la línea R-4 hasta Vilafranca del Penedès y acaso hasta el Vendrell. Creemos que es una labor que habrá que seguir haciendo. Ya anuncio que vamos a presentar proposiciones no de ley en sentido paralelo, porque todas las grandes ciudades que están a una cierta distancia de Barcelona—estoy hablando de Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú, Manresa, Granollers, Mataró o Vic— tienen dificultades con su acceso ferroviario que hacen que los servicios actuales no sean competitivos. Por tanto, hay que dar una respuesta. *Convergència i Unió* ha llevado también esta proposición al Parlamento de Cataluña, donde se ha llegado a una propuesta de resolución que no es la que deseábamos, pero en aras de que se vaya avanzando pactamos una fórmula con los grupos que dan apoyo al Gobierno en Cataluña. Aquí se nos sugiere por parte del Grupo Socialista una enmienda parecida, que vamos a transaccionar de forma que igual que se consiguió un buen acuerdo en el Parlamento de Cataluña para ir avanzando se pueda conseguir aquí. Anuncio ya—porque, como sabe la señora presidenta, algunos diputados tenemos varias ocupaciones y tendré que dejar esta Comisión de aquí a pocos minutos— que vamos a transaccionar con el Grupo Socialista una enmienda, repito, que para nosotros es un avance aunque no es lo que deseáramos. Pero, más allá de lo que hoy se acuerde, me gustaría—y siempre me dirijo al Grupo Socialista porque en estos momentos es el que está en el Gobierno— que se hiciera pedagogía y se convenciera al ministerio de que hace falta esta ampliación de la infraestructura para poder llevar a cabo un buen servicio de cercanías. Sin una infraestructura suficiente, hacer circular trenes de cerca-

nías con mucha frecuencia acaba siendo un imposible metafísico. Como deseo que tengamos tanto los ciudadanos de Cataluña como los de Madrid o de otras ciudades un buen servicio de cercanías, me gustaría que el señor Simancas, el señor Ruiz y los otros diputados del Grupo Socialista que están aquí presentes hicieran valer su condición de diputados que dan apoyo al Gobierno para convencerle de que si en Madrid se ha previsto la cuadruplicación de vías, se prevea al menos la triplicación de vías en buena parte de los accesos a Barcelona para dar cabida a esta mayor capacidad. Ya anuncio que hemos suscrito una transacción con el Grupo Socialista y que, si no hay inconveniente en que sea tramitado así, nuestro grupo va a proponer esta votación.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Ruiz.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Como ha dicho el señor Macias, el incremento en el área metropolitana de las frecuencias de cercanías nos lleva, tanto en la salida norte como en la salida sur y en otras capitales de comarca, como él mismo ha dicho, a un cierto colapso de los trenes semidirectos. Esta es una problemática que se ha abordado en este Congreso y en esta Comisión en diversas ocasiones. Le recuerdo al señor Macias que en el debate sobre el estado de la Nación se aprobó el estudio de la cuadruplicación de vías hacia el norte y hacia el sur, en un acuerdo que aceptó el Grupo Socialista. Por tanto, en el futuro se tendrá que ir a esa solución si queremos que los trenes semidirectos lleguen con una frecuencia menor que en estos momentos. Es un problema que se tendrá que resolver en una planificación a medio y largo plazo. El Ministerio de Fomento actualmente está redactando un estudio informativo de la conexión ferroviaria para el tráfico de mercancías entre el área de Tarragona y la línea Castellbisbal-Papiol-Mollet San Fost. En el tramo Martorell-Castellbisbal, incluido en el estudio informativo antes citado, coexisten actualmente tramos de mercancías y de cercanías y se están estudiando alternativas para establecer una doble vía exclusiva para mercancías para separar los tráficos, por lo que sin duda esto puede aumentar la capacidad de este tramo. Por otro lado, entre Castellbisbal y Barcelona la línea solo tiene tráficos de viajeros de cercanías y de media distancia, por lo que todo el trayecto entre Martorell y Barcelona verá mejorada esa capacidad. Como consecuencia de estas actuaciones, habría que analizar las posibilidades de mejora de los servicios de cercanías en los estudios que ya están previstos en el plan de 2008-2015. Si miramos la demanda existente, se puede observar en los siguientes ejemplos que la oferta de servicios de mercancías en el tramo sur de la línea 4 está cubierta. En los trayectos entre Martorell y Gelida, en los que hay 76 trenes diarios, la ocupación media del tren es de 144 pasajeros, es decir, un 14 por ciento. En Gelida-San Sadurní de Noya, prácticamente con los

mismos trenes, baja al 12 por ciento, y de San Sadurn de Noya a Lavern-Subirats, el 15 por ciento. Baja cuando la línea va de La Granada a Vilafranca del Penedès al 10 por ciento, para acabar en el Vendrell prácticamente en un 6 por ciento. Ya sé que se me dirá que en el tramo final, como hay esta distancia tan importante en tiempo para la llegada a Barcelona, muchos eligen otros medios de transporte, lo sabemos, pero en el primer tramo la ocupación media por tren está alrededor de un 15 por ciento. Por tanto, creo que tenemos margen de maniobra en este tema para poder mejorar los planes de cercanías.

Por otra parte, quiero precisar que los servicios considerados en este caso de interés público, entre los que se encuentran las cercanías, son prestados por Renfe por encargo del Estado, amparados en el contrato programa suscrito entre ambas partes, ya que al ser servicios deficitarios es el propio Estado el que decide asegurar su viabilidad garantizando el equilibrio económico a través de los Presupuestos Generales del Estado. Por último, en el momento en que se realice esta transferencia de competencia de los servicios de cercanías a la Generalitat de Cataluña la planificación de estos servicios ferroviarios será competencia de la Generalitat de Cataluña. Esto será a partir del 1 de enero de 2010. En todo caso, como conocemos la problemática, en aras de un consenso que agradezco al señor Macias hemos transaccionado una enmienda que recoge las dos posibilidades: en primer lugar, establecer esta nueva doble vía exclusiva de mercancías entre Martorell y Castellbisbal, separando tráfico de mercancías y de cercanías, y en segundo lugar y en la línea del acuerdo que visualizaron los grupos políticos en el Parlamento de Cataluña sobre esta problemática, acelerar la redacción de los estudios de mejora de la capacidad de la infraestructura de los corredores ferroviarios de acceso al área de Barcelona y aumentar la capacidad de estos tramos. Esta sería la enmienda que hemos pactado, que creo que recoge la voluntad de consenso sobre esta proposición no de ley que ha presentado Convergència.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Tiene la palabra el señor Ricomá.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Desde el Grupo Parlamentario Popular hace mucho tiempo que venimos denunciando la situación de olvido en la que se encuentra el servicio de cercanías en el conjunto de Cataluña. Y lo hemos hecho por diversas vías: vía aportación, a través de enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado, y también vía iniciativa parlamentaria con una proposición no de ley. No hace mucho tiempo en esta misma Comisión de Fomento estuvimos debatiendo la situación de las cercanías ferroviarias en relación con la provincia de Tarragona, que, por cierto, no tuvo tanta suerte como parece que va a tener hoy la iniciativa planteada que hace referencia a Barcelona. Por lo visto, los 4 millones de habitantes de Barcelona

siempre pesan más que los 600.000 de la provincia de Tarragona. Los problemas son muy parecidos y la afectación a las personas es diferente cuantitativamente, y por eso a lo mejor hoy ha habido más facilidad para llegar a un consenso, del que nos alegramos, que la que hubo hace pocas semanas para conseguirlo también en una iniciativa sobre cercanías que afectaba a la provincia de Tarragona.

Desde nuestro punto de vista, la política ferroviaria del Partido Socialista tiene un nombre y un autor. El nombre es AVE y el autor es el Partido Popular, porque es el que escribió el argumento y sentó las bases para la implementación en nuestro territorio de esta revolución, podíamos decir, que ha supuesto en el transporte ferroviario la alta velocidad, sobre todo en los trazados de larga distancia. Nos parece muy bien que los socialistas luzcan el traje, que exhiban lo que hoy en día es el AVE, pero que no se olviden, como vienen haciendo, de las necesidades de movilidad que los ciudadanos tienen más allá de la larga distancia; necesidades de la cotidiana movilidad —me atrevería a decir— que son mucho mayores que las que puede generar la larga distancia. Hay muchos más ciudadanos que necesitan diariamente comodidad, eficacia, rapidez y seguridad en transportes en radios no superiores a 50 kilómetros, que los que generan los transportes de larga distancia. Estos transportes, estos recorridos de cercanías tendrían que tener como gran protagonista para ejecutarlos el tren, y esto no sucede hoy en día así. Y no sucede hoy en día así, y se ha comentado y no voy a insistir mucho en ello, porque distancias cortas van asociadas a tiempos extensos, con lo cual no sale la cuenta y la gente prefiere utilizar el coche u otro tipo de desplazamiento. Lo cierto es que las cercanías en Cataluña dejan mucho que desear en todas sus vertientes: comunicaciones, frecuencias, duración de los trayectos e incluso en el estado y en el servicio que prestan las propias estaciones. Cinco años de olvido de cercanías en paralelo al incremento demográfico, al incremento de la población y en paralelo también al incremento en la demanda de servicios han puesto en evidencia la situación de cómo están las cercanías y las consecuencias que, cinco años después, tiene que la política socialista al respecto se haya exclusivizado en el lucimiento de la alta velocidad. También es cierto que no hay mal que por bien no venga, que unos tienen más suerte que otros y también es cierto que al menos en Barcelona hay voluntad de enmendar la plana con el diseño del Plan de Cercanías 2009-2015, que prevé una inversión de 4.000 millones de euros y sobre el que versa la proposición no de ley que ahora discutimos. Otros no tenemos tanta suerte —y vuelvo a insistir en ello, no puedo desvincularme de mi origen y de la circunscripción por la que soy diputado— y las cercanías de Tarragona van a tener que seguir esperando, con casos dramáticos como puede ser el hecho de que en una comarca que está a 30 kilómetros de Tarragona no haya ninguna estación en ningún pueblo que comunique con la capital, Tarragona, directamente y haya que hacer

escala desde cualquier pueblo de dicha comarca para llegar a la capital.

Vayamos al grano. La iniciativa solicita la inclusión en el Plan de Cercanías de una tercera vía entre Martorell y Barcelona y la posibilidad de que los convoyes que transitan por la R-4 puedan prolongar su recorrido hasta Vilafranca o, como se ha dicho, hasta el Vendrell, el municipio al que me acabo de referir precisamente. De hecho, lo que se está evidenciando con esta iniciativa es el cuello de botella en el que se han convertido los accesos a Barcelona. A las ya de por sí saturadas líneas que proceden ya sea de la costa, desde Vilanova, o las del interior, que proceden de Vilafranca, hay que unir algún tren de mercancías, como se ha señalado, y hay que añadir también la línea de alta velocidad, que, parando como para en Sants, ha complicado el panorama de acceso. Total, poca vía para mucho tren. Es algo que solo puede gestionarse jugando con los ritmos en las frecuencias de paso o jugando con los tiempos de duración de los diferentes trayectos, lo que hace que el tren no sea el medio de transporte rápido y eficaz que debería ser, sobre todo, como he señalado, en el ámbito de las cercanías, y sea imprescindible actuar. Y desde el espíritu constructivo, el espíritu de consenso y desde la perspectiva territorial, el Grupo Parlamentario Popular apoya la iniciativa y va a apoyar la transacción a la que se ha llegado con el Grupo Parlamentario Socialista, que va a ayudar a desatascar un poco este problema y a facilitar que la solución definitiva esté mucho más cercana. En este sentido, y termino, manifestamos el apoyo del Grupo Parlamentario Popular.

— **RELATIVA A LA AMPLIACIÓN DE LA CARRETERA A-62 ENTRE LAS LOCALIDADES DE TORDESILLAS (VALLADOLID) Y VENTA DE BAÑOS (PALENCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001063.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Vamos a examinar el punto del orden del día relativo a la ampliación de la carretera A-62 entre las localidades de Tordesillas (Valladolid) y Venta de Baños (Palencia). Para su defensa por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora Sánchez.

La señora **SÁNCHEZ GARCÍA**: El Grupo Popular presenta hoy esta PNL sobre la autovía A-62 porque consideramos que es una ruta fundamental para la comunicación del norte de nuestra Península con Portugal y Francia, así como para el desarrollo de la Comunidad de Castilla y León. La necesidad de la construcción de este tercer carril viene determinada por el nivel de servicio de la vía para las condiciones de tráfico existentes, la capacidad de esta carretera, en términos del máximo número de vehículos que cruzan por ella y, por supuesto, en función de las características, la composición y la

distribución del tráfico en dicha autovía. En el caso del tramo entre Tordesillas y Venta de Baños se pueden diferenciar el que va de Tordesillas a Valladolid y el de Valladolid a Venta de Baños. La travesía de Venta de Baños-Dueñas es un tramo con una gran acumulación de incidencias y accidentes, por tanto considerado como uno de los puntos negros y muy conflictivo por sus pronunciadas curvas, ya que la actual autovía está encajonada entre el pueblo, el río y el Canal de Castilla, pero es verdad y es cierto que, debido a lo que estoy comentando, es imprescindible acometerla ya. El tráfico de estos tramos de carretera se encuentra actualmente entre 35.000 y 40.000 vehículos día, con un importante tráfico de vehículos pesados en tramos que a veces superan los 11.000 camiones de gran tonelaje al día. Por ello estamos hablando de una zona con la mayor concentración de tráfico de la Comunidad de Castilla y León. Este es el eje donde se ubica uno de los espacios económicos más dinámicos del norte de España, porque además de unirnos con otros dos países vecinos, las cinco capitales como son León, Salamanca, Zamora, Valladolid, Palencia y Burgos, desde el punto de vista estratégico, son un eje de una extraordinaria importancia por la gran cantidad que tienen de empresas auxiliares del sector del automóvil, y la presencia de las factorías de Renault en Palencia y en Valladolid, unido al tráfico de mercancías de las principales industrias de agroalimentación de Castilla y León, y por supuesto —y no por ello menos importante y hay que tenerlo también muy en cuenta en este debate— la puesta en marcha del área logística de la red Cylog, que es el tema de comunicación de Castilla y León.

Tampoco podemos olvidar un dato muy a tener en cuenta: que el 90 por ciento de las mercancías que se trasladan desde Portugal al resto del continente europeo utilizan esta carretera para su transporte, pasando por las provincias de Salamanca y Zamora. Se trata además de una autovía obsoleta dada la capacidad y las necesidades actuales, puesto que hay que tener en cuenta, señorías, que tiene veinte años de antigüedad y por tanto requiere la consideración de este tercer carril que hoy pedimos. No son iguales las necesidades de hace veinte años que las que hay ahora en cuanto a densidad de tráfico, en cuanto a la implantación de nuevas actividades empresariales. Somos conscientes de que el tramo de Dueñas puede ser el punto más conflicto para esta obra y de más inversión, por lo que ya habíamos dicho anteriormente, pero por eso, y precisamente porque está considerado como un punto negro con muchísimos accidentes, es por lo que quizá estoy recalcando que es algo que desde hace años se lleva solicitando por todos los ayuntamientos y por las partes sociales.

Además, no podemos dejar pasar por alto cuatro puntos muy importantes, que supongo que el portavoz del Partido Socialista conoce perfectamente. Primero, se llegó a un acuerdo dentro del diálogo social entre los agentes sociales y la Junta de Castilla y León para respaldar este tercer carril. En segundo lugar, ha habido un

acuerdo de todos los grupos políticos en las Cortes de Castilla y León para aprobar una moción que instara al Gobierno la ampliación de este tramo, y ha sido hace tan solo unos pocos meses. En tercer lugar —y esto es muy importante— el día 6 de marzo se reunieron en mi ciudad, Palencia, los alcaldes de Valladolid, Zamora, Burgos, Salamanca y Palencia, junto a todos los presidentes de las cámaras de comercio, en la que plantearon una serie de reivindicaciones de la A-62 que plasmaron, firmaron y enviaron al presidente del Gobierno de la nación, señor Rodríguez Zapatero, en la línea de lo que hoy estoy poniendo aquí de manifiesto. Por último, y en cuarto lugar, un punto que es muy importante y que quizá pueda servir de base sólida y a tener en cuenta en esto que estamos ahora mismo pidiendo, es la defensa de la creación de empleo para el desarrollo de nuestra sociedad. Por eso digo que es muy importante, porque se trata de que en estos momentos va a haber una ampliación y puesta en marcha de nuevos polígonos en unas ciudades tan conocidas y que tienen un desarrollo industrial importante como Tordesillas, Corcos, Cigales, Cabezón, Dueñas, Magaz, Villamuriel y Venta de Baños. Por cierto esta última localidad, Venta de Baños, tiene instalado desde el año 2002 el primer puerto seco de Castilla y León, como consecuencia de la ampliación del puerto de Gijón. Por tanto, esto nos da una idea del tráfico denso y pesado que esta ampliación ha conllevado para esta arteria, que está muy bien y que nosotros nos felicitamos por haber tenido ese primer puerto seco, pero que vuelvo a incidir en que la autovía actual está obsoleta, porque cuando se hizo en su momento no contemplaba lo que hoy tenemos. No se me puede olvidar que la última noticia es que todas las diputaciones de Castilla y León han apoyado también la construcción de este tercer carril.

Señorías, concluyo, pero antes quiero decir que si por todo lo anteriormente expuesto en un breve plazo de tiempo puede afirmarse que esta arteria va a tener el riesgo de un colapso en el tráfico rodado va a tener niveles de servicio inaceptables si no se da luz verde a esta petición que hoy presentamos para acometer esa obra en el menor tiempo posible. Esto es algo que presenta el Grupo Popular, pero ha habido un acuerdo en toda la comunidad autónoma de todos los sectores sociales, todos a una, solicitando y pidiendo algo que es necesario y urgente, y que sinceramente espero que esta Comisión vote favorablemente en beneficio de todos, pero sobre todo de la creación de empleo y el desarrollo social de nuestra comunidad.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Álvarez.

El señor **ÁLVAREZ VILLAZÁN**: Efectivamente todos, en Valladolid, en Palencia, todos en Castilla y León estamos de acuerdo en la necesidad de que se

amplíe la capacidad del tráfico de la A-62, en ese tramo que la señora Sánchez ha señalado de 61 kilómetros, comprendido entre Tordesillas, la provincia de Valladolid y Venta de Baños, en la provincia de Palencia. Todos estamos de acuerdo en que la solución está en la creación de un tercer carril, y las distintas administraciones como por ejemplo las Cortes de Castilla y León, las distintas diputaciones más afectadas, en concreto también la de Valladolid, han aprobado mociones por unanimidad de todos los grupos políticos, instando al Gobierno a que comience la tramitación para la redacción del estudio informativo lo antes posible para que este tercer carril pueda entrar en servicio a lo largo de la próxima legislatura, como muy tarde.

Todos estamos de acuerdo en que se trata de una vía de comunicación importantísima para Castilla y León, una vía de comunicación que une cinco provincias, Zamora, Salamanca, Valladolid, Palencia y Burgos, que comunica Portugal con Francia pasando lógicamente por España. Todos estamos de acuerdo en que soporta un tráfico de vehículos intensísimo, cada día mayor, que es una infraestructura cuya ampliación es absolutamente necesaria en estos momentos por tratarse de un eje de la importancia que estoy señalando, y como efectivamente también ha señalado la portavoz del Grupo Popular, hoy todo el mundo conoce que en torno a este eje se están desarrollando, si no están desarrollados ya, importantes proyectos de desarrollo industrial de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, como son los polígonos industriales de Dueñas, Magaz, Villamuriel, Venta de Baños, en la provincia de Palencia, o el polígono del Canal de Castilla o el área logística también mencionada de la red Cylog. La verdad es que es una infraestructura que ya lleva mucho tiempo construida, que en su momento se criticó también por determinados estamentos políticos y sociales porque tenía una serie de defectos en su trazado. Se ha hablado de puntos negros reiteradamente, y es verdad, y era imprescindible mejorar la seguridad vial de la misma. Así lo señalaban también los presidentes de las distintas cámaras de comercio de las provincias afectadas, señalando que no solamente se trataba de mejorar la seguridad vial, sino de intentar generar puestos de trabajo en un momento de crisis como el actual invirtiendo en esta infraestructura. Por tanto, como se ha dicho, es también una demanda social.

Se ha mencionado también el acuerdo del diálogo social que se firmó en febrero de 2005, si mal no recuerdo, entre Cecale, UGT, Comisiones Obreras y la Junta de Castilla y León. Entre otras actuaciones ya se recogía allí la necesidad de acometer esta ampliación en el menor tiempo posible. Como he dicho antes, es verdad que este acuerdo cuenta con el respaldo de las cinco cámaras de comercio, de los ayuntamientos principales de las cinco provincias, de las capitales de provincia y de las diputaciones provinciales. Todas han manifestado la necesidad imperiosa de acometer esta infraestructura. Yo soy de los muchos que he tenido que utilizar a diario esta vía y que he tenido que sufrir las dificultades que se

crean por la intensidad del tráfico. Por tanto, en principio no hay ningún inconveniente para que el Grupo Parlamentario Socialista vote a favor la propuesta que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular.

Ahora bien, nos gustaría hacer algunas matizaciones. Ya digo que queda fuera de toda duda nuestra posición de que es una obra necesaria y urgente a acometer, como lo son también otras intervenciones que debe realizar la Junta de Castilla y León ejerciendo sus competencias para equilibrar este eje de desarrollo industrial en la comunidad autónoma. Pero no es nuestra competencia tratarlo aquí porque para eso están las Cortes de Castilla y León, donde ya se está planteando esta necesidad. El problema es ver qué prioridades son las que interesan a Castilla y León y a nuestras dos provincias, las más afectadas en estos momentos. Me gustaría recordar que en los Presupuestos Generales del Estado para 2010 en Palencia se incrementa la inversión un 5,91 por ciento, y en Valladolid en torno a un 52 por ciento. Me gustaría recordar también que en carreteras solo en la provincia de Valladolid se prevén 95 millones de inversión por parte del Ministerio de Fomento, y que entre estas carreteras están la A-60, la A-65, la A-11 y las rondas; es decir, una inversión como nunca antes se había hecho por parte del Ministerio de Fomento en nuestras dos provincias; es cierto que este año es menor en Palencia, porque hubo más el año anterior, pero sobre todo en Valladolid. Esto no quiere decir que no demos importancia también a esta propuesta que se está realizando, pero quisiera destacar en su justa medida la inversión que se está haciendo y cómo hay que establecer determinadas prioridades. No sé —y tampoco lo pongo en duda— si el presidente de la Junta ha planteado en la Comisión de Cooperación en la que intervienen la Junta de Castilla y León y el Estado que esta actuación que vamos a apoyar aquí se plantee como una prioridad; supongo que sí, porque como decimos es el sentir de todos los sectores sociales de la comunidad. También me gustaría resaltar que por primera vez en los presupuestos de 2010 aparece una partida concreta de 100.000 euros para el estudio de la mejora de la A-62, en el tramo de Cigales-Dueñas, que corresponde a la provincia de Valladolid. Igualmente resaltaría que para la autovía de Castilla, con sus ocho tramos y con un presupuesto total de 410 millones de euros, se establecen también estos tramos de Cigales-Dueñas y Dueñas-Venta de Baños dándoles prioridad, puesto que el primero está contemplado con más de 41 millones de presupuesto y el segundo con cerca de 43 millones.

Esto es lo presupuestado, pero la situación actual es que con fecha 13 de julio de 2009 la Dirección General de Carreteras dio el orden de estudio para un proyecto de trazado y de construcción entre Cigales, Valladolid, y Dueñas, Palencia, que consiste en ampliar un carril por calzada de la actual autovía. También en esa misma fecha se dio el orden de estudio de redacción de un estudio informativo entre Dueñas y Venta de Baños, Palencia,

que consiste en ampliar un carril por calzada de la citada autovía y analizar la posible necesidad de incluir alguna variante en el trazado. La Dirección General de Carreteras también tiene prevista la realización de un análisis previo del tramo Tordesillas-Valladolid para emitir una orden de estudio informativo que incluya la ampliación de capacidad de la autovía, la reordenación de accesos, y la posible necesidad de alguna variante del trazado.

Teniendo en cuenta todos estos aspectos hemos propuesto al Grupo Parlamentario Popular que aceptase una enmienda a la proposición no de ley que ellos presentaban. Ante una nueva contrapropuesta del Grupo Parlamentario Popular creemos que podríamos aceptar —si ellos están de acuerdo en admitir las enmiendas nuestras— una nueva redacción de la proposición no de ley, con la salvedad, y es que tememos que poner un plazo para la finalización del estudio —que en estos momentos está encargado ya por el ministerio— pueda ser un inconveniente si surge algún problema ajeno al ministerio que impida que este plazo se cumpla. Termino ya, señora presidenta, dejando constancia en el «Diario de Sesiones» de que tememos que pueda haber algún problema que impida que en 2010 se concluya este estudio —como podría ser un estudio de impacto ambiental, ya que en estos momentos desconozco si es necesario o no realizarlo—, y así estaríamos dispuestos a aceptar esa redacción conjunta que hemos elaborado y que entregaremos a la Mesa para que la puedan estudiar.

Termino mi intervención resaltando la importancia que el Grupo Parlamentario Socialista da a que se agilicen todos los trámites para que se realice este estudio, y para que en el menor tiempo posible se pueda garantizar una mayor fluidez de tráfico y de seguridad en este importantísimo eje para Castilla y León.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para que la Mesa tenga conocimiento, ¿la señora Sánchez acepta la enmienda del señor Álvarez o va a haber algún tipo de transacción?

La señora **SÁNCHEZ GARCÍA**: Lo hablaremos a lo largo de la tarde. Dado que la primera enmienda que presentó el Grupo Parlamentario Socialista la hemos consensuado y la hemos transaccionado con una nueva, si se contempla tal y como me la ha hecho llegar, aunque conste en el «Diario de Sesiones» esa coletilla que usted ha puesto, estamos dispuestos a aceptarla; pero siempre y cuando sea textualmente como usted me la ha pasado.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señora Sánchez, le rogaría que a lo largo de la tarde, antes de que finalice el orden del día, hagan llegar a la Mesa la transacción conjunta de ambos grupos parlamentarios.

— **RELATIVA A LA FINANCIACIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE UN BULEVAR EN LOS TERRENOS LIBERADOS SOBRE EL TÚNEL FERROVIARIO DE ACCESO A LA ESTACIÓN DE MÁLAGA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001174.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos a examinar el punto del orden del día relativo a la financiación de las obras de construcción de un bulevar en los terrenos liberados sobre el túnel ferroviario de acceso a la estación de Málaga. Para su defensa, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora Villalobos.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: La llegada a Málaga del AVE ha sido una de las grandes obras para nuestra ciudad y para el conjunto de la propia comunidad autónoma, que se inició en el año 1999 y que ha culminado en el año 2007 con la puesta en marcha del AVE. Al mismo tiempo se han llevado a cabo una serie de acciones que han coadyuvado a la solución definitiva del problema de soterramiento de la entrada del AVE en la ciudad de Málaga. El primer acto que se realiza en este sentido es la llamada operación Vialia, que se firma por el Ayuntamiento de Málaga el 2 de abril de 1998, y que incide necesariamente en la reforma que en ese momento estaba planteada en el Plan general de urbanismo de la ciudad de Málaga. El Ayuntamiento de Málaga, que en aquel momento presidía yo, firma un acuerdo con Renfe en el que concede y cede a Renfe un aprovechamiento de 128.300 m² de techo en lo que era la antigua estación de Renfe, la histórica de siempre. Eso significó en aquel momento en torno a 11.000 millones de pesetas, que en valor de plusvalía al día de hoy son 278 millones de euros aproximadamente, que significan 47.000 millones de pesetas. Esto es lo que Renfe ha ganado en la operación Vialia, a cambio de lo cual la ciudad de Málaga ganó la nueva estación, que es magnífica, y la posibilidad de la entrada del AVE en Málaga. Por tanto fue una buena operación del ayuntamiento, que se remata además en un segundo convenio firmado en el 2001 entre el ayuntamiento y Renfe. El punto tercero de ese convenio habla de que Renfe aportará a la ciudad la urbanización de los suelos fuera del ámbito del plan especial destinado a las zonas verdes públicas y al viario rodado.

¿Por qué quiero traer esto a colación? Quiero traer esto a colación por el debate actual sobre la utilización de los espacios liberados por el soterramiento del AVE, que la ciudad quiere aprovechar solo y exclusivamente para conseguir una mayor transferencia urbanística dentro de lo que es el área metropolitana de Málaga, es decir, la salida desde la estación del AVE hacia la zona oeste de la ciudad, hacia la zona de Marbella, Fuengirola, etcétera, que es un gran cuello de botella desde el punto de vista viario. En ese sentido el ayuntamiento y los

malagueños entendemos que es necesaria la realización de este bulevar que iría sobre esos terrenos liberados por el soterramiento, y que en el convenio del año 2001 Renfe se compromete a poner a disposición de la ciudad, una vez concluido el soterramiento.

Además el convenio del 2004, que firman el Ministerio de Fomento, el presidente del entonces GIF y el presidente de Renfe, así como el Ayuntamiento de Málaga conjuntamente con la Junta de Andalucía, en su punto séptimo dice claramente que Renfe aportará activos patrimoniales no incluidos en el plan especial, si los hubiera, que no resulten necesarios para la explotación ferroviaria con motivo de la integración del ferrocarril. Es decir, cuando en el año 2004 se llega al acuerdo —que ya estaba previamente acordado, pero que finaliza con una firma en el año 2004— de cómo se pagará el soterramiento y qué se va a hacer con los terrenos que libera el soterramiento, Renfe se compromete a poner a disposición aquellos suelos, aquellos activos patrimoniales que no son necesarios para la acción ferroviaria, y desde luego está claro que el bulevar no es necesario para esta cuestión ferroviaria del Ministerio, de ADIF en este caso (**Rumores.**) Por otro lado hay un acuerdo, una moción del Ayuntamiento de Málaga de junio de este año donde, por unanimidad, se aprueba el cumplimiento de los convenios entre Renfe y el Ayuntamiento de Málaga, y lógicamente estos puntos concretos que yo acabo de relatar. Digo esto porque en este momento es necesario hacer memoria de esta situación... (**Rumores.**)

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Perdone, señora Villalobos.

Rogaría a los corros que están hablando, si son muy interesantes las conversaciones, que salgan fuera de la sala por respeto a la interviniente.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Gracias, presidenta, por su amparo.

Planteo esto en estos momentos porque ahora es cuando el ayuntamiento quiere llevar a cabo, cuando finaliza el soterramiento del conjunto de líneas ferroviarias, este bulevar que sigue siendo una cicatriz importante en una de las zonas más pobladas de la ciudad de Málaga, en una de las zonas con menos posibilidades de centros sociales de cualquier naturaleza, bien deportivos, bien de protección social, etcétera, dada la concentración urbanística de los años sesenta que tiene esa zona. Por tanto es fundamental que se pueda llevar a cabo este bulevar. Hasta ahora había consenso entre las tres administraciones. De hecho, el ayuntamiento y la Junta de Andalucía han llegado a un acuerdo de financiación que desde mi punto de vista es demasiado generoso por parte del ayuntamiento, pero la voluntad del ayuntamiento es que se haga ya este bulevar, y ha sido profundamente generoso a la hora de acordar la financiación de estas obras. Pero hay un inconveniente y es que ADIF ahora no está dispuesto a cumplir los compromisos adquiridos

por la propia Renfe y por el propio ADIF, porque el convenio del año 2004 lo firma el hoy ADIF, llamado GIF entonces, donde se compromete a poner a disposición los suelos que no sean necesarios para el plan ferroviario. Y ahora resulta que ADIF quiere más dinero.

Digo esto porque a la revisión del Plan general de Málaga, que se está realizando en este momento, ADIF presenta una alegación para que el ayuntamiento le compense por estos suelos, cuando ya tiene una compensación enorme, no solamente por el valor real de las plusvalías que han generado unas zonas ferroviarias que no tenían ningún valor en el año 1998, sino porque en el Plan general del año 1998 le damos 280.000 m² de techo, y hay un hotel, han construido viviendas y han construido un centro comercial propiedad de ADIF que alquila a los diferentes comercios que están trabajando allí. Es una fuente de ingresos para ADIF permanente lo que está sucediendo ahora mismo en Vialia. Por tanto, desde el punto de vista equitativo, de lo que significan las aportaciones de Renfe, estas ya han sido compensadas ampliamente. Además, tiene un aparcamiento muy importante de rotación que le está aportando permanentemente fondos económicos a ADIF. Es un gran negocio para ADIF, como también creo que es un gran negocio para la ciudad de Málaga. Lo que queremos es que cumplan ese compromiso.

Vemos con auténtico estupor que Renfe quiere duplicar el valor de lo que ya tiene. Esos suelos que quedan liberados por encima del soterramiento no tienen valor urbanístico, porque no se va a construir ahí, el Plan general no prevé ahí ningún tipo de edificabilidad, es decir, el ayuntamiento no va a ganar nada en esta operación, va a ganar la ciudad de Málaga. Entendemos que ya se han llevado suficiente Renfe y ADIF como para poner a disposición libremente estos suelos, cumpliendo el compromiso de los acuerdos de los años 1998, 2001 y 2004. En este sentido creemos que tiene que cumplir estos compromisos.

Quisiera hacer una breve referencia a la enmienda planteada por el Grupo Socialista. Sé por dónde van a ir los socialistas. Es muy fácil acusar al alcalde de Málaga de prepotencia y de no cumplir; nosotros estamos cumpliendo, el alcalde de Málaga está cumpliendo lo que los malagueños quieren y las necesidades de la ciudad de Málaga demandan, como no podía ser de otra manera. En este momento el que es prepotente, el que está intentando ser un avaro en este caso es ADIF con unos terrenos que no le son útiles desde el punto de vista ferroviario absolutamente para nada. Presentó una alegación al Plan general donde pedía una duplicidad de las plusvalías, lo cual ya me parece excesivo por parte de un organismo público. Lógicamente el ayuntamiento se negó a esta pretensión de ADIF. Y ahora me plantea el Grupo Socialista una enmienda que dice que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que continúe la colaboración con el ayuntamiento. Si se refiere a la colaboración hasta 2004, estoy absolutamente de acuerdo; ahora, si se

refiere a la colaboración de hoy, en que el señor presidente de ADIF envía una carta al alcalde de Málaga, que lógicamente hace pública, en la que dice: Oiga, cuidado, o me paga usted o usted ahí no construye y vamos a los tribunales. Si esa es la colaboración que piensa seguir prestando al Ayuntamiento de Málaga, la verdad es que me aterroriza, porque eso significa que jamás se va a resolver. Creo que la actitud de ADIF en este momento es más la de una gran empresa privada con interés de ganancias más allá de lo razonable que de una entidad pública dependiente del Ministerio de Fomento, que quiere cobrarle a los malagueños el doble de lo que los malagueños ya han puesto sobre la mesa a lo largo de estos años para que a Renfe no le fuera oneroso, sino todo lo contrario, resolver el problema del soterramiento del AVE a Málaga.

Si me dicen los socialistas que cambian la enmienda diciendo que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que continúe la colaboración planteada desde el año 2004 para lograr el acuerdo en aras de una mejor integración del ferrocarril —si ya está integrado— y una prestación del mejor servicio al ciudadano, y para la prestación del mejor servicio al ciudadano, queridos compañeros de circunscripción del Partido Socialista, ustedes y yo sabemos que es necesariamente que se cumplan los compromisos, que cedan ese suelo al ayuntamiento. Yo pediría también que participaran en la financiación del bulvar, pero si no lo van a hacer, por lo menos que cedan ya esos suelos al ayuntamiento para se que puedan cumplir los objetivos marcados, tanto por el Ayuntamiento de Málaga como por la Junta de Andalucía, cuya consejera ha comprometido ya el 50 por ciento de esas obras. En consecuencia, la enmienda tal como está me parece una broma de mal gusto; parece que la ha redactado el financiero de ADIF y no los diputados socialistas de Málaga porque, queridos compañeros, esto no se sostiene; esto es una broma.

Si en la reunión del día 18 el presidente de ADIF va con la capa y la espada dispuesto a batirse en duelo con el alcalde de Málaga, que deje la capa y la espada en su casita, que por el bien de Málaga ceda definitivamente esos suelos que están contemplados en todos los convenios que se han firmado, y que sea bastante más razonable de lo que está siendo en estos momentos, porque, insisto, Renfe se ha llevado de la ciudad de Málaga 45.000 millones de pesetas: 280 millones de euros. ¡Hombre, no está mal! Unos aparcamientos por los que se va ingresando dinero, unos alquileres en un centro comercial de una gran actividad, un hotel fantástico, y dos bloques enormes de viviendas que han vendido. Por tanto no seamos tan absolutamente avaros respecto a la ciudad de Málaga y cumplamos los compromisos adquiridos, que son simplemente dar ese suelo a la ciudad para que ésta pueda acabar con el problema que tiene ahora mismo en esa zona.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez):
Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo

Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Pérez.

El señor **PÉREZ MORALES**: Señora diputada del Partido Popular, señora Villalobos, lo primero que tengo que decirle es que no hay peor mentira que una verdad a medias, y en la exposición que voy a hacer le voy a ir explicando todas las verdades que usted no ha dicho. Por tanto son obviedades.

Señora Villalobos, la negociación para alcanzar el soterramiento de la línea del tren a su llegada a Málaga fue muy difícil, una negociación en la que en el año 2004 se llega a una mesa tripartita entre el ayuntamiento de Málaga, la Junta de Andalucía y el Gobierno de la nación, y se alcanza un acuerdo que hoy es realidad: podemos ver que las líneas están soterradas. Hasta la llegada al ministerio de la ministra malagueña Magdalena Álvarez no se firmó el convenio: en julio de 2004 (**La señora Villalobos Talero: ¡Eso es falso!**), un acuerdo que se alcanzó en solo cien días de gobierno socialista. Usted, siendo ministra, no fue capaz de arrimar el hombro. Espero que ahora, siendo diputada, arrime el hombro por Málaga.

Permítame que confíe en que la proposición no de ley que hoy trae a esta Comisión, que registró el 22 de junio de 2009, fue fruto de la necesidad de interesarse por una obra de importancia vital para Málaga como es la construcción de un bulevar sobre los terrenos del soterramiento. Pero permítame decirle que sabiendo usted, como sé que sabe, que el próximo viernes 18 de diciembre se reunirán en la subdelegación del Gobierno las partes implicadas —el alcalde de Málaga, la consejera de Obras Públicas y Transportes y el presidente de ADIF—, retire esta proposición no de ley, que la retire para que las partes implicadas puedan negociar y alcanzar un consenso sería lo correcto, o en todo caso acepte esta enmienda de sustitución que presenta mi grupo. Y permítame que confíe en el mismo modelo de negociación tripartita que en el año 2004 sirvió para llegar a un acuerdo sobre el soterramiento. Un modelo de negociación, de compromiso y de voluntad permanente de diálogo entre las administraciones.

El Congreso no puede anticipar las decisiones de las instituciones que legítimamente deben llegar a un acuerdo. No podemos adelantar el final de un proceso de diálogo entre esas instituciones. Con esta forma de actuar esas justificaciones se vuelven irrelevantes; su autonomía, su criterio, su visión de las cosas resultan irrelevantes. Su negociación resulta irrelevante. Es razonable instar a todos a llegar a un acuerdo, y es razonable que no lo tomemos nosotros en esta sede, cuando en veinticuatro horas se podrá alcanzar un acuerdo entre todas las partes.

Y haciendo una breve referencia a las cartas que usted ha dicho del presidente de ADIF, la primera carta la manda el alcalde de Málaga; en ella insta a ADIF a que se pongan esos terrenos a disposición de la ciudad, y el único que amenaza con llevar a los tribunales es el

alcalde de Málaga con esa carta. Se le responde por el presidente de ADIF, y para encontrar ese diálogo y ese consenso necesario para la ciudad de Málaga se busca una reunión, que será la del viernes 18 —aquí se ve claramente que el presidente de ADIF es quien tiende la mano para esa reunión—, y lo que tenemos que hacer es dejar que las administraciones implicadas se pongan de acuerdo y consigan el consenso.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señora Villalobos, ¿acepta usted la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista?

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Señora presidenta, ni retiro mi propuesta, porque el Parlamento es independiente de las administraciones, y existe al margen de ellas, ni puedo aceptar una posición que lo único que significa es la nada.

— **SOBRE EL TRANSPORTE FERROVIARIO ENTRE BARCELONA Y MADRID. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/001229.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos a examinar el punto 3.º del orden del día, sobre el transporte ferroviario entre Barcelona y Madrid. Para su defensa por el Grupo Parlamentario Popular... No veo al señor Ricomá. (**Pausa.**) Perdón, señorías, la proposición tercera que figura en el orden del día es del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Me ha dicho el señor Herrera que estaba interviniendo en otra Comisión y que, si los distintos grupos parlamentarios acceden, retrasemos su debate hasta que termine la otra Comisión. Ya saben que pertenecer a grupos tan reducidos impide a una sola persona estar en el mismo sitio y al mismo tiempo.

El señor Ricomá tiene la palabra.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Señora presidenta, sucede que en esta ocasión también los grupos grandes tenemos problemas. Y yo, que debo fijar posición sobre esta iniciativa, debo intervenir también en otra Comisión en breve, con lo cual no tengo ningún inconveniente en retrasar la iniciativa del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Ya viene el señor Herrera, con lo cual llega a tiempo para defender su iniciativa, y así tenemos un problema resuelto. Señor Herrera tiene usted la palabra para defender su iniciativa.

El señor **HERRERA TORRES**: Perdona, presidenta, pero es la vida de un diputado de grupo minoritario, que va de comisión en comisión una tarde de miércoles, y no llega puntualmente a todas.

Esta proposición no de ley nosotros la hemos presentado porque creemos que el Gobierno debe cumplir la ley: la Ley de Accesibilidad, la estatal, pero también la catalana. Y la presentamos a raíz de un incidente. Mejor dicho, de un drama. Un drama personal que se vivió en Sant Feliu de Llobregat el pasado agosto. No estamos hablando de hace mucho tiempo. El 24 de agosto una persona con silla de ruedas, en una localidad como Sant Feliu de Llobregat, del área metropolitana de Barcelona, como cualquier ciudad de cualquier realidad metropolitana, pasaba el paso a nivel con esa silla de ruedas y en los desniveles que existían en ese paso esa persona vio cómo su silla de ruedas quedaba atascada. Ese paso a nivel no cumplía con la legalidad vigente y esa persona murió arrollada por el tren. Esa es la historia del 24 de agosto en una ciudad del área metropolitana de Barcelona. Yo sé que el Gobierno ha hecho esfuerzos, pero soy consciente también de que debería haberlos hecho más y mejor. Soy consciente de que existe una legislación, y una legislación que no se está aplicando, y que los objetivos del Gobierno —que después el diputado y portavoz del Grupo Parlamentario Socialista expresará— estaban planteados de cara al 2004, pero lo cierto es que hoy las estaciones de tren dependientes de ADIF y los trenes que circulan a lo largo y ancho de todo el territorio —y en particular estábamos hablando del caso de Cataluña— sufren muchas de ellas carencias de accesibilidad, en especial en el paso entre andenes. Esto es una realidad y podemos hablar de multitud de casos; todos conocemos alguno de ellos. Desde hace mucho tiempo este paso se ha solucionado con túneles internos, con escaleras o bien con pasos de traviesas de madera entre los diferentes andenes, o de otros materiales alterables.

¿Cuál es el problema? Que existe una legislación estatal de accesibilidad, también una legislación de accesibilidad en Cataluña, y que el incumplimiento —se lo puedo decir clara y abiertamente— es flagrante, y esto perjudica por supuesto a las personas mayores, a las personas que van con un cochecito de bebé, que van con maletas, pero especialmente a las personas con discapacidades físicas, que obviamente padecen precisamente ese incumplimiento de la ley y se ven obligados a pasar por los pasos de traviesas de madera que carecen a todas luces de las necesarias medidas de seguridad para garantizar un paso seguro y correcto de los usuarios.

Como les decía, lo que les explico quedó muy claro lamentablemente, de forma dramática incluso el 24 de agosto, pero a partir de esa experiencia nosotros queríamos que la Comisión de Fomento mandatase algo muy sencillo: que se lleven a cabo medidas urgentes para adecuar las estaciones ferroviarias a estándares de seguridad y accesibilidad adecuados, y adaptar todas las estaciones de ferrocarriles a la normativa de accesibilidad catalana, tratándose de una iniciativa que viene a

partir de esa experiencia dramática vivida el pasado mes de agosto. También les digo que no es la primera que se ha vivido en estaciones de características similares; les hablo de la experiencia de Cataluña, pero estoy seguro de que no debe ser la primera experiencia en el conjunto del Estado.

A partir de aquí se han planteado diferentes enmiendas, una del Grupo Popular y otra del Grupo Socialista. Nos gustaría —y se lo digo sinceramente— que esta proposición no de ley se aprobase tal cual viene, y por una sencilla razón: porque entendemos que es una ley que simplemente exige el cumplimiento de la legalidad, que no es tan difícil, y porque además creemos que existen carencias en la política que está haciendo también el Gobierno. Es verdad que se hacen esfuerzos, yo no los voy a negar, pero también es verdad que los ritmos son a veces demasiado lentos, como en el caso de los pasos a nivel. Cuando hablamos de esas traviesas de madera, cuando además existe una legislación que dice que no puede haber una determinada separación o unos determinados bordes para garantizar que no se quede enganchada, como ya pasó, una silla de ruedas en ese paso, lo que vemos es que los tiempos y los ritmos en que se están ejecutando esas políticas son excesivamente lentos. Por eso entendemos que son positivas ambas enmiendas, pero nos gustaría —insisto en ello— que, siendo una proposición no de ley no excesivamente exigente, sino simplemente de sentido común, se aprobase la proposición no de ley tal cual. Es verdad que se plantea la adaptación a la Ley 51/2003, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal, o que está bien que el Gobierno continúe trabajando, pero entendemos que garantizar la plena autonomía en el acceso al 90 por ciento de los viajeros en 2012 es un plazo que creemos que, con un poquito más de esfuerzo, se podría acortar mucho más. Por eso nos gustaría que la proposición no de ley se aprobase tal cual.

Quiero decir simplemente que para preparar esta proposición no de ley he estado repasando la legislación estatal vigente, pero cuando hacemos referencia a la legislación catalana tengo que decirles que en materia de rampas, de escaleras y también de acceso a andenes existe una norma del año 1995, un decreto de promoción de la accesibilidad y de la supresión de barreras arquitectónicas, con la aprobación del código de accesibilidad, que hoy no se está cumpliendo. Esto es así lamentablemente. Un decreto del año 1995. Ha pasado la friolera de catorce años y algunas cosas que se planteaban en el año 1995 hoy aún no son realidad. Además, los ritmos de cumplimiento de este decreto del año 1995 en las infraestructuras ferroviarias existentes en Cataluña difieren mucho de lo que ha pasado en las inversiones en ferrocarriles en la Generalitat por parte de administraciones de diferentes colores; hablo de una administración gobernada por *Convergència i Unió* y después por el tripartito. Difiere mucho cómo se cumpliría este decreto de cómo se está cumpliendo por parte de las infraestructuras ferroviarias, cuyo titular es ADIF. Quiero

hacer mención al artículo 35, el de las estaciones de transporte ferroviario. Aquí no hay un cumplimiento escrupuloso del decreto, y por eso nos gustaría que finalmente esta proposición no de ley, que es un mandato lo suficientemente genérico pero creo que cargado de fuerte valor simbólico por lo que aconteció como les decía el 24 de agosto de este mismo año, se aprobase tal cual.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Ahora sí tiene usted la palabra, señor Ricomá, para la defensa de su enmienda.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Inter vendré con muchísima brevedad, pues me acaban de comunicar que tengo que intervenir ahora también en la Comisión de Seguridad Vial; simplemente quiero decir que esta proposición no de ley que presenta el señor Herrera es bienintencionada, sin ningún tipo de duda. Pone encima de la mesa un problema real, que existe, que sufren casi todas las estaciones catalanas y no catalanas. Podemos poner ejemplos —y el señor Herrera ha puesto uno dramático— que los que utilizamos el tren vemos a diario. En la misma estación de Tarragona el paso de andenes es terrible, dificultoso y sufrido para las personas con discapacidad. En la estación del Vendrell, por ejemplo, el nivel de los andenes guarda un profundo desequilibrio con el nivel de la plataforma de acceso al tren, con lo cual hay un hueco ahí que puede dar un disgusto serio algún día. En definitiva todo ello demuestra que, a pesar de la buena intención —que tampoco vamos a poner en duda— del Gobierno para subsanar este asunto, queda muchísimo trabajo todavía por hacer.

Nosotros interpelamos al Gobierno sobre esta cuestión, sobre por qué en muchas estaciones los cánones de seguridad no estaban totalmente garantizados. No puedo negar que la respuesta que nos dio el Gobierno nos sorprendió negativamente, puesto que se nos dijo que el problema estaba solucionado teniendo en cuenta que las estaciones disponen de un servicio de acompañantes que ayudan a las personas con discapacidad a incorporarse al tren. Faltaría más; no les van a dejar ahí sin ningún tipo de posibilidad de hacer uso de este transporte. Claro que hay acompañantes y claro que ayudan pero, señorías, esta no es la solución; este es un medio de emergencia forzado por una necesidad derivada de la estructuración que tienen hoy en día las estaciones. La solución es diferente, la solución ha de ser de tipo estructural y pasa por la adecuación de las estaciones a los cánones de seguridad adecuados y exigibles. Coincidencia, por tanto, con la filosofía que se desprende de la iniciativa planteada, y predisposición a votarla a favor. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Hemos presentado una enmienda porque entendemos que con ella mejoraríamos en dos cosas: la primera, dar una cobertura legal a esos cánones de accesibilidad, y la segunda, garantizar que la actuación en este tipo de asuntos en las estaciones sea extensible a todo el con-

junto del territorio. Qué mejor manera de conseguir que nuestras estaciones dispongan de la seguridad y accesibilidad exigibles que adaptarlas precisamente a lo que establece la Ley 51/2003, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de personas con discapacidad —no voy a referirme a sus detalles, porque SS.SS. ya la conocen—, y qué mejor manera de afrontar una actuación global que decirle al titular de las estaciones, que no es otro que ADIF, que tiene este problema, que con lo que hace no es suficiente, y que se ponga manos a la obra en el conjunto de estaciones que son de su titularidad, que son todas o casi todas las del territorio nacional. Por eso pensábamos que con esta enmienda dábamos mayor cobertura y mayor solvencia —si se me permite— jurídica y legal al asunto. Si el señor Herrera ve que hay alguna manera de unir su filosofía, con la que coincidimos, y nuestra aportación, no tendremos ningún inconveniente, todo lo contrario, en votarla a favor.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para fijar su posición tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista señor Ruiz —Llamas.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Señorías, el Gobierno ha estado trabajando con los representantes de la Comisión española de personas con discapacidad, ha trabajado también con la ONCE y ha trabajado con todos los sectores de la discapacidad española para hacer un convenio o un plan de accesibilidad en Renfe que acabara con esta anomalía que han expuesto antes los portavoces de Iniciativa y del Partido Popular. Es decir, se está trabajando, y ya ha manifestado su firme voluntad de garantizar estaciones y trenes accesibles para todos. En este marco, durante el año 2010, el presidente de ADIF se ha comprometido a sustituir todos los pasos entablados que queden en las estaciones de tren de su competencia, cambiándolos por un sistema más moderno y más seguro e instalando en su lugar pasos que aumenten esa seguridad, mejoren el acceso de los peatones, faciliten la accesibilidad para personas de movilidad reducida, y disminuyan el tiempo de montaje y desmontaje cuando hay que realizar tareas de mantenimiento de esas vías.

El servicio Atendo, que antes mencionaba el portavoz del partido Popular es un servicio de acompañantes que pactó Renfe con el Cermi para la atención al viajero con discapacidad, y está funcionando muy bien. En este momento se presta en 95 estaciones, 69 de las cuales con servicio permanente. En 2010, según este acuerdo, se implantará en 226 nuevas estaciones con el fin de reforzar este servicio integral que ya presta a un colectivo determinado de viajeros con discapacidad. A este servicio se dedicarán 350 profesionales con formación especializada en el diseño de estos puntos de atención, y como he dicho antes de común acuerdo con el Cermi y la Fundación ONCE.

El pasado mes de junio los ministros de Fomento y Sanidad y Política Social suscribieron un protocolo para

implantar la accesibilidad en los servicios ferroviarios. Este acuerdo que hicieron los dos ministerios contará con un presupuesto total de 784 millones de euros, de los cuales 479 se destinarán a adecuar estaciones, y el resto del importe será para la adaptación de los trenes. Este plan de accesibilidad universal en los servicios ferroviarios se adelanta en seis años, al 2014, a la fecha establecida por la normativa europea y española para alcanzar estos objetivos en este modo de transporte, prevista inicialmente para 2020. No obstante, quiero remarcar que la mayoría de las actuaciones previstas estarán en marcha en 2012, según las previsiones del Gobierno. Para ello, junto a la incorporación de los nuevos trenes y de los planes actualmente en curso, se adaptarán 480 trenes existentes, con una inversión de 350 millones de euros. En 2012 el ministerio se ha comprometido a dar acceso a los servicios ferroviarios al 90 por ciento de los viajeros, y piensa alcanzar una cobertura total como he dicho antes en el año 2014.

El Gobierno apuesta claramente, quiero remarcarlo, por la accesibilidad universal. Estas acciones, además de justas, simbolizan el compromiso con lo que antes se ha dicho: con la igualdad de oportunidades para todos los ciudadanos. Estando totalmente de acuerdo en avanzar lo más rápidamente posible en facilitar el acceso de las personas con discapacidad a estos servicios, hemos propuesto una enmienda de adición que, aprobando los dos puntos que propone el portavoz de Iniciativa, añadiríamos un tercero reconociendo que ADIF continúe reformando las estaciones e implantando medidas que garanticen la accesibilidad de todos los ciudadanos, adecuando las estaciones para garantizar la plena autonomía en el acceso a las mismas al 90 por ciento de los viajeros en 2012 y a la normativa de accesibilidad vigente. La enmienda hace más que remarcar que se inste al Gobierno el cumplimiento en el año 2012 de esta necesidad que se ha expresado por todos los grupos. Señor Herrera, la enmienda de adición que hacemos viene a reforzar las dos primeras cuestiones que propone al Gobierno.

— **SOBRE PRÓRROGA DE LA CONCESIÓN EXISTENTE DEL CLUB NÁUTIC DE EIVISSA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001315.)**

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos el que figura como punto 5.º del orden del día, proposición no de ley sobre la prórroga de la concesión existente del Club Náutic de Eivissa, que presenta el Grupo Parlamentario Popular y cuyo portavoz será el señor Fajarnés.

El señor **FAJARNÉS RIBAS**: El Club Náutico de Ibiza fue fundado en 1925. Son 83 años de una entidad popular e histórica para la ciudad de Ibiza y para la propia isla, que ha representado y ejercido un papel trascendental en la sociedad ibicenca como promotor cultural, como escuela deportiva náutica, y como centro

social de la propia Ibiza. Son más de 2.000 socios, muchos de ellos sin tener embarcación, que ocupan los 300 amarres de que dispone el club, de los que el 70 por ciento son barcos de eslora inferior a siete metros. La concesión del Club Náutico finaliza el año que viene, y ese es el motivo de la presentación de la proposición no de ley. Ante la posibilidad de que el aprovechamiento mercantil esté por encima del interés social, como ya sucedió con algún club náutico de las islas, si la Autoridad Portuaria de las Islas Baleares dependiente del Ministerio de Fomento no renueva la concesión existente, es por lo que toda la sociedad, instituciones y partidos políticos ibicencos han expresado la voluntad de que al Club Náutico de Ibiza le sea renovada la concesión, para así seguir con la labor social y deportiva que ha ido desarrollando en estos últimos 83 años.

La proposición no de ley que presenta hoy el Grupo Parlamentario Popular es la misma, tiene el mismo texto que fue aprobado por unanimidad el 24 de septiembre de este mismo año en el pleno del Ayuntamiento de Ibiza; el mismo que el 24 de septiembre del año 2009, el pleno del Parlamento de las Illes Balears, en el transcurso del debate del estado de la autonomía, a través de dos resoluciones presentadas por el Partido Socialista y por el Partido Popular, eran aprobadas por unanimidad; y el mismo texto que al día siguiente, el 25 de septiembre de este mismo año, era presentado conjuntamente por el Partido Popular y por el Partido Socialista, y votado por unanimidad en el Consell de Ibiza. Por último, quiero resaltar la negociación responsable y acertada del Partido Popular y del Partido Socialista, como así fue también en Ibiza y en Palma de Mallorca, en defensa siempre de los intereses del Club Náutico de Ibiza que además son los intereses de la sociedad ibicenca, para llegar a un texto de consenso que garantice la renovación de la concesión del Club Náutico de Ibiza. En consecuencia, de acuerdo con lo hablado con el Partido Socialista, aceptamos, y ya se lo anuncio a la presidencia, la enmienda de adición que ha presentado el Partido Socialista al texto de la proposición no de ley del Partido Popular. Ahora tocará cumplir, tocará ejecutar los acuerdos adoptados en las diferentes instituciones, y también en esta Comisión de Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias por su brevedad, señor Fajarnés.

Tiene la palabra para fijar la posición del Grupo Parlamentario Socialista el portavoz del mismo, señor Bar.

El señor **BAR CENDÓN**: Intervendré muy brevemente, porque la exposición de motivos la ha hecho ya el proponente y coincidimos con lo dicho. Se pretende que, faltando casi diez meses para la caducidad de una concesión que viene disfrutando una entidad de carácter social, y de cara a la prórroga o nueva adjudicación, la autoridad portuaria tome en cuenta con categoría de determinantes unos criterios perfectamente previstos en la ley que están a la vista, pero que en todo caso la

entidad deberá reforzar con inversiones y esfuerzos adicionales. Se trata del fomento de la náutica deportiva, la incorporación de instalaciones modernizadas, tarifas y actividades sociales, y la adaptación y protección del entorno y el medio ambiente.

El texto cuya aprobación se somete hoy a esta Comisión se acoge a lo dispuesto en el artículo 107.2.c) de la Ley 48/2003, que determina las causas excepcionales que debe tener la aplicación de una facultad que tiene carácter discrecional por parte de la autoridad portuaria. Es decir —e insisto en ello porque es relevante—, hablamos de una facultad que reside, previo informe vinculante de Puertos del Estado, en la autoridad portuaria; una potestad que es discrecional, pero que ha de venir motivada por causas excepcionales, regladas y transparentes, porque de lo contrario, siguiendo la norma general, las concesiones deben salir a concurso una vez finalizado el período temporal por el que fueron adjudicadas. El citado artículo se refiere a la consideración del carácter estratégico o relevante de la concesión para que le sea concedida la prórroga. Estos son los dos términos que utiliza alternativamente la ley: estratégico o relevante. Y señorías, tal vez sea opinable si el Club Náutico reúne la misma condición de estratégico en el sentido que puedan tener otras instalaciones de carácter más industrial o comercial, o que posibiliten el funcionamiento operativo del puerto, pero sí es relevante. El proponente lo ha dicho ya: el Club Náutico de Ibiza nació en 1925, y obtuvo una primera concesión en 1927. Desde entonces arraigó notablemente en una sociedad que fue evolucionando junto a su principal industria, que ha sido y es la del turismo y los servicios. La dinámica social es inseparable de su actividad. Por eso se explica que un club social de estas características esté tan fuertemente implantado y sea tan popular. La última concesión que ahora finaliza data de 1970, y desde entonces ha habido cambios legales y jurisprudencia, que son lo que debe presidir las nuevas decisiones que se adopten.

No deja de ser significativo —también lo ha dicho el proponente a estos efectos— que esta misma proposición no de ley, con una redacción muy similar a la que hoy se propone, haya sido refrendada por las instituciones, partidos y otras entidades sociales locales. Así lo hicieron por unanimidad el Ayuntamiento de Ibiza, el concell insular de la isla y el Parlament de les Illes Balears. Tal vez esto nos haga reflexionar sobre la función a todas luces relevante, por utilizar el mismo término que en la ley. Señorías, una concesión a una instalación irrelevante para el puerto y para la ciudad jamás habría obtenido semejante respaldo.

Solo quisiera añadir alguna reflexión para acotar términos y ahorrar suspicacias con respecto a velados tratos de favor o a la instauración de un precedente de inesperadas consecuencias. En primer lugar, estamos hablando de un caso singular. Sería fácil hablar de precedentes ya asentados en otros puertos y confirmados jurisprudencialmente, pero lo que queremos destacar aquí es la justeza de esta decisión por las excepcionales caracte-

rísticas que reúne. En segundo lugar, es cierto que unos organismos autónomos como son los puertos deben ser gestionados con criterios empresariales de eficacia y eficiencia, pero hablamos de una gestión que no deja de ser pública y del dominio público y que, por tanto, debe atender al interés general y al máximo beneficio ciudadano. Sin duda ese interés general es el que destacan también todas las instituciones locales, insulares y autonómicas. Por ello, también debe enfatizarse y exigirse el mantenimiento de carácter social y no lucrativo de la entidad; afrontar las nuevas exigencias sociales; no quedarse obsoleta por falta de inversión; continuar promocionando el deporte náutico, y velar por la protección del entorno y el medioambiente en sus instalaciones y en la formación de los deportistas y navegantes de recreo.

La enmienda de adición que presentamos tiene por objetivo reforzar las garantías de legalidad de la PNL inicial, situar la competencia en su lugar adecuado y enunciar las finalidades sociales que a la postre ha de tener la continuidad del club náutico de Ibiza como adjudicatario de la concesión. Agradecemos la aceptación por parte del Grupo Popular de la enmienda y alabamos que se mantenga también en esta Cámara el espíritu de consenso que existe en nuestras islas. **(Un señor diputado: Muy bien.)**

El señor **PRESIDENTE**: Si no hay ningún grupo que solicite la palabra, procedemos a dar por concluido este punto.

— **RELATIVA A LA NECESIDAD DE IMPULSAR LA EJECUCIÓN DE LA VÍA DE ALTA CAPACIDAD DEL LITORAL, TRAMO BARREIROS-SAN CIBRAO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001319.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 6.º, proposición no de ley del Grupo Mixto, cuyo portavoz señor Jorquera va a defender la iniciativa, relativa a la necesidad de impulsar la ejecución de la vía de alta capacidad del litoral en el tramo Barreiros-San Cibrao.

El señor **JORQUERA CASELAS**: En la proposición no de ley que paso a exponer proponemos que el Congreso de los Diputados inste al Ministerio de Fomento a abordar con la Xunta de Galicia un calendario concreto acompañado de las consiguientes dotaciones presupuestarias, para que la vía de alta capacidad Barreiros-Ferrol esté concluida en el año 2013. Permítanme que, procurando ser breve y sintético como lo han sido los anteriores intervinientes, explique sucintamente el motivo que fundamenta la presentación de esta proposición no de ley y las preocupaciones que subyacen a la presentación de la misma.

Piensen ustedes que estamos hablando de una vía, el corredor Ferrol-Barreiros, fundamental para la vertebración

ción de las comarcas de la costa norte de Galicia —de la comarca de Ferrol, de la comarca do Eume, de Ortegal y de la Mariña lucense— que en estos momentos cuentan con una red viaria manifiestamente deficiente. Estamos hablando —si contemplamos todas estas comarcas— de un área con más de 300.000 habitantes, con importantes enclaves industriales, con importantes actividades económicas. Por poner un ejemplo, si hablamos de Ferrol tenemos el caso del puerto exterior, de los astilleros, de la metalúrgica Megasa; si hablamos de As Pontes, del centro de generación eléctrica de Endesa en esta localidad; si hablamos de San Cibrao, de la planta de alúmina-aluminio de la empresa Alcoa. Estamos hablando de puertos pesqueros tan importantes como el de Celeiro, Viveiro o Burela, o de una comarca, la Mariña lucense, con un importante volumen de producción forestal. Por tanto, esta vía no simplemente es imprescindible para el flujo de tráfico normal sino para el tráfico de mercancías y la integración de estos polos industriales. El hecho de que toda la costa norte de Galicia padezca de una infraestructura viaria claramente deficiente es un *handicap* para aprovechar al máximo sus potencialidades de desarrollo. Pensemos que la Mariña luguesa es una comarca que actúa claramente como uno de los motores de desarrollo en la provincia de Lugo.

Quiero llamar la atención a SS.SS. sobre un hecho: la construcción de esta vía de alta capacidad fue resultado de una decisión adoptada mancomunadamente por la Xunta de Galicia con el Ministerio de Fomento —decisión que data nada más y nada menos que del año 2001— para compensar a toda la costa norte de Galicia por el hecho de que en la autovía del Cantábrico, la A-8, a su paso por Galicia, al final la opción elegida haya sido desviarla hacia el interior para entroncarla en la localidad lucense de Guitiriz con la A-6, la autovía del noroeste. De manera que la red de vías de alta capacidad que discurre por toda la fachada atlántica europea al llegar a Galicia, en vez de seguir la traza costera, se adentra hacia el interior en lugar de vertebrar las comarcas situadas en nuestra costa norte. En su momento, y ante esta opción, ambas administraciones se comprometieron a una serie de actuaciones que permitiesen mitigar los déficits en materia de infraestructuras de estas comarcas, aprovechando el ahorro de coste que significaba haber optado por esta traza interior de la autovía del Cantábrico. Una de estas actuaciones es la vía de alta capacidad que hoy nos ocupa. Señorías, cuando inicialmente el plazo fijado para su conclusión era del año 2007 o, como mucho, 2008, se da la circunstancia de que estamos en el año 2009 y el horizonte de realización —no ya de conclusión— de esta vía de alta capacidad está todavía en la total y absoluta indefinición.

En virtud del acuerdo al que llegaron en su momento ambas administraciones, la Xunta de Galicia se comprometió a ejecutar el tramo entre Ferrol y San Cibrao dotándolo de las características propias de un corredor para contemplar en el futuro su posible transformación en autovía, y el Ministerio de Fomento se comprometió

a ejecutar el tramo San Cibrao-Barreiros con características de autovía para conectar Barreiros con la A-8, la autovía del Cantábrico, un tramo de treinta kilómetros. El tramo autonómico registra un importante retraso, pero en lo que respecta al tramo responsabilidad del Ministerio de Fomento, que es lo que compete y corresponde analizar a esta Comisión de Fomento, pese a los plazos inicialmente fijados, en estos momentos todavía está en situación de estudio informativo —estudio que ha sido sometido al trámite de exposición pública—, la consignación presupuestaria en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010 de esta actuación es absolutamente testimonial, y en toda la comarca norte de Lugo, en todas las comarcas del norte de la provincia de A Coruña existe una extraordinaria preocupación sobre el futuro de una vía fundamental para la vertebración de esta zona de Galicia. Tanto es así que hay pronunciamientos unánimes de las organizaciones sociales y de la mayoría de los ayuntamientos de estas comarcas, e incluso de las diputaciones de A Coruña y Lugo, instando a ambas administraciones a que aceleren las actuaciones para que no se dilaten en exceso los plazos de finalización de la misma, de cara a situar la finalización de esta vía de alta capacidad no más allá del año 2013 ó 2014 a lo sumo.

Señorías, para concluir, en el proceso de diálogo previo a este debate el Bloque Nacionalista Galego, el Grupo Socialista y el Grupo Popular hemos llegado a una propuesta de transacción de la que ya tiene conocimiento la Mesa y que entendemos satisfactoria. Hemos tomado como base un acuerdo al que se llegó en la Diputación Provincial de Lugo suscrito por los tres grupos presentes en la diputación provincial, donde se emplaza a ambas administraciones a que procedan a acordar cronogramas con plazos y consignaciones presupuestarias suficientes que permitan acabar la vía de alta capacidad a la que me he referido en el horizonte de 2014.

Me congratulo de que hayamos sido capaces de ponernos de acuerdo en una actuación tan importante para estas comarcas y solicito a todos los grupos presentes en esta Comisión de Fomento el apoyo a esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: La Mesa también se congratula de dicho acuerdo y da la palabra no obstante, para que defienda la posición del Grupo Socialista, al señor Carro.

El señor **CARRO GARROTE**: Las comarcas de Ferrol, Eume, Ortegal y Mariña lucense agrupan algo más de 300.000 habitantes en la esquina noroeste del mapa peninsular, suponen un 10,3 por ciento del PIB gallego y un 14 por ciento de la actividad industrial de Galicia, con importantes potencialidades, como antes se decía, tanto en el sector forestal como pesquero. En el caso de las comarcas de Ferrol, Eume y Ortegal están sujetas a un plan de reindustrialización denominado Plan

Ferrol, a iniciativa del Ministerio de Industria, en el cual estuvo comprometido el anterior Gobierno de la Xunta de Galicia presidido por el señor Touriño y en estos momentos está en fase de replanteamiento por el actual Gobierno de la Xunta.

La proposición que presenta el Grupo Mixto responde a una polémica que está de actualidad en este momento en toda Galicia, pero especialmente en las comarcas afectadas, con motivo de la discusión de los presupuestos de la Xunta de Galicia, en cuyo proyecto se recoge un recorte drástico de las inversiones en el tramo autonómico de esta obra que de hecho supone la paralización del tramo competencia de la Xunta de Galicia comprendido entre Ferrol y San Cibrao. Pero la historia hay que contarla desde el principio, y es necesario que sepan que estamos hablando de una vía que inicialmente formaba parte del trazado de la autovía transcantábrica que circula a lo largo de toda la costa atlántica europea. Pues bien, fue durante un gobierno del Partido Popular en Galicia y en Madrid cuando se tomó la decisión de modificar el trazado de esta vía, que, recorriendo la costa desde el Báltico, sin embargo, al llegar a Barreiros, abandona el mar y se introduce en la Terra Chá, quizás para comunicar Villalba, villa natal del entonces presidente de la Xunta, señor Iribarne. Esta modificación del trazado condena a las costas del noroeste al aislamiento. Se produce entonces una importante movilización ciudadana y finalmente la Xunta del Partido Popular se ve forzada en el año 2001 a un compromiso de realización de este trazado, en el que realmente nunca ha creído el Partido Popular de Galicia. De hecho, ha sido durante el Gobierno del presidente Touriño cuando este tramo autonómico ha avanzado con la puesta en marcha de los estudios en todos los tramos e incluso con el inicio de las obras en la variante de Ortigueira. El tramo correspondiente al Ministerio de Fomento se encuentra en estudio informativo y el Grupo Socialista comparte la necesidad de acelerar la tramitación para poder concluir las obras en el horizonte del año 2014.

Tomando como referencia el acuerdo alcanzado en la diputación de Lugo entre los tres grupos políticos allí presentes —Partido Socialista, Partido Popular y Bloque Nacionalista Galego—, proponemos una enmienda, que hemos transaccionado con los grupos Popular y Bloque Nacionalista Galego, basada en lo aprobado en la diputación de Lugo. Para los socialistas la realización de esta obra resolverá un error histórico que ha condenado durante años a las comarcas de Ferroll, Eume, Ortegal y Mariña lucense a un aislamiento que ha perjudicado seriamente sus posibilidades de desarrollo. Esperamos que con esta iniciativa seamos capaces de dar un impulso definitivo a esta infraestructura y pedimos a todos los grupos de la Cámara el apoyo a esta enmienda transaccional.

El señor **PRESIDENTE:** Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO:** La iniciativa que presenta el Bloque Nacionalista Galego es interesante, cuenta con el apoyo y el respaldo de todos los grupos políticos y nos sumamos a la enmienda transaccional que se ha presentado, que obedece a una iniciativa presentada en la diputación provincial de Lugo con la que el Partido Popular está totalmente de acuerdo. En abril del año 2001 hubo un acuerdo de la Xunta de Galicia por el que se decidió la construcción de la VAC puesto que la Transcantábrica se había decidido con un trazo interior para la vertebración de Galicia y esa Transcantábrica no está rematada ni finalizada, pero la vía de alta capacidad de la costa tampoco lo está. Desde aquel año 2001 en que se iniciaron todos los trámites necesarios para la construcción de esta VAC, de la que 88 kilómetros corresponderían a la Xunta de Galicia, el Gobierno del Partido Popular tenía listo en agosto del año 2005, en el momento de los traspasos de los poderes, el estudio informativo y de impacto ambiental de todos los tramos entre Ferrol y San Cibrao en relación con los tramos siguientes: San Sadurniño-Campo do Hospital, variante de Ortigueira, Celeiro-San Cibrao. Sin embargo, el departamento dirigido por la Xunta de Galicia anterior, la del señor Pérez Touriño, a la que se acaba de hacer aquí referencia con gran elogio de su compromiso con Galicia, tan solo ejecutó el 27 por ciento de aquellas obras, es decir, sufrió una paralización de las obras que estaban previstas durante los cuatro años de Gobierno del Partido Socialista en Galicia que nos ha llevado a la situación actual.

Por los datos que figuran en los presupuestos del año 2010, los Orzamentos da Xunta de Galicia para el año 2010, no es cierto lo que se afirma de que se han reducido las inversiones, sino todo lo contrario. En lo previsto en el año 2009 había 15.128.569 euros para inversiones y para los presupuestos del año 2010 hay 17.575.078 euros, un incremento de más de 2.400.000 euros, lo que supone un 16 por ciento más. En los estudios y proyectos de obras de la variante entre Ferrol-San Cibrao en la provincia de A Coruña se ha incrementado el presupuesto en relación con el año 2009 en un 45 por ciento, y en la misma variante, la AC 62, de la VAC Ferrol-San Cibrao, en la provincia de A Coruña, se ha incrementado en un 28 por ciento para las expropiaciones. Lo cierto es que en este momento ya está adjudicado el tramo de San Cibrao-Viveiro y lo que está pendiente es la variante de Viveiro a Vicedo y su conexión con la provincia de A Coruña precisamente porque el alcalde socialista de Viveiro está poniendo problemas para que se pueda realizar la adjudicación de la variante de Viveiro.

Estos son los datos reales en cuanto al tramo autonómico para la unión de esa gran vía de alta capacidad. La Xunta de Galicia anunció hace unos días que se produciría la finalización y el remate de estas obras en el año 2015 y nosotros no tenemos ningún inconveniente en que se inste a las administraciones públicas para que se adelante lo más posible, estamos de acuerdo con lo

propuesto por el Bloque Nacionalista Galego, al año 2013. Yo simplemente recojo lo que ha dicho aquí no el Partido Popular, sino el portavoz del propio Bloque Nacionalista Galego, que además era miembro del Gobierno autonómico de Galicia —es decir, era un Gobierno bipartito el de la Xunta de Galicia—, en relación con lo que ha pasado desde el año 2005 hasta 2009, Gobierno del señor Rodríguez, en relación con el tramo de 30 kilómetros, que ya podían estar terminados, como tantas otras obras, que corresponde al Ministerio de Fomento. Las palabras textuales del Bloque Nacionalista Galego son que desde el año 2004 las partidas han sido meramente de carácter testimonial y desgraciadamente no ha sido ejecutada ninguna de ellas en el cien por cien de lo presupuestado. Sin ir más allá de lo que se pretende con esta proposición no de ley y con esta enmienda transaccional, conviene dejar bien reflejados los datos objetivos y no presentar, por la vía de la descalificación de lo que se ha hecho, que lo que se hace ahora es la solución definitiva porque la paralización y la no construcción de esta vía de alta capacidad es responsabilidad de los gobiernos del Partido Popular, que ya quedan muy lejos desgraciadamente —entre los años 2001 y 2004 en el Gobierno de España—, cuando en los años 2004 y 2005 el Gobierno de la Xunta de Galicia nada tuvo que ver.

Celebramos que se retomen estas obras iniciadas en los gobiernos del Partido Popular, tanto a nivel nacional como a nivel autonómico; que se recupere el tiempo perdido por los gobiernos del Partido Socialista en la Xunta de Galicia y en el Gobierno central; que el Bloque Nacionalista Galego sea capaz de sumar, además del Partido Popular, a quien tiene en este momento la responsabilidad de apoyar al Gobierno, que es el Partido Socialista, y que hayamos conseguido una enmienda transaccional para que de verdad se comprometan el Gobierno del señor Rodríguez Zapatero y el de la Xunta de Galicia a terminar unas obras que sin ninguna duda los gallegos nos merecíamos que estuvieran terminadas hace muchos años.

— **RELATIVA A LA PREVISIÓN DE SOTERRAMIENTO PARA LA INTEGRACIÓN URBANA DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE OURENSE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001350.)**

El señor **PRESIDENTE**: Si no hay ningún grupo más que quiera intervenir en este punto pasamos al siguiente, 8º del orden del día, proposición no de ley relativa a la previsión de soterramiento para la integración urbana del ferrocarril en la ciudad de Ourense, que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular y cuyo portavoz será el señor Celso Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Señorías, la ciudad de Ourense es la puerta de entrada de la alta velocidad desde

Madrid a Galicia. El 22 de junio de 2004 por unanimidad del Pleno del Congreso se fijó para el año 2009 la fecha de entrada en servicio de la conexión entre Ourense y Madrid. La triste realidad es que a día de hoy, quince días antes de que termine el año 2009, no se ha producido todavía la licitación de las obras, porque lo que tuvo lugar el día 11 de diciembre fue la autorización de la licitación de las obras de tres subtramos y, por supuesto, no hay ni un solo metro de línea férrea en construcción entre Lubián y Ourense. A estos clamorosos incumplimientos hay que añadir las escandalosas faltas de ejecución presupuestaria. Sepan los miembros de esta Comisión que el Gobierno del señor Rodríguez dejará en este año 2009 sin gastar 254 millones de los Presupuestos Generales del Estado para la provincia de Ourense y que Seitsa no va a gastar ni un solo euro de esta enorme cifra.

Una de las necesarias obras que hay que hacer es la de la integración ferroviaria de la alta velocidad en la ciudad en Ourense. Los tres grupos políticos que hoy van a intervenir en esta Cámara, el Partido Popular, el Partido Socialista y el Bloque Nacionalista compartían, en abril de 2006 y en años anteriores, que la entrada de la alta velocidad a la ciudad de Ourense seguiría la traza antigua, la traza originaria; así el Ministerio de Fomento, gobernado ya por los socialistas en abril de 2006, licitó un contrato para integrar el ferrocarril en la ciudad de Ourense, aprovechando la traza antigua. Pero fue en noviembre del año 2007 cuando con ocasión de una jornada-debate celebrada en la sede de la Confederación de empresarios de Ourense se puso de manifiesto por parte de este colectivo empresarial la necesidad de plantearse una nueva variante. En aquella reunión celebrada en noviembre de 2007, el actual alcalde de esta ciudad confirmaba que la alta velocidad llegaría a la ciudad de Ourense por la trama existente en San Francisco, es decir, por la trama antigua. Pero fue consecuencia de ese debate —expresión cívica y ciudadana de estos colectivos— cuando se produjo una rectificación en toda regla que llevó a que todos los grupos del Ayuntamiento de Ourense plantearan la necesidad de una nueva alternativa, que fuera el Ministerio de Fomento en abril de 2008 el que presentase una nueva alternativa y que se encargase la redacción de un estudio informativo. Pues bien, señorías, el 24 de abril de 2008, el Ministerio de Fomento presentó al Ayuntamiento de Ourense esa nueva alternativa, esa variante norte, y, con un notable retraso, en septiembre de este año se publicaba el anuncio de la Dirección General de Infraestructuras por el que se sometía a información pública el estudio informativo de integración urbana y acondicionamiento de la red ferroviaria de Ourense.

Pues bien, del estudio del citado documento se deduce muy claramente que la solución para la llegada de la alta velocidad a la ciudad de Ourense no presenta en sus últimos 4 kilómetros las características adecuadas para dar respuesta a las necesidades de la que es tercera capital de Galicia. Hay que destacar que en este trámite

de información al público, además de muchos particulares, se posicionaron las principales organizaciones empresariales de la ciudad, las que antes habían dado el gran paso de hacer variar de opinión a las organizaciones políticas. Así la Confederación de empresarios, la Cámara de Comercio de Ourense, también colegios profesionales, asociaciones de vecinos y partidos políticos, entre otros el más votado en la provincia y en la ciudad, el Partido Popular, así como la Diputación Provincial y el Concello de Ourense, emitieron sus opiniones. Pues bien, lo que hacemos en esta iniciativa es recoger la opinión mayoritaria de estas instituciones (no la única, sino la mayoritaria) que en todo o en parte coincide en las siguientes premisas: que es mejor un trazado alternativo del cruce del río Miño aguas arriba de la actual presa de Velle, en las proximidades del actual viaducto de la carretera N-120-525, que permita conectar en curva con la línea que viene de Monforte de Lemos. Es necesario, además, que este trazado propicie la conexión con la línea de AVE procedente de Santiago y Vigo también soterrada para suprimir en ambos casos la fractura urbanística que se produce en el barrio de A Ponte. Por lo que se refiere a las características topológicas de la estación nueva Ourense-Empalme, se debe contemplar el soterramiento de la playa de vías de la estación para ofrecer una conexión y permeabilidad entre las dos zonas, la norte y la sur de este barrio, del importante barrio de A Ponte de Ourense, que fue partido en dos en los años cincuenta; soterramiento de todo el espacio ferroviario que comprende la actual estación Ourense-Empalme para liberar suelo para destinarlo a finalidades dotacionales, zonas verdes, deportivas e infraestructuras. La mayoría de estas alegaciones entienden que debe desplazarse hacia la zona de San Ciprián de Viñas la estación nueva de mercancías hacia la zona de esos polígonos y que los talleres de red Integria deben permanecer en el entorno de Ourense para que sean una referencia en el mantenimiento de todo el sistema ferroviario de la Comunidad Autónoma de Galicia. Todas estas organizaciones hicieron sus alegaciones y también las hizo el Partido Popular. En definitiva, lo que pretenden es que se aproveche de una manera efectiva la gran oportunidad que se abre a la ciudad de Ourense de transformar su trama urbana como consecuencia de la llegada del AVE. Esta oportunidad no se puede desperdiciar por la falta de la necesaria inversión pública pero tampoco de la gestión del proyecto ni de una adecuada planificación.

Señorías, es en este momento en lo que estamos: en la planificación. Estamos en un momento procesal —si me vale la expresión jurídica— en el que es posible hacer estos planteamientos, porque el Ministerio de Fomento está estudiando las alegaciones que le han sido formuladas por todas estas organizaciones, así como las instrucciones. Y nosotros le pedimos en esta proposición no de ley y pedimos a los grupos parlamentarios de esta Cámara que se sumen a la petición de que se inste al Gobierno a que realice una modificación del diseño

proyectado en el estudio informativo en los últimos 4 kilómetros —en los términos que explicaba—, de modo que el famoso viaducto se ubique más al norte del actualmente proyectado y con unas condiciones técnicas que no impidan, repito, el soterramiento de las vías necesarias para el tráfico de la estación Ourense-Empalme, y que lo mismo se haga en relación con la entrada del acceso ferroviario desde la actual línea de alta velocidad Ourense-Santiago que se está construyendo. Si no se toman estas decisiones en este momento de planificación, si finalmente se decidiera el soterramiento, se haría inviable. De ahí que es imprescindible que seamos los políticos que somos los que dirigimos las inversiones los que les digamos a los técnicos que planifiquen, no como se nos ha dicho en otro sentido: que sean los técnicos. No, los técnicos harán lo que los políticos les sugieran en función de los condicionantes técnicos, pero no al revés.

Finalmente, señorías, les pedimos con una autoexigencia que hemos presentado que de una vez por todas, de una manera inmediata, se firme el convenio entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de Ourense, ADIF y Renfe-Operadora para la integración urbana del ferrocarril en la ciudad de Ourense con la finalidad de articular estas nuevas infraestructuras en el sistema de transportes de esta capital y contribuir a la regeneración del espacio urbano. Venimos asistiendo desde hace muchos meses, incluso años, a la firma de estos protocolos y de estos convenios que son el paso previo a la construcción de las sociedades públicas mixtas que luego gestionan la liberación de estos espacios y estas obras. ¿Por qué en la ciudad de Ourense no se ha llegado ya a la firma de este convenio? Es triste ver, como he visto yo hoy, un recorte de enero del año presente, 2009, en el que el alcalde de la ciudad decía que se firmaría en ese mismo mes de enero el protocolo para la entrada del AVE. Pues bien, está concluyendo el año 2009 y no se sabe absolutamente nada sobre la firma de este convenio. Forma parte, por lo tanto, de nuestra petición que esto también se materialice desde el Congreso pidiéndoselo al Gobierno.

Remato mi intervención diciendo que sí es el momento de actuar y que el Congreso puede ayudar a que un gran anhelo que tiene esta ciudad, que es la puerta de entrada al AVE Galicia, no se frustre por falta de planificación, por falta de gestión o por falta de inversión pública.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**) Le damos, en primer lugar, la palabra al señor Jorquera en nombre del Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Galego.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Voy a comenzar mi intervención con una observación previa. El Bloque Nacionalista Galego por sistema no es partidario de confundir foros. Hago esta alusión, no para reabrir un debate, sino para ilustrar esta afirmación. En la anterior proposición no de ley, en nuestra intervención procu-

ramos circunscribirnos al ámbito de competencia de esta Comisión de Fomento y del Congreso de los Diputados, que, entre otras, tiene como función fiscalizar y dar impulso a lo que hace el Gobierno central. Por eso me referí al tramo del que tiene responsabilidad el Ministerio de Fomento y por eso planteamos a este ministerio que acuerde con la Xunta de Galicia un cronograma que establezca ya un horizonte definitivo de conclusión de la vía de alta capacidad Ferrol-San Cibrao. Por supuesto que tenemos también un criterio propio sobre lo hecho por la Xunta de Galicia en la pasada legislatura y en la actual, pero entendemos que no es este el foro en el que manifestarnos. Este va a ser siempre nuestro comportamiento, pese a las reiteradas actitudes por parte de otros portavoces que trasladan a este foro debates que, desde nuestro punto de vista, se deben sustanciar en otros ámbitos.

¿Por qué digo esto? Porque, sin que sirva de precedente —voy a procurar mantener esta pauta de conducta en mis intervenciones—, quiero aportar una serie de datos para ilustrar por qué motivo el Bloque Nacionalista Galego no va a apoyar esta proposición no de ley. Señorías, con respecto a la integración del AVE en la ciudad de Ourense existía un proyecto inicial que tenía una afectación a la trama urbana de Ourense mucho mayor que la alternativa por la que finalmente se ha optado, proyecto inicial que contemplaba que el itinerario que tenía que seguir el AVE sería coincidente con la línea antigua y que en su momento fue avalado por el Gobierno autonómico y por el Ayuntamiento de Ourense, cuando se daba la circunstancia de que en ambas instituciones —tanto en el Gobierno autonómico como en el Ayuntamiento de Ourense— quien gobernaba era el Partido Popular. En el año 2007, en el Ayuntamiento de Ourense, después de las elecciones municipales, se produce un cambio de Gobierno y pasa a haber un gobierno de coalición conformado por el Partido Socialista de Galicia y el Bloque Nacionalista Galego. Ese Gobierno asume la necesidad de modificar ese trazado inicial por su altísima afectación a la trama urbana de Ourense. En función de esas gestiones se consigue un cambio de trazado que minoriza muchísimo la afectación a la trama urbana de Ourense, cambio de trazado que además significa un compromiso de inversión, un compromiso de gasto, por parte del Ministerio de Fomento muy superior al inicialmente contemplado; en la alternativa inicial, el gasto significaría 60 millones de euros y en la alternativa finalmente consensuada, fruto de estas gestiones asumidas por el Gobierno municipal, el gasto comprometido pasa a ser de 570 millones de euros. Pese al precedente inicial de que un Gobierno municipal del Partido Popular había avalado una alternativa que discurría por la traza antigua y que tenía una afectación a la ciudad de Ourense mucho mayor, ahora el Grupo Parlamentario Popular plantea una nueva alternativa distinta de la finalmente consensuada. Señorías, nosotros no estamos a favor de encarecer las obras gratuitamente sin que haya informes técnicos que avalen la necesidad de volver a modificar

esta alternativa. En una actuación tan importante para Galicia como es la conexión con la meseta por alta velocidad y que ya acumula extraordinarios retrasos, no estamos a favor de cambios que introducen mayor incerteza sobre el horizonte de realización de esas actuaciones, en este caso en lo que afecta al paso del AVE por la ciudad de Ourense. Y estas son las razones fundamentales por las que no podemos compartir los términos de esta proposición no de ley.

Con respecto a la propuesta de soterrar la futura estación del AVE en Ourense —puntos 2 y 3 de esta proposición no de ley—, compartimos plenamente que hay que evitar que la traza del AVE a su paso por el barrio de A Ponte signifique fracturar este barrio por la mitad y que hay que analizar todas las alternativas técnicas para evitar esta fractura urbana. Si de esos análisis técnicos se concluye que la mejor solución para evitar esta fractura urbana es soterrar la estación, no nos oponemos a que se soterre la estación. Pero esto tiene que ser fruto de estudios técnicos rigurosos; no creemos que haya que prejuzgar ya que la solución tiene que ser esa, cuando esos análisis técnicos aún no se han hecho. En cualquier caso, lo que nos preocupa sobre todo es el primer punto de la proposición no de ley, porque entendemos que no hay razones técnicas que justifiquen que se proponga ahora otra alternativa que, además, insisto en que introduciría mayor incerteza aún sobre la realización de esta actuación.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, para fijar la posición del Grupo Parlamentario Socialista, señor Fidalgo.

El señor **FIDALGO FRANCISCO**: Muchas gracias, señor presidente, por acogerme en esta Comisión, que no es la mía habitual. En todo caso, se trata de hablar de cosas de mi tierra; por tanto, mi presencia es obviamente obligada.

El Grupo Popular nos trae hoy a la Comisión de Fomento con toda precipitación una proposición no de ley que yo califico de tapadera, porque es una cortina de humo para tapar sus responsabilidades con los ciudadanos de Ourense, asumidas, como ya se ha citado anteriormente, durante el año 2005 y 2006, cuando todos los poderes públicos —tanto Xunta, como Gobierno municipal e incluso la diputación— proponen un trazado urbano del AVE, trazado que perpetúa la fractura urbana de las líneas ferroviarias y, además, con un coste limitado de 60 millones. En aquel momento fue aplaudido por todo el mundo, el mismo que ahora dice el Grupo Popular que aplaude sus propuestas. Es también una cortina de humo para ocultar otras realidades más de tipo urbanístico e incluso a veces parece que el Partido Popular, en consonancia con su estrategia global, está por entorpecer y por una política de tierra quemada, más que por construir cooperativamente entre todos. Por eso yo la califico de tapadera.

Sería largo hacer ahora un relato del AVE en Galicia, es muy complejo, pero les voy a dar simplemente unas

cifras para que vean cuál es la implicación de los gobiernos socialistas y cuál fue la implicación de los gobiernos del señor Aznar, para que quede claro. En abril de 2004, la inversión en el tramo Ourense-Santiago era de 4,9 millones de euros, el 0,27 por ciento del total previsto; en el tramo de Urbión-Ourense, poco más o menos. Hoy, el tramo Ourense-Santiago —y hablo de Ourense porque es el punto central y esa centralidad es la que aporta las oportunidades a nuestra ciudad en el futuro en relación con el AVE— está todo en obras. Solo este año 2009 se ejecutaron 410 millones de euros, el 122 por ciento de lo presupuestado, con lo que la inversión ejecutada hasta ahora en ese tramo es de 1.298 millones de euros. Y acaba de licitarse el 4 de diciembre el montaje de la vía, con una previsión de 107,6 millones de euros; y el 26 de noviembre se ha licitado las obras de acceso a la estación de Ourense. Por tanto, este tema es importante. A su vez, la entrada a la meseta está ya en servicio hasta Olmedo, desde Olmedo hasta el límite con Galicia está con obras adjudicadas, los tramos de los proyectos referidos a la entrada en Galicia tuvieron que modificarse porque limitaban la velocidad en el diseño inicial del Partido Popular y en este momento están modificándose, y el último Consejo de Ministros, el día 11, acaba de autorizar la licitación de 281 millones de euros de las obras de los tres subtramos más próximos a Ourense. De esta manera, en el tramo Urbión-Ourense quedan por licitar los subtramos cuyos proyectos han necesitado reformas, siendo la previsión de licitación para 2010 la de los Presupuestos Generales del Estado más aportaciones extrapresupuestarias. Por cierto, hace un año el Grupo Popular presentó una enmienda para sustraer 134 millones de euros a la previsión de la partida presupuestaria. Tenían poca fe y decían que no se iba a licitar; se han sacado a licitación 281 millones de euros hace unos días. Por tanto, se trabaja en este momento para el cumplimiento del protocolo firmado por el ministro de Fomento y el presidente de la Xunta este último verano: Ourense-Santiago, en explotación comercial en 2011 y todo el AVE a Galicia en torno a finales de 2015. El tramo urbano de Ourense se encuentra en trámite de información, como ya se ha dicho aquí, y el plazo de resolución de las alegaciones acaba el 27 de diciembre.

Hoy, el Grupo Parlamentario Popular pretende interferir en el proceso administrativo técnico con una proposición no de ley que, más allá de su dudosa base jurídica, es realmente una operación de camuflaje que tapa un poco sus vergüenzas. En mayo de 2005 —como habíamos dicho antes—, el alcalde del PP, y luego en 2006, acepta ese trazado urbano, que parte Ourense en dos, por 60 millones de euros, aplaudido en aquel momento por todos los que hoy dice que le aplauden. En 2007 el PP pierde las elecciones y el nuevo Gobierno municipal —como se ha dicho también— propone una alternativa; esa alternativa es estudiada y aceptada por Fomento y en este momento, desde septiembre —como he dicho— está en el estudio informativo en fase de

información pública y de alegaciones y se han dado esas muchas de alegaciones, que se han comentado anteriormente, casi fotocopiadas. Desde luego, el Ayuntamiento de Ourense, que es el que representa los intereses de los ciudadanos y al que le compete las alegaciones en defensa del interés general, presenta sus alegaciones, que básicamente tienen dos puntos: dar conformidad al trazado general, al actual, y solicitar los ajustes en varios tramos con el fin de mejorar la integración. Eso es lo propuesto por el Ayuntamiento de Ourense.

El día 6 de noviembre, en un pleno, que podía ser casi de vergüenza, el grupo municipal del PP pretende autenticar sus alegaciones y la opinión pública asiste al espectáculo de ver como una espiral ascendente de tapadera que justifica ante los ourensanos su posición de hacía tres años, admitiendo la fractura de la ciudad y un presupuesto diez veces menor. ¿Qué ha pasado entonces? La explicación, como casi siempre, parece que viene de los planes urbanísticos. El nuevo trazado afecta a una previsión edificadota; el PEXON de 2003, elaborado por el Partido Popular, contemplaba la construcción de 1.000 viviendas en una zona recalificada en la zona de Oira; por cierto el PEXON que fue tumbado por el Tribunal Superior de Xusticia de Galicia por varias irregularidades. Además, la parcela en cuestión está en litigio judicial por inadecuación de la superficie de reparto y bajo sentencia por posible conflicto de intereses de un concejal del Grupo Popular. Esa puede ser una de las explicaciones, señorías, porque el Grupo Popular sabe perfectamente que técnicamente, en cada una de las cuestiones que plantea en el cambio del viaducto, es preciso destacar que el trazado de acceso a la estación Ourense Empalme y en concreto la posición del viaducto sobre el Miño se ha optimizado en el proyecto para minimizar las afecciones territoriales, urbanísticas y ambientales. Cualquier desplazamiento implicaría mayores afecciones, por ejemplo, al castro allí existente o incluso al polígono de As Coiñas, un polígono en el que Fomento ha hecho una alta inversión para procurar su apertura a las vías de comunicación.

En el segundo punto, que se defina una rasante en el último tramo de la vía, la actual fractura urbana que genera la estación de Ourense y por cuyo enterramiento se apuesta, en el barrio de A Ponte, no está motivada por la cota de las vías de la estación, sino por la enorme anchura de la misma, por las necesidades de espacio para las actividades que se realizan en la misma. El estudio informativo incluye una propuesta de racionalización de actividades y, por consiguiente, de sus respectivos espacios que permite adelgazar en gran medida el espacio ocupado actualmente, de modo que se pueda utilizar el espacio sobrante a ambos lados de la playa de vías futuras para integrar la estación en la ciudad de un modo efectivo. De este modo y aprovechando además la diferencia de niveles actuales al norte y al sur de la estación, se podría conseguir una estación perfectamente permeable sin tener que recurrir a costosas actuaciones de presión de vías como, por ejemplo, estableciendo nuevos

viales sobre la misma, coberturas parciales, etcétera. En todo caso, no hay por qué descartar a priori tampoco el soterramiento.

Del tercer punto de cambio del proyecto de acceso del corredor norte-noroeste de alta velocidad en el tramo Ourense-Santiago a la estación de Ourense, ya he dicho que están licitadas las obras y en todo caso se ha diseñado para que dé acceso a la actual estación y en el rasante de la actual estación para que el AVE Ourense-Santiago pueda entrar en funcionamiento, como está previsto, en el año 2011. Por tanto, queda demostrado que no les importan los problemas técnicos, no les importan los costes añadidos, no les importa tampoco la representatividad del Ayuntamiento de Ourense y lo que parece es que obedece a otros motivos. El colmo del PP no es solo haberla presentado al pleno del Ayuntamiento, como he dicho antes, para certificarla allí, para autentificarla; es que ahora nos lo traen aquí en una nueva pirueta, para obtener la complicidad del Congreso, aun con la opinión del Ayuntamiento de Ourense en contra, que ha presentado sus alegaciones consecuentes con el aprovechamiento de una oportunidad histórica, oportunidad histórica, desde luego, que se va a desenvolver en torno a la modernidad, al compromiso de ejecución, al urbanismo responsable, a la centralidad, a la permeabilidad y comunicación entre los vecinos y la interoperabilidad e interés público. Esa es la posición del gobierno municipal bipartito, PSOE-Bloque. Esas son las palabras clave del gobierno municipal. ¿Cuáles son las palabras clave del Partido Popular? Humo, ocultación, soterramiento, que sacan como un espantajo ahora, y especulación; siempre la misma línea. A veces las palabras clave pasan a la historia y, desde luego, a la historia de Ourense tiene que pasar la modernidad del AVE.

En cuanto a la autoenmienda, creo que es un oportunismo, porque sabe perfectamente el Partido Popular, y así se reconoce, que ya se ha anunciado varias veces, pero hay que buscar el momento oportuno, que es cuando se presente definitivamente el proyecto y ahí la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de Ourense y el Ministerio de Fomento tendrán que constituir consorcio, convenio, una sociedad, lo que sea, para gestionar efectivamente todas las posibilidades, tanto urbanísticas como de comunicación, que se presenten.

Yo apelo una vez más a la coherencia del Partido Popular, es difícil, sé que es muy difícil, casi imposible, pero sí apelo a la coherencia de don Celso Delgado, que sé que es un diputado que trabaja por los intereses de Ourense, y en él confío para que trate de rectificar estos planteamientos oportunistas y de tapadera que nos trae el Partido Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Damos por concluido este punto. Pasaríamos ya al punto 9.º del orden del día, proposición no de ley relativa al parking de la estación de AVE de Segovia, presentada por el Grupo Popular, pero no se encuentra presente su portavoz, el señor Merino, y el portavoz del grupo parlamentario, señor

Ayala, ha solicitado a esta Mesa y hemos accedido, también al Grupo Socialista, entrar en él bien cuando se incorpore el señor Merino y pueda ser o al final, si es que no viene antes.

— **SOBRE LA CONEXIÓN DE ALTAS PRESTACIONES ENTRE JAÉN Y GRANADA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001376.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos entonces ahora al punto 10.º, sobre conexión de altas prestaciones Jaén-Granada, proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y cuyo autor y portavoz es don Sebastián Quirós.

El señor **QUIRÓS PULGAR**: En primer lugar quiero agradecer a mi compañero Manuel Pes y Juan Callejón su deferencia hacia este diputado para que defienda esta iniciativa en la Comisión de Fomento. Hemos presentado esta proposición no de ley conjuntamente las provincias de Jaén, Granada y Almería, con la idea de marcar la importancia que tiene esta actuación de conexión entre Jaén y Granada para el eje oriental de Andalucía. Las tres provincias no solo nos beneficiaríamos de una conexión ferroviaria de altas prestaciones, sino que además posibilitaríamos un eje vertebrador de un corredor ferroviario entre la zona central de este país y la parte oriental de Andalucía. Es decir, con la realización de esta actuación recuperaríamos el papel que siempre ha tenido este eje de conexión y que perdimos por la planificación que realizaron los gobiernos del Partido Popular, que dejaron a las provincias de Jaén y Almería fuera de la red andaluza de alta velocidad, cargándose el eje oriental de Andalucía. Gracias al PEIT del Gobierno de Zapatero, tanto la provincia de Jaén como la de Almería se conectaron a la red andaluza de alta velocidad, con las conexiones planificadas de Jaén con Córdoba y de Almería con Granada. Podríamos decir que con el PEIT se corrigió la mala planificación que hicieron los gobiernos del Partido Popular con la vertebración ferroviaria de Andalucía, que solo posibilitaba la conexión aislada de Jaén con Madrid por Alcázar de San Juan y de Almería por el levante. También gracias al PEIT se cambió el modelo ferroviario del Partido Popular para la provincia de Jaén, Granada y Almería, que nos quería condenar a un tren de 150 kilómetros por hora de velocidad y una sola vía. Los socialistas hemos cambiado el proyecto para Jaén y Almería por un tren de alta velocidad de más de 220 kilómetros por hora y doble vía, que va a permitir tanto el tráfico de viajeros como de mercancías, lo que se conoce como de altas prestaciones. Asimismo, con el PEIT, la provincia de Granada se va a conectar en un tren de alta velocidad exclusivo para viajeros a la red andaluza de alta velocidad.

Señorías, en este momento con el PEIT se están ejecutando las conexiones Jaén-Madrid y Granada-Almería. Estas dos actuaciones han permitido que podamos plan-

tear al Ministerio de Fomento que analice conjuntamente con la Junta de Andalucía la inclusión en el PEIT, en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, de la línea de altas prestaciones Jaén-Granada, ahora que se va a iniciar su revisión, porque esta actuación permite conectar un eje inconexo que está desarrollando el PEIT entre el centro del país y Andalucía oriental. Si observan el mapa del PEIT, en la página 95 del documento sobre la red de ferrocarriles de horizonte 2020, se ve esto que les estamos exponiendo. Por una parte se está actuando desde Madrid hasta Jaén y, por otra, desde Almería hasta Granada. Si uniéramos estas dos actuaciones, nos daría la conexión Jaén-Granada, conexión cuya inclusión estamos pidiendo en el PEIT.

Los socialistas consideramos que la conexión entre Jaén y Granada, en una línea de altas prestaciones, mejoraría el mallado ferroviario, que es uno de los objetivos fundamentales del PEIT, mejorando también considerablemente la planificación ferroviaria, la cohesión y la vertebración de la red andaluza de alta velocidad; propiciaría asimismo un diseño más acorde a la extensión de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Señorías, en otras comunidades de menor extensión es comprensible que solo haya un eje vertebrador, como ocurre, pero en Andalucía, igual que en otras comunidades como Castilla-La Mancha y Castilla y León, son necesarios varios ejes de vertebración o corredores. Si observáramos de nuevo el mapa que he citado anteriormente, verían que tanto la Comunidad de Castilla-La Mancha como la de Castilla y León tienen dos ejes de vertebración, uno exclusivo para viajeros y otro el de altas prestaciones. Por tanto, si incluyéramos esta actuación conseguiríamos para Andalucía dos corredores de alta velocidad, uno exclusivo para viajeros y otro de altas prestaciones. Con esta conexión no solo ganaría Andalucía, sino todas las conexiones del centro peninsular con la parte oriental de nuestra comunidad.

Además, este corredor existe en parte actualmente, se conecta a través de una red convencional Madrid-Alcázar de San Juan-Linares-Baeza-Almería. Se está actuando también para transformar con el PEIT la mayor parte en una línea de altas prestaciones hasta Jaén desde Madrid y por otra parte de Almería hasta Granada. Prolongando estas actuaciones, se conseguiría un corredor de altas prestaciones entre Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén-Granada-Almería, inconexo actualmente por la falta de enlaces entre Jaén y Granada. Es verdad que la actuación de conexión entre Jaén y Granada forma parte del compromiso político de la Junta de Andalucía de conexión de las capitales andaluzas de alta velocidad, lo que se ha venido a denominar la A-92 ferroviaria. Pero el Grupo Parlamentario Socialista considera que, si la incluimos en el PEIT, la damos mayor dimensión, no solo como conexión interna de la red andaluza de alta velocidad, sino como un nuevo corredor ferroviario de altas prestaciones entre el centro de este país y la parte oriental de Andalucía. En definitiva, uniríamos en una línea de altas prestaciones tres comunidades autónomas, la madrileña,

la castellano-manchega y la andaluza. Todo esto permitiría que la zona centro de este país mejorase considerablemente la accesibilidad hacia el oriente de Andalucía, teniendo una proyección fundamental para el turismo cultural y de costa y para el transporte de mercancías, descongestionando a la vez el eje Madrid-Córdoba.

Nadie nos puede negar el trabajo que estamos haciendo los socialistas para devolver las provincias de Jaén y Almería a los mapas ferroviarios de Andalucía. El Partido Popular nos borró, nos marginó y nos condenó a dejarnos fuera de la red de alta velocidad andaluza. Con la aprobación del PEIT se corregía esto, como he dicho antes, gracias a las conexiones programadas de Jaén con Córdoba y Almería-Granada. Ahora podemos dar un paso más adelante para conectar todo el eje oriental de Andalucía de nuevo entre sí y hacia el centro del país, completando un mallado ferroviario que posibilita una mejor conexión interna y externa de Andalucía, como está desarrollando por cierto el PEIT en otras comunidades autónomas. Esperamos el apoyo del Partido Popular a esta iniciativa. El día que presentamos esta proposición no de ley en mi provincia decía el secretario general del Partido Popular de Jaén que era un brindis al sol. Para brindis al sol el Plan de infraestructuras del Partido Popular, que no salió del cajón ministerial, que no lo conocía casi nadie y que parece que eran siete folios con cuatro líneas y cuatro rayas en un mapa; era una auténtica carta a los Reyes Magos sin ninguna planificación y sin ningún compromiso y en el que vendían gato por liebre en cuanto a la velocidad de la línea. Señorías del Partido Popular, no tenemos que irnos muy lejos de mi provincia para ver lo que era un brindis al sol: el que protagonizaron en su día los ministros Álvarez-Cascos y Montoso, que nos vendieron un AVE para Jaén, para la ocasión se llevaron a toda la prensa provincial a un terreno y no sabían por dónde iba a pasar el ferrocarril, no sabían dónde hacerse la foto. Lo que querían era vender gato por liebre, porque cuando conocimos el verdadero proyecto de alta velocidad era para un tren de 150 kilómetros/hora y una sola vía.

Incluir esta actuación entre Jaén y Granada en el PEIT es la mayor garantía que van a tener los ciudadanos de que esta actuación se va a realizar, tanto en el tiempo como en un modelo ferroviario de altas prestaciones, formando parte del mallado ferroviario de alta velocidad de este país. La garantía no es solo el documento del PEIT, que fue aprobado por el Consejo de Ministros y ratificado por este Congreso, sino el desarrollo del mismo. No solo me tengo que remitir a los Presupuestos Generales del Estado, donde cada año aparecen partidas cuantiosas para su desarrollo, sino que hace unos días, concretamente el día 11 de este mes, el Consejo de Ministros aprobó la mayor licitación de obra de alta velocidad de la historia de este país. Eso pone de manifiesto que los socialistas cumplimos con los compromisos recogidos en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte.

Señoras y señores diputados del Partido Popular, hoy tienen la oportunidad de redimir el daño que hicieron al eje oriental ferroviario de Andalucía dejando a Jaén y Almería fuera de la alta velocidad andaluza. No solo no fueron capaces de hacer ninguna obra en sus ocho años de gobierno en las provincias de Jaén, Granada y Almería, ni de mejorar las prestaciones ni los servicios, sino que desmantelaron este corredor ferroviario. Los socialistas en menos tiempo no solo hemos corregido su mala planificación, sino que ya estamos actuando en obras en las tres provincias, hemos incrementado los servicios y mejorado las prestaciones con la sustitución de unidades móviles y además estamos actuando para integrar el ferrocarril en las tres capitales de provincia.

Consideramos que con la iniciativa que presentamos para las tres provincias más orientales de Andalucía se va a permitir que en la revisión del PEIT se analice la inclusión de una actuación que une otras actuaciones que se están ejecutando actualmente con su desarrollo. Además permitiría un nuevo corredor entre el centro de este país y la zona oriental de Andalucía, una vertebración más acorde con la extensión de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Por eso, teniendo en cuenta las prioridades que marca el PEIT, en lo referente a los estudios de viabilidad de corredores y nuevos ejes de altas prestaciones, hacemos esta propuesta. Nos parece que reúne las condiciones necesarias para incluirla en el PEIT, ya que es un corredor ferroviario que existió en su momento de forma convencional y que, al transformar la mayor parte del mismo en una línea de altas prestaciones, queda inconexo. Entendiendo que el PEIT marca la necesidad de hacer un estudio de viabilidad de los nuevos corredores y las nuevas conexiones para su inserción, hacemos y presentamos esta propuesta, instando al Gobierno que conjuntamente con la Junta de Andalucía analice la inclusión de la conexión en altas prestaciones entre Jaén y Granada.

Para terminar, quisiera decir que no vamos a admitir la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular, porque desvirtúa la proposición no de ley que queremos aprobar en el sentido de que nosotros estamos hablando de un corredor ferroviario que uniría el centro del país con las tres provincias, Jaén, Granada y Almería. Motril sería un apéndice, que, por cierto, señora Santa Ana, esta actuación está ya dentro del estudio de viabilidad del propio PEIT en el corredor mediterráneo, es decir que Motril aparece dentro de lo que podía ser el futuro corredor mediterráneo en el PEIT. Y también está incluido en el Plan de infraestructuras sostenibles de transportes de Andalucía (Pista). Se está haciendo el estudio de viabilidad y entendemos que debe ser la Junta de Andalucía la que marque la prioridad y las necesidades de la licitación de esa actuación, una vez que se conozca su estudio de viabilidad. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora De Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ:** Señorías, dicen ustedes que el PEIT del Gobierno socialista, de la nunca olvidada doña Magdalena Álvarez, corrigió el aislamiento ferroviario de las provincias de Jaén y Almería de la red de alta velocidad. Permítanme ustedes que hagamos en primer lugar un pequeño ejercicio de memoria de lo que fue el Plan director de Infraestructuras del año 1993 de los gobiernos socialistas anteriores a los gobiernos del Partido Popular, donde no se consideraban conexiones ferroviarias para Jaén, Granada o Almería. Yo he traído un mapa de ese Plan director de Infraestructuras del que encantada dejaré copia al Grupo Socialista, para que vea qué se propuso en el año 1993 para estas tres provincias, que era absolutamente nada. Dicho de otro modo. La primera vez que Jaén, Granada o Almería son consideradas dentro de la red de alta velocidad es precisamente bajo los gobiernos del Partido Popular en el Plan de infraestructuras y transportes 2000-2007, del que luego también dejaré una copia a los señores del Grupo Socialista, para que vean cómo esa alta velocidad llegaba a Jaén, llegaba a Granada y también llegaba a Almería. Además, con el plan del Partido Popular, esas provincias eran consideradas unas provincias de primera al contar con alta velocidad, es decir contaban con un AVE de verdad a 300 kilómetros/hora y no con ese invento de las altas prestaciones al que ahora las ha relegado el Gobierno socialista en el PEIT, donde no se alcanzarán velocidades superiores a los 200 kilómetros/hora. Sirva de recordatorio, especialmente a los socialistas jienenses y granadinos, porque deben ustedes tener memoria de cuanto aconteció antes del año 1996, pues parece que han olvidado el planteamiento de la alta velocidad de los gobiernos de Felipe González, cuando estas provincias —tal y como luego podrán ver en el plano adjunto— no existían para dicho plan ferroviario. Saben todos ustedes que en estos momentos también estamos a la espera de que el Gobierno socialista solucione el trazado de la alta velocidad a su paso por el término municipal de Loja. Cuando el Ministerio de Fomento aclare el trazado que va a realizar —hace no mucho tiempo el secretario de Estado de Infraestructuras reconocía en esta Comisión de Fomento que no sabía qué iba a pasar en el tramo de Loja— posibilitará, no sabemos aún cuándo, la llegada al final de la alta velocidad a Granada y posteriormente, cómo no, su conexión con el Levante.

Hoy nos traen una nueva conexión, una conexión de altas prestaciones entre Granada y Jaén, conexión que al Partido Popular desde luego no le parece mal ni mucho menos, porque además quiero recordar que esta propuesta es una reivindicación del Partido Popular a nivel provincial. En mi provincia —y también así lo he sabido a través de diputados de la provincia de Jaén— en el año 2006 el Partido Popular hace propia esa reivindicación pero, eso sí, nosotros también pedíamos una conexión ferroviaria que llegase hasta Motril, es decir, conectar Jaén, Granada y Motril. En ningún caso desvirtúa la propuesta del Partido Socialista, porque que la conexión llegue hasta Motril no implica que no vaya a ser un eje de conexión entre Jaén,

Granada y la provincia de Almería. Pero es que además, en el año 2006 el señor Zarrías, que ahora es miembro del Gobierno de la nación y que en ese momento, en el año 2006, era consejero de Presidencia de la Junta, vende esta propuesta a bombo y platillo. Fíjense ustedes, he recogido aquí titulares del año 1996: La Junta decide incluir el tren de Motril a Jaén en su plan territorial. La Junta aceptó unir por tren Motril y Granada tras 120 años de espera. Una propuesta del año 1996 sobre la que no se ha avanzado prácticamente nada y que hoy ustedes, estando ya el señor Zarrías en el Gobierno, no quieren hacer propia. Como digo, esa conexión entre Jaén, Granada y Motril está ignorada en el plan actual del Gobierno socialista, lo que también va a impedir la conexión con los futuros corredores ferroviarios entre Motril-Málaga y Motril-Almería. Por ello, hoy queremos que ustedes se comprometan y que esta propuesta no vuelva a ser un bonito titular de un periódico como ocurrió en el año 1996. Hoy el Partido Socialista, que es quien sustenta el Gobierno de la nación, que por tanto tiene la posibilidad de ejecutar y de encontrar financiación, lo que hace es ofrecernos una propuesta para que el Gobierno estudie —y quiero decirlo bien claro y señalarlo—, simplemente estudie, la conexión ferroviaria entre Granada y Jaén. ¿Dónde se queda esa conexión ferroviaria con Motril para incorporar a esa red de mercancías, para conectar con el centro del país un puerto de interés general como es el puerto de Motril? Además, es curioso que hoy traigan ustedes esta propuesta después de haber votado en contra de las enmiendas presentadas por el Partido Popular a los Presupuestos Generales del Estado hace menos de un mes, donde venía establecida precisamente esa conexión ferroviaria entre Motril, Granada y Jaén. Entiendo que si los socialistas de verdad quieren mejorar el corredor Granada-Jaén, también tienen que hacerlo con Motril donde, como he dicho anteriormente, todos ustedes saben que existe un importante puerto de interés general. Además, no puede venir hoy el Partido Socialista a proponer solo una pobre iniciativa para que el Gobierno estudie su inclusión en el plan estatal, tienen que hacerla extensiva a Motril y tienen que solicitar que se incluya, que sea una garantía que quede dentro del PEIT y, como mínimo, entiendo que tenemos que ser ambiciosos, que el Gobierno se comprometa a un plazo de dos años, que es un plazo razonable, para realizar un estudio de viabilidad, tal y como nosotros hemos hecho con la enmienda presentada. Pero, es más, si ustedes quieren ignorar al municipio de Motril, nosotros aceptaríamos incluso que en esa conexión ferroviaria entre Granada y Jaén pudiésemos ser un poco más ambiciosos, es decir, tener las garantías de que sea incluida en el PEIT y que en dos años, como digo, se realice ese estudio de viabilidad, propuesta que ha sido ignorada por el Partido Socialista.

Basta ya de cortinas de humo, lo que necesitamos en estas dos provincias, en Granada y en Jaén, son concreciones, son realidades. Es más, ustedes que comparten las mismas siglas políticas que el Gobierno no pueden simplemente venir a hacer una vacua propuesta, sino que

tienen que traer proyectos contantes y sonantes. No sirve de nada, es una declaración de buenas intenciones solicitar únicamente que el Gobierno estudie dicha conexión. Creo que tenemos que ser mucho más ambiciosos y una propuesta de ese calado tiene que tener más concreción, tiene que llevar plazo, tiene que llevar presupuesto pero, sobre todo —y es lo que aquí falta—, tiene que haber un claro compromiso político. Es lamentable que en estos momentos el Partido Socialista nos deleite con estas iniciativas que en la práctica están vacías de contenido: estudiar la inclusión en el PEIT. Esta es la ambición que tiene el PSOE para Granada y para Jaén. Creo que estas dos provincias se merecen que el Partido Socialista trabaje más por ellas. Hoy ustedes contarían con el apoyo del Partido Popular. No obstante, por responsabilidad también vamos a apoyar esta iniciativa, pero que quede bien claro desde luego que creemos que no son ustedes lo suficientemente ambiciosos y hoy, con los votos del Partido Popular, podríamos hacer mucho más por estas dos provincias. Además, tanto que ustedes dicen que están haciendo por la alta velocidad, tanto que ustedes dicen que están presupuestando más que en toda la historia de este país, yo me pregunto dónde están los 245 millones de euros que en los últimos cinco años ha presupuestado el Gobierno de Zapatero y de los que se han invertido cero euros en la alta velocidad. ¿Por qué no solicitamos al Gobierno de la nación que esos 245 millones de euros no se pierdan y vengán para esas conexiones de alta velocidad que son tan importantes para Andalucía? Mi grupo parlamentario entiende que hay que actuar, que la obligación del señor Quirós, como representante de los ciudadanos y teniendo a su partido en el Gobierno, es conseguir realidades para ambas provincias y no traernos hoy aquí una declaración de buenas intenciones y una vaga propuesta. Por eso, nosotros hemos querido presentar una enmienda. En esa enmienda entendemos que el Partido Popular sí es ambicioso, que sí se puede garantizar esa inclusión en el PEIT y creemos también que un periodo de dos años para realizar un estudio de viabilidad es suficientemente razonable. Por ello, si verdaderamente el PSOE tiene intención de hacer realidad las conexiones ferroviarias entre estas dos provincias, sobre todo aquellas que no están contempladas en el plan estatal, como Granada-Jaén y Granada-Motril, hoy mismo el Partido Popular tiende su mano, pero reclamamos proyectos, reclamamos plazos, reclamamos presupuesto puesto que, de lo contrario, estaríamos una vez más ante la gran estafa del Partido Socialista con Jaén y con Granada.

— **EN RELACIÓN CON EL PARKING DE LA ESTACIÓN DEL AVE EN SEGOVIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001357.)**

El señor **PRESIDENTE**: Se acaban de incorporar los dos portavoces que van a intervenir y, por tanto, retro-

cedemos al punto que habíamos dejado sin debatir. En primer lugar, para defender la proposición no de ley en relación con el parquin de la estación del AVE de Segovia, tiene la palabra el autor de la misma, don Jesús Merino.

El señor **MERINO DELGADO**: Efectivamente, el parquin de la estación del AVE en Segovia nació insuficiente respecto a plazas de aparcamiento en su día y desde la fecha de inauguración, a principios de 2008, pudimos comprobar que las 200 plazas previstas eran ya escasas. Efectivamente, con el paso del tiempo los usuarios superaban ya en muchas las plazas existentes y eran obligados a aparcar en ambos arcones de la vía de acceso con el peligro que eso comportaba. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)** Con el transcurso del tiempo, ADIF hizo una primera ampliación del parquin en otras 175 plazas nuevas que siguen siendo insuficientes dado que a lo largo del 2008 la Policía municipal de Segovia, a instancias del propio ayuntamiento, establecía en un informe elaborado al efecto que serían necesarias aproximadamente 700 plazas, dado que la estación se encuentra a varios kilómetros de la ciudad y solo se puede acceder por autobús o, como hace la mayoría, en su vehículo particular, ya que viven en los municipios del entorno y que no tienen autobús hasta la estación. Este diputado preguntó al Gobierno el día 28 de mayo del año 2008 qué medidas pensaba adoptar ante esa carencia de plazas. El Gobierno contestó el 26 de agosto de 2008 que, conforme a los compromisos adquiridos por el Ayuntamiento de Segovia, ADIF estaba analizando las necesidades reales de aparcamiento para definir una solución que atendiese correctamente las necesidades actuales y futuras de los ciudadanos de Segovia. Pues bien, la solución adoptada ha sido ampliar 175 plazas nuevas, lo que significa que no se han resuelto las necesidades actuales y mucho menos las futuras. Estas nuevas plazas se acaban de abrir hace pocos días y en breve parece que ADIF va a proceder a cobrar el uso del total de las plazas de aparcamiento. Esta decisión de cobrar discrimina a Segovia con respecto a otras ciudades que tienen la estación lejos de la ciudad, como es el caso de Guadalajara, que tiene unas características similares en habitantes y en usuarios y cuyo parquin desde el principio ha tenido un uso gratuito. El Partido Socialista de Segovia cuando se inició el servicio defendía que este sería gratuito. Posteriormente, han cambiado de discurso y mantienen que, de cobrarse, debe hacerse con un precio similar al de otras estaciones, pese a que conocen las dificultades de acceso a esta estación respecto a las demás y cuando saben que en la más similar, que es la de Guadalajara, el aparcamiento es gratuito. Recientemente, el presidente de ADIF compareció en el Senado a petición del senador de mi grupo, señor Vázquez, y allí aseguró que se tenían algunos estudios —lo cual es verdaderamente paradójico, porque se ha puesto en funcionamiento el nuevo parquin cobrando hace aproximadamente una semana—

que indican que no se han ocupado la totalidad de las plazas desde la apertura de dicho aparcamiento. Ello demuestra, en nuestra opinión, escasa voluntad de resolver el problema, porque han transcurrido muy pocos días desde la puesta en uso de las nuevas plazas y es imposible que tenga ya estudios continuados para saberlo.

Esta proposición no de ley tiene dos objetivos fundamentales. Primero, que ADIF elabore un proyecto de ampliación del parquin acorde a los informes elaborados por la Policía municipal de Segovia que, como he dicho antes, fijaba en 700 el número de plazas para cubrir esa necesidad. Asimismo, acondicionar el entorno de la estación y duplicar la vía de acceso, y así se evitará lo que está ocurriendo en este momento de cara a los usuarios, con la inseguridad que ello conlleva, ya que tienen un peligro inminente al tener que aparcar en los dos arcones de la vía de acceso, que además es una vía únicamente con dos carriles. Por tanto, en esta proposición no de ley pedíamos que se hiciera un desdoblamiento de la vía de acceso desde Segovia a la estación, de tal manera que hubiese mucha mayor amplitud en los accesos para más seguridad de los usuarios y de los automovilistas. En segundo lugar, la proposición no de ley tenía otro objetivo: mantener la gratuidad del uso del aparcamiento, teniendo en cuenta que la estación se encuentra a varios kilómetros de la ciudad y que los usuarios no tienen otro medio de acceso que el vehículo privado, salvo los que viven en Segovia, en cuyo caso tienen algunos autobuses, pero con poca frecuencia. Esta proposición no de ley tiene un objetivo fundamental, que es dar un mayor y mejor servicio al ciudadano, después de haber hecho una infraestructura tan cara, tan importante y tan positiva como es el tren de alta velocidad. Es cierto que en el proyecto que hizo el Partido Popular en su día —no olvidemos que este proyecto viene de la época en la que era ministro el señor Álvarez-Cascos— se planifica el tren de alta velocidad, se planifica la estación y se planifica el parquin. Pues bien, ese parquin que en su día se planificó en base a unas necesidades que se creían acertadas, no eran tales. Pero, después, a partir de la inauguración del servicio, sí que ha habido oportunidad de comprobar las necesidades reales de los usuarios. Les puedo decir que en septiembre ha habido 700 peticiones de abonos de usuarios del tren. Lo que quiere decir que hay más de 700 personas que diariamente usan ese tren, ya sea para desplazarse a Madrid o a Valladolid. Significa que si actualmente tenemos 350 plazas, estamos todavía al 50 por ciento de cubrir las necesidades. Por tanto, un aparcamiento moderno, seguro es un aparcamiento que tiene que cubrir las mínimas necesidades que, como digo, las establecía el Ayuntamiento de Segovia, que no es precisamente del Partido Popular, es decir, 700 plazas según el informe de la Policía municipal. Por tanto, señorías, pediría el voto para esta proposición no de ley sobre la base de establecer una amplitud de los servicios, así como la gratuidad de los mismos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Guillén.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: Coincidirá conmigo el señor Merino en que la proposición no de ley que nos presenta a debate esta tarde ha quedado superada. En el punto número 1 el señor Merino solicitaba que se pudiese en servicio a la mayor urgencia y con carácter gratuito, tal como él ha comentado hace escasos momentos, 150 plazas de aparcamiento que se estaban construyendo en la estación de alta velocidad de Segovia. Pues bien, él mismo ha reconocido que ADIF, con fecha 1 de diciembre, ha puesto en funcionamiento no 150 plazas, sino 170 nuevas plazas. Por cierto, he hecho un ejercicio de trabajo explorando la jurisprudencia para encontrar alguna normativa que nos diga que ADIF tiene que poner plazas gratuitas a disposición de los usuarios. Ni en la legislación estatal, ni en la legislación autonómica, ni en la legislación local se dice absolutamente nada que venga a defender el texto literal de su punto número 1 en el que dice que la normativa obliga a ADIF a falicitar parquin gratuito cuando la estación está a más de cuatro kilómetros de la capital.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda que viene a solventar los problemas que los usuarios de esta estación de alta velocidad de Segovia están expresando en estos momentos. He de decir que esta es una estación que se puso en servicio el día 22 de diciembre de 2007 y que contaba en aquellos momentos con 224 plazas de aparcamiento. Tal como ha dicho el señor Merino, se ha hecho una ampliación de 170 nuevas plazas, dado que había una imperiosa necesidad de ampliar su número. Lo que ha hecho también ADIF ha sido la construcción de un cerramiento perimetral, la reordenación de la plaza de accesos, la instalación de un control de entrada y salida aumentando un acceso de entrada e instalando detectores de matrículas y adaptando un cajero automático para plazas de movilidad reducida e instalando también cámaras de televisión. Es decir, un parquin completo, un parquin seguro y un parquin que reúne las condiciones que en estos momentos demandan los usuarios. El total del número de plazas disponibles en estos momentos —y por eso los números del señor Merino y los números de los que dispone el Grupo Parlamentario Socialista no coinciden— es de 429 plazas. Si, tal como dice el señor Merino, los estudios que existen en el Ayuntamiento de Segovia cifran la demanda de plazas en aproximadamente 700, estarán conmigo en que con el punto primero de la enmienda que el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado, en la que decimos que es posible adecuar la zona que hay entre el vial de acceso y el parquin actualmente existente en esta estación, se puede adecuar ese terreno para dar cabida a 200 plazas nuevas, y estaremos de acuerdo en que prácticamente esa demanda de 700 plazas se cubriría de una manera ostensible. Pero el señor Merino quiere el gratis total, y además quiere que se haga una salvedad compa-

rando la estación de Segovia con la de Guadalajara, una estación que, por cierto, en su día fue muy controvertida; una estación que está situada a 11 kilómetros de la capital, una capital que además tiene servicio de cercanías, y una estación, la de Guadalajara, que como consecuencia de eso, no es utilizada por los pasajeros.

La política tarifaria del ADIF no puede hacer salvedades. Por tanto, si en estaciones como la de Camp de Tarragona, que está alejada de la ciudad, o en otras estaciones como la de Toledo o la de Delicias en Zaragoza se cobran tarifas, esa política no se puede cambiar; no se pueden hacer salvedades tarifarias. En consecuencia, la posición del Grupo Parlamentario Socialista en cuanto a las tarifas en lo que respecta a la estación de Segovia es muy clara. Hay dos niveles. Un nivel para aquellos usuarios que quieran que su coche esté resguardado, que exijan también a la Administración una responsabilidad patrimonial en caso de inseguridad de los vehículos y que, por tanto, tiene que estar sometida a una política de tarifas, y otro nivel para aquellos usuarios que no demandan esa seguridad en sus vehículos y que dispondrán por tanto de 200 plazas al aire libre de manera gratuita.

Pero nuestra enmienda va más allá. Nosotros también queremos mejorar la accesibilidad a la estación de alta velocidad de Segovia. Por eso, y con el fin de evitar problemas en la circulación, consideramos conveniente adaptar en las dos zonas de aparcamiento actuales una salida alternativa que conecte con el vial principal o, si no —o en su defecto—, que se arbitre alguna medida de tipo organizativo que evite los retrasos de salida en las horas punta. Igualmente consideramos que sería de una gran utilidad la rehabilitación del antiguo acceso a la estación por la ermita de Juarrillos, al objeto de mejorar la accesibilidad en previsión de alguna potencial contingencia. Somos conscientes de que para realizar este acceso se requiere una autorización ambiental de la Junta de Castilla y León. Finalmente, sería positivo asimismo que se estudiase la posible ampliación de la capacidad actual del vial y mejorar así la interconexión con las distintas vías de enlace, de forma que se complementen las mejoras ya anunciadas por el ADIF de alumbrado y adecuación del entorno, teniendo en cuenta que esa duplicación del vial que pide el señor Merino en su propia proposición no de ley no estaba contemplada en el convenio urbanístico firmado en el año 2007 entre el Ayuntamiento de Segovia y el ADIF. Por tanto, si lo que se pretende es que se duplique ese vial, sería lógico que participasen también en la financiación del mismo las administraciones competentes, en este caso la Junta de Castilla y León y también, por qué no, la propia diputación provincial, junto con el ayuntamiento y con el ADIF.

Señor Merino, no le quepa la menor duda de que al ADIF —y estoy seguro que a todos los grupos parlamentarios, incluido a buen seguro el Popular— no le mueve otra cosa que no sea que los servicios que las administraciones públicas prestan a los ciudadanos en

la estación de Segovia, como en todas aquellas que gestiona, sean los mejores y se den en las mejores condiciones de seguridad y de calidad. Por eso, estoy convencido de que en aras de lograr esa seguridad y esa calidad en los servicios para que los usuarios de la estación de alta velocidad de Segovia estén plenamente satisfechos, aceptará la enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Socialista.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Merino, ¿tiene algo que decir en relación con la enmienda?

El señor **MERINO DELGADO**: En relación con la enmienda debo decir que el número de plazas, según la propia Subdelegación del Gobierno, es actualmente de 374, no, como dice el señor diputado...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): El turno de palabra es para aceptar o no la enmienda presentada.

El señor **MERINO DELGADO**: No aceptamos la enmienda por cuanto la competencia para las realizaciones que se vienen diciendo por el Grupo Socialista son competencia del Estado y del ayuntamiento. No hay ninguna otra Administración que pueda ser competente, con lo cual no podemos aceptar esa enmienda a la que hace referencia el Grupo Socialista.

— **RELATIVA A LA MODIFICACIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL NUEVO VIAL DE ACCESO AL PUERTO DE VILAGARCÍA DE AROUSA PARA LA INSTALACIÓN DE UN PASO INFERIOR EN SU PUNTO DE INTERSECCIÓN CON LA PO-549. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001383.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos a examinar el siguiente punto del orden del día, que figura con el número 11, relativo a la modificación del proyecto constructivo del nuevo vial de acceso al puerto de Vilagarcía de Arousa para la instalación de un paso inferior en su punto de intersección con la PO-549. Para defenderlo por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Pérez Arca.

El señor **PÉREZ ARCA**: Señorías, con esta proposición no de ley que hoy traemos aquí a esta Comisión, y que pide la modificación del proyecto del nuevo vial de acceso al puerto de Vilagarcía, este grupo no busca la confrontación ni tampoco pretende apuntarse tanto político alguno. Es más, muy al contrario, entendemos que en este caso la lucha partidista debe dejarse a un lado para dar paso a la lógica y al sentido común. Por todo ello, invitamos a todos los grupos a sumarse a una ini-

ciativa que busca básicamente evitar problemas futuros y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Si lo conseguimos no será el éxito exclusivamente del Partido Popular sino que será el éxito de todos y, en definitiva, supondrá el triunfo de la sensatez.

Pedimos que se modifique este proyecto porque a, nuestro juicio, encierra una trampa, una deficiencia e incluso, si se me permite, me atrevería a decir que un serio peligro, y vamos a explicar el porqué. El nuevo vial de acceso al puerto de Vilagarcía de Arousa es una infraestructura vital que tiene como finalidad tres objetivos. El primero es conectar de manera ágil el puerto con la autopista Vigo-Coruña. Estamos hablando de un puerto de interés general, un puerto importante para Vilagarcía, para la comarca, para Galicia. Otro de los objetivos es completar por el sur la circunvalación de la ciudad de Vilagarcía de Arousa y aliviar así el tráfico caótico que vive esta ciudad dado que no existe una alternativa al tráfico, que tiene que atravesar la ciudad por el centro. Por otro lado, se pretende mejorar también las comunicaciones en una comarca importante como es la comarca del Salnés, de más de 100.000 habitantes, una comarca que duplica su población en verano, por lo que el número de coches que circulan se hace todavía mayor.

Antes, cuando hablábamos de trampa, nos estábamos refiriendo en concreto al punto donde este vial se cruza a nivel con la carretera PO-549, que es la carretera de Vilagarcía a Cambados. Entendemos que la solución que se ha adoptado en el proyecto inicial para gestionar esta intersección a través de una rotonda con semáforos va claramente en contra de la consecución de esos objetivos que antes hemos apuntado. Decimos esto porque la carretera de Vilagarcía a Cambados, PO-549, soporta actualmente en ese punto una altísima intensidad de tráfico, 18.000 vehículos diarios en un sentido y 16.000 en el contrario. A esa intensidad tan alta de vehículos habrá que sumar también los que previsiblemente vayan a circular por el nuevo vial de acceso al puerto, entre ellos muchos vehículos pesados, camiones, transportes especiales; vehículos pesados que dado el diseño actual que tiene el nuevo vial de acceso al puerto, que incorpora una pendiente del 6 por ciento, va a hacer que precisamente esos vehículos tengan serias dificultades a la hora de incorporarse a esa rotonda, con lo cual se ralentizará todavía más esa circulación. Por todo lo expuesto es fácil deducir que, si no lo impedimos, esa rotonda se va a convertir en una amenaza para la fluidez del tráfico, en un peligro para la seguridad vial y en un lastre para la competitividad del puerto, y es una cosa muy importante en época de crisis no lastrar la competitividad de los puertos ni de las empresas que operan en ellos. Para evitarlo proponemos algo bien sencillo, una propuesta que también parte de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía que nosotros asumimos y defendemos y que consiste en la instalación de un paso inferior en ese punto de intersección. Con ello ganamos algo muy sencillo, evitar el cruce a nivel con esta saturadísima carretera de Vilagarcía a Cambados y, por tanto, ganamos en fluidez. Por otro

lado, los vehículos pesados que entran y salen del puerto no van a interferir con el tráfico urbano de la carretera a Pontevedra 549, con lo cual se gana en seguridad y en agilidad en el movimiento de las mercancías, lo que se va a traducir en una mejora en la competitividad del puerto y de las empresas que operan en él. Otra de las propuestas que se contemplan para mejorar el proyecto habla de una mejora en el perfil longitudinal, lo que sin duda ayudaría a reducir el ruido del tráfico y consecuentemente las molestias para los vecinos de la zona.

Una vez planteada esta solución, cabe preguntarse si es posible, si esto se puede hacer. Nosotros entendemos que esta solución es posible y viable y que el momento de hacerlo es ahora, cuando esas obras no están concluidas, cuando el vial de acceso al puerto se está construyendo. No debería haber problemas ni excusas en el desarrollo del expediente, sobre todo si hay la necesaria voluntad política para ello. Fuentes técnicas de plena solvencia que hemos consultado, en concreto los ingenieros de la obra, apuntan a que el coste de esa modificación encaja dentro del 20 por ciento que se puede hacer y del 10 por ciento de liquidación. Por otro lado, la Autoridad Portuaria de Vilagarcía nos ha contado que existe un informe de Puertos del Estado que ve con buenos ojos esta posibilidad. También hay que apuntar que no hace falta en ningún momento, para acometer esta instalación de paso inferior, cortar la carretera Vilagarcía-Cambados, la PO-549. Hay que añadir que la instalación de este paso inferior con este mismo expediente no va a suponer un gran retraso a la hora de abrir el nuevo vial de acceso al puerto. Llegado el caso, se puede abrir parcialmente casi en su totalidad, excepto el último kilómetro, con lo cual ya podríamos beneficiarnos de esta infraestructura. Esta es una obra largamente esperada por los vilagarcianos, por la comarca del Salnés, pero vale la pena esperar un poco más, sobre todo porque no basta con hacer las cosas, sino que hay que hacerlas bien y evitar así problemas innecesarios en el futuro.

Voy terminando. Esta petición que hoy traemos aquí tiene un amplio respaldo ciudadano y de las instituciones. Son muchas las personas, tanto de Vilagarcía como de la comarca del Salnés, que piden que se modifique este proyecto, porque tal como está planteado entienden que va a afectar muy negativamente a sus vidas cotidianas. Para finalizar, me van a permitir que, dada mi doble condición de diputado y de concejal en el Ayuntamiento de Vilagarcía de Arousa, aproveche la ocasión para darles traslado del acuerdo plenario que el 26 de noviembre, a iniciativa vecinal, se adoptó por la corporación de mi municipio, en el que por unanimidad todos los grupos políticos —Bloque Nacionalista Galego, Partido Popular, Independientes por Vilagarcía, Izquierda Unida y cómo no también el Partido Socialista Obrero Español, dato importante— acordaron pedir al Gobierno lo mismo que hoy este grupo pide con esta proposición no de ley. De nosotros depende y no podemos fallar a tanta gente. Se puede y se debe hacer. El momento oportuno es ahora, antes de terminar esa infraestructura.

Espero que nadie busque excusas injustificadas. Repito, si se soluciona este problema será el éxito de todos, en caso contrario la responsabilidad de lo que pueda pasar será solo de unos pocos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para defender una enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Tabuyo.

El señor **TABUYO ROMERO**: Debo decirle en primer lugar, señor Pérez Arca, que no desconfiamos de su buena intención al presentar esta proposición no de ley, todo lo contrario, pero lo que no podemos permitirnos es retrasar varios años más esta obra, que consideramos vital para los intereses de Vilagarcía, de su puerto y del conjunto viario de la comarca de Arousa. Lamentamos que esta iniciativa que ahora nos proponen no se hubiese aportado en el momento de la redacción del proyecto para la construcción de este nuevo vial, incluso en los años en los que ustedes gobernaron; ese hubiese sido el momento idóneo para plasmar en el proyecto esta modificación.

Decía usted que no entendía que hubiese problemas o excusas. Señoría, ni problemas ni excusas, sino memoria de todas las actuaciones y del proceso histórico, de la demora que ha sufrido esta infraestructura de una manera absolutamente injusta. Ahora, señor Pérez Arca, aceptar tal cual su proposición no de ley no es la mejor decisión que podamos tomar, y no porque no nos parezca de interés, sino porque significaría una demora importante que ni Vilagarcía ni el Salnés se pueden permitir. La urgencia que ahora les mueve qué bien hubiese venido a los arousanos hace trece años, cuando pudieron y no quisieron hacerlo. Como el Grupo Popular sabe y SS.SS. conocen, esta obra sufrió demasiados años de demoras. Fue presentada en el último año de Felipe González en el año 1996, con ustedes en el Gobierno durmió el sueño de los justos durante ocho largos años y no se hicieron el proyecto ni los trámites de expropiación de terrenos. Tuvo que ser de nuevo un gobierno socialista, el del presidente Rodríguez Zapatero, el que hizo realidad ese antiguo compromiso con Vilagarcía de Arousa y con su ciudadanía.

Seguramente ustedes no han considerado los siguientes aspectos. En primer lugar, que su terminación y su puesta en funcionamiento se prevén para dentro de unos meses, en los primeros meses del año 2010. Por tanto, estamos en fase ultimísima, no inicial. En segundo lugar, la tramitación de una modificación de esta obra y de ese calado conllevaría una nueva información pública, dado que es necesario demoler nuevas edificaciones y reordenar accesos a lo largo de la calle Pablo Picasso. Realizar los trámites, exposiciones públicas, expropiaciones, aprobación del expediente de las obras afectadas, tanto económica como técnicamente, supone un plazo de varios años para poder llevarlo a término. En tercer lugar, en materia económica su coste superaría las posibilidades contrac-

tuales del proyecto vigente, al suponer, conjuntamente con la modificación ya aprobada anteriormente para esta obra, un importe superior al 20 por ciento, lo que podría ser causa de resolución de contrato, ya que son preceptivos para la continuación de las obras con el mismo contratista los informes adicionales del Consejo de Estado y del Consejo de Obras Públicas. La realización de una obra de las características de la que hoy tratamos supone también hacer modificaciones y resolver temas como el control de accesos a la calle Pablo Picasso; realizar encajes diversos en accesos colindantes y expropiaciones que incluirían al menos dos nuevas viviendas, una en la calle Wenceslao Fernández Florez y la otra en la calle Pablo Picasso, además de afecciones sobre suelos urbanos y servicios diversos como alumbrado, redes de abastecimiento, gas, saneamiento, así como supresión de al menos cincuenta plazas de aparcamiento en superficie, entre otras cosas reseñables.

Entre las afecciones, durante la ejecución de las obras contratadas, en las proximidades del cruce con la carretera PO-549, se halló una galería de agua del siglo XVII que surtía a un convento. El paso inferior implica la demolición de la misma, lo que entra directamente en las competencias de la Xunta de Galicia, lo que precisaría diseñar un acuerdo con su Dirección General de Patrimonio Cultural. Tanto usted como yo, que vivimos en la comarca de Arousa, somos los mayores interesados en poder acertar con las decisiones que mejoren la calidad y la seguridad de nuestras vías, pero también estamos obligados a garantizar que una arteria vital para la economía de la comarca no sufra más retrasos de los que ya ha soportado desde el año 1996. Por todo ello, como es una propuesta que consideramos que merece ser estudiada para conocer realmente el nivel de sus aportaciones y la mejora que supondría a la dinámica del tráfico en esa zona, y teniendo en cuenta la avanzada fase constructiva en la que se encuentra este proyecto, proponemos una enmienda que entendemos razonable, coherente y que supone garantizar la entrada en funcionamiento de una infraestructura por la que llevamos esperando más de trece años, mucho de este tiempo por la falta de compromiso del Partido Popular, supone además garantizar la puesta en marcha del proceso de estudio y planificación del paso soterrado que se pretende.

Lamentamos que el Partido Popular hoy ponga por delante sus propios intereses en lugar de los intereses de todos los vilagarcianos. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

La enmienda a la que hago referencia pide continuar con las obras en curso y, una vez puesto en servicio el nuevo acceso al puerto de Vilagarcía N-640, así como los viales que conectan con la citada nueva carretera construidos por la Xunta de Galicia, efectuar análisis de tráfico en la glorieta en la que dicho nuevo acceso conectará con la carretera PO-549, a fin de que el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia titular de este vial promuevan, previos los trámites oportunos, la construcción del citado paso inferior.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS:** Muy brevemente, señor presidente. En primer lugar, quiero hacer una observación cariñosa al señor Pérez Arca. El Bloque Nacionalista Galego es el Bloque Nacionalista Galego hablemos en gallego o en castellano, del mismo modo que Xunta Aragonésista es Xunta Aragonésista y Esquerra Republicana de Catalunya es Esquerra Republicana de Catalunya hablemos en gallego, en castellano, en aragonés o en catalán, y así ocurre también con Vilagarcía de Arousa.

Hecha esta observación, quiero decir que la iniciativa que presenta el Grupo Popular nos parece razonable. Efectivamente, el acceso al puerto de Vilagarcía de Arousa está previsto que concluya en una rotonda situada en plena trama urbana de Vilagarcía. Teniendo en cuenta los tráfico actuales y los tráfico futuros, que estamos hablando de un vial de acceso al puerto que va a canalizar un importante volumen de tráfico pesado, no es nada aventurado pronosticar que si no se acomete en un futuro la construcción de un paso inferior sobre esta rotonda, habría un problema de colapso de tráfico con la afectación tan importante que eso conllevaría a la ciudad de Vilagarcía de Arousa. Dicho eso, le pedimos al Grupo Popular que haga un esfuerzo de transacción, porque los planteamientos que acaba de exponer el portavoz del Grupo Socialista a la hora de explicar su enmienda son también razonables. Construir este nuevo vial de acceso al puerto de Vilagarcía fue algo que respondía a una demanda de la sociedad del Salnés, algo a lo que el Bloque Nacionalista Galego dedicó muchos esfuerzos en forma de iniciativas parlamentarias, de enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado que fueron incorporadas a los mismos para agilizar una actuación tan importante. Cuando hablamos del nuevo acceso vial al puerto de Vilagarcía de Arousa nos referimos a un proyecto que data del año 1996 cuya conclusión está prevista para el año 2010, catorce años después de cuando inicialmente se había contemplado iniciar los procedimientos para que se acometiese este nuevo acceso. Nosotros entendemos que no es lógico proponer una modificación del proyecto constructivo que pueda retrotraer en ese tramo todo el procedimiento a la fase inicial, con el consiguiente retraso en su puesta en marcha. Nos parece mucho más razonable que se ejecute el proyecto constructivo y que se estudie después esta modificación para tener en cuenta el impacto presumiblemente negativo que va a tener para Vilagarcía de Arousa la alta densidad de tráfico que se prevé en esta rotonda.

Hay un segundo argumento que también tiene relevancia: en esta rotonda van a confluír una vía de titularidad estatal y una vía de titularidad autonómica. Por lo tanto, también es lógico y razonable que la solución para la modificación de este entronque sea resultado de la coparticipación de las dos administraciones, de la responsabilización tanto a la hora de estudiar las alternativas

técnicas pertinentes como de responsabilizarse económicamente para ejecutar esta obra. La enmienda del Grupo Socialista nos parece muy razonable y consideraríamos lamentable que algo que responde a una necesidad objetiva de Vilagarcía de Arousa no tuviese el apoyo de todos los grupos de esta Comisión por el hecho de que el Grupo Popular no tenga voluntad de transaccionar cuando, partiendo del reconocimiento de que es una iniciativa muy razonable, el Grupo Socialista propone un modo de operar que no compromete el hecho de que el vial esté plenamente operativo en el año 2010, que no introduce un horizonte de certeza de cara a su conclusión definitiva. Por lo tanto, le pido al señor Pérez Arca que considere estos argumentos y que haga esfuerzos de aquí a la hora de la votación para llegar a una transacción.

— **SOBRE LA REDUCCIÓN DEL TIEMPO DE VIAJE DEL PRIMER SERVICIO DEL AVE MÁLAGA-MADRID. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001386.)**

El señor **PRESIDENTE**: Damos por concluido este punto del orden del día y pasamos al punto penúltimo, 12.º, que es la proposición no de ley relativa a la reducción del tiempo de viaje del primer servicio del AVE Málaga-Madrid, cuyo autor es el señor Heredia, que tiene la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Señorías, la línea de alta velocidad que conecta Málaga con Madrid se puso en servicio el 23 de diciembre de 2007 y su implantación ha superado todas las expectativas y cálculos respecto al número de usuarios. Hasta mayo de este año el número de viajeros que habían utilizado esta línea alcanzaba los 2,7 millones, lo que significa que vamos a terminar el año, esos dos primeros años de entrada en vigor, rondando los 3 millones de pasajeros. El 75 por ciento de estos usuarios tiene origen o destino en la estación María Zambrano, en Málaga capital. En este tiempo la puntualidad alcanzada por el servicio asciende, según datos oficiales de la propia compañía Renfe, a algo más de un 99 por ciento, grado de eficacia que sitúa la línea, al igual que ocurre con los otros servicios del país, a la cabeza del mundo, muy por delante de países con una trayectoria mucho más dilatada en el campo de la alta velocidad.

España y Málaga son referencia internacional en materia ferroviaria y ahora la apuesta decidida debe ser la de buscar la mayor calidad posible, la máxima calidad, para mantener este nivel y seguir captando viajeros para este medio de transporte sostenible, seguro y eficaz. La eficacia en el servicio unida a la comodidad y seguridad que comporta viajar en tren con trayectos que conectan directamente los centros de ciudades sin necesidades de facturaciones ni otros trámites intermedios dibujan un extraordinario horizonte para el AVE Málaga-Madrid a corto y medio plazo. Tanto es así, que los cálculos de

Renfe apuntan a que el corredor tendrá 2,7 millones de pasajeros al año en el año 2012. Actualmente Renfe fleta una media de 22 trenes diarios, 11 en cada sentido de circulación, lo que da buena muestra del grado de rodaje y asentamiento de la línea.

Una vez superada esta fase necesaria de pruebas, de verificaciones, y comprobada la solvencia del servicio, es momento de plantearse algunas aportaciones que eleven más si cabe su calidad. En este sentido y ante la demanda trasladada por un buen número de usuarios al Grupo Parlamentario Socialista, traemos hoy aquí esta iniciativa parlamentaria. El objetivo es que el primer AVE llegue a Madrid algo más temprano, permitiendo la optimización de la jornada en la capital de España. Esa demanda beneficiará sin ningún género de dudas al mundo de los negocios, de la empresa y a cualquier malagueño o malagueña que tenga que resolver un trámite administrativo en Madrid. Este es el objetivo de esta iniciativa, que pretende que los ciudadanos de Málaga tengan un servicio de AVE que los conecte con la capital de España sobre las nueve, nueve y poco de la mañana. Para ello queremos dejar muy claro en esta exposición que queremos llevar a cabo esta medida —esto es muy importante, y me refiero al Partido Popular— sin afectar a ningún viajero en esta línea. La intención, lo que hemos hablado con el ministerio, es mantener las paradas existentes actualmente en Antequera-Santa Ana y en Puente Genil-Herrera. Estamos hablando de un AVE que saldría desde Málaga con paradas en Antequera y Puente Genil, y el resto de las estaciones serían cubiertas por la línea Sevilla-Córdoba-Madrid. De esta forma, se atenderían todas las estaciones, evitando duplicación de paradas y acortando con ello el tiempo de llegada desde Málaga hasta Madrid en el primer tren de la mañana. Ese es el sentido de esta iniciativa.

He podido comprobar que el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda que hace referencia a dos cuestiones. Una acortar el tiempo de duración del viaje entre Málaga y Madrid y otra buscar una solución a la llegada del AVE a la capital. Me consta que el Ministerio de Fomento está trabajando en las soluciones a estas dos cuestiones, pero no puedo aceptar esta enmienda del Grupo Parlamentario Popular por una razón muy sencilla: porque no es el objetivo que pretende esta iniciativa parlamentaria. Esta iniciativa parlamentaria pretende que Málaga tenga una conexión con Madrid acortando el tiempo para que sobre las nueve de la mañana puedan estar en Madrid los malagueños, la gente de la comarca de Antequera y de la zona de Puente Genil.

Termino diciendo que esta iniciativa es buena para Málaga, para los malagueños y malagueñas y para la comarca de Antequera. Espero que el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que es de esa comarca lo mismo que yo, vote a favor de esta iniciativa parlamentaria porque es buena para todos.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Ángel González.

El señor **GONZÁLEZ MUÑOZ:** Intervengo en esta Comisión para defender la enmienda presentada por nuestro grupo. En primer lugar, muestro mi sorpresa porque lo que nos anuncia el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Heredia, no se corresponde con la disposición final de la proposición no de ley, en la que indica la intención de eliminar las estaciones intermedias para permitir la llegada a la capital en horario, como exponía en su exposición de motivos. Nos tendría que aclarar si la proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Socialista en esta Comisión implicaría sustituir las estaciones intermedias de Puente Genil-Herrera y Antequera-Santa Ana o no, porque el texto no lo incluye. En caso de suprimir la parte literal de la eliminación de las estaciones intermedias y matizar lo manifestado por el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el Grupo Parlamentario Popular la vería de buen grado. En caso de no ser así y de no concretar que las estaciones de Puente Genil-Herrera y Antequera-Santa Ana no desaparecerían de este primer tren, el Grupo Parlamentario Popular estaría en contra de esta proposición no de ley y haríamos valer la enmienda que no es de adición —corrijo— sino de sustitución. Con los mismos criterios que expone el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, una línea de AVE que permite que los empresarios de la provincia de Málaga puedan optimizar la jornada laboral en la capital de nuestro país, sin duda alguna son también muchos los empresarios y los ciudadanos de la comarca de Antequera —que no solo se suscribe a la realidad de la comarca, sino de otras muchas comarcas colindantes— que usan este primer tren para estar en Madrid a primera hora. Nos preocuparía ver que el Grupo Parlamentario Socialista intenta mermar sus derechos y sus intereses. Antes de pronunciarnos en cualquier cuestión y de seguir adelante con la exposición, pediría que el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista nos dijera si cambia la disposición final de la proposición no de ley, que matice y concrete por escrito el cambio. En caso de que veamos plasmada la matización que hacía en su intervención, definiremos nuestro voto.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Heredia, ¿quiere usted aclarar la cuestión que le ha planteado el señor González?

El señor **HEREDIA DÍAZ:** Quiero rechazar la enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Popular. Como todavía queda margen de tiempo, si consigo el voto favorable del Grupo Parlamentario Popular estaría en esa línea. Si no, mantendría el sentido de la iniciativa tal y como está.

El señor **PRESIDENTE:** Quedan unos minutos porque vamos a entrar en la siguiente proposición no de ley. **(El señor González Muñoz pide la palabra.)** Señor González.

El señor **GONZÁLEZ MUÑOZ:** No, señor presidente. El portavoz del Grupo Parlamentario Socialista ha manifestado en su exposición algo totalmente contrario a lo que se dice en la disposición final de la proposición no de ley. Si es un juego o intenta tomarle el pelo al Grupo Parlamentario Popular... **(Varios señores diputados: No, no.)** No siendo algo que dice, que lo exprese...

El señor **PRESIDENTE:** Señor González, el Reglamento no le obliga de ningún modo a que tenga que repetir la iniciativa que ha presentado. Aquí se trata ahora de aclarar los términos de la votación a la que vamos a proceder en unos minutos. En ese sentido tendría que aclarar si la enmienda que plantea es de sustitución o no.

El señor **GONZÁLEZ MUÑOZ:** Señor presidente, para poder votar tendré que saber lo que voto. Es muy distinto el contenido de la proposición no de ley del Grupo Socialista de lo que el portavoz ha manifestado en su intervención. Es imposible para este grupo tener un posicionamiento lógico si se dice una cosa y figura la contraria. Creo que agilizaría la posibilidad de llegar a un consenso que el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista plasmara por escrito y nos dejara constancia de la intención de no suprimir las paradas en las estaciones de Antequera-Santa Ana y Puente Genil-Herrera. Porque no se puede decir una cosa y hacer la contraria.

El señor **PRESIDENTE:** Señor González, ya no le doy más la palabra porque he cedido en el uso de algo que usted está planteando que no me parece razonable. Aquí se vota lo que aparece en la iniciativa, no lo que diga el diputado. **(Rumores.)** Por tanto, déjese de una discusión que es bizantina y que está resuelta. Se vota el texto que está registrado. Podrá decir lo que quiera, pero eso es lo que se va a votar. Aclárelo como le he dicho antes. **(El señor González Muñoz pide la palabra.)** No, ya no tiene la palabra porque ese tema está suficientemente claro. No dude más y aclárelo, eso sí, fuera de aquí si se ponen o no de acuerdo. Porque se va a votar el texto que está registrado. No hay autoenmienda registrada pues no ha habido enmienda *in voce*. Por tanto se tiene que votar el texto.

— **SOBRE EL PROYECTO DE VARIANTE SUR DE LA AUTOVÍA ALBACETE-LINARES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001399.)**

El señor **PRESIDENTE:** Teniendo en cuenta que en 10-15 minutos máximo votaremos, para que cada grupo vaya llamando a los diputados correspondientes que no estén en la sala, pasamos al último de los puntos del orden del día: proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista relativa al proyecto de variante sur

de la autovía Albacete-Linares. Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, doña Pilar López.

La señora **LÓPEZ RODRÍGUEZ**: Señor presidente, señorías, la autovía 32 Linares-Albacete es uno de los proyectos más importantes y va a permitir la comunicación de varias comunidades. Es una vieja reivindicación de la provincia, fundamentalmente de una de las zonas más abandonadas durante años por las administraciones, la sierra de Alcaraz, mi zona, que se verá plenamente beneficiada cuando entre en funcionamiento. Ha tenido un convulso devenir que ha retardado la puesta en marcha de una autovía que facilitará las comunicaciones entre el Levante español y el sur peninsular. Esta vía ya se contemplaba en el Plan de Infraestructuras de 1994, aunque entonces se hablaba más de una vía rápida que de una autovía. En 1999 se planteó ya la necesidad de que se convirtiera en una autovía y se incluyó en un nuevo Plan de Infraestructuras, en este caso el aprobado por el entonces ministro de Fomento, el Popular don Francisco Álvarez-Cascos, y tendría una vigencia de 2000 a 2007. Unos años más tarde, los presidentes de las diputaciones provinciales de Jaén y Albacete firmarían un documento en el que instaban a la urgente construcción de la autovía que comunicaría ambas provincias. A principios del siglo XXI comenzó la tramitación administrativa de la autovía, que se ha dilatado durante más de ocho años sin que hayan empezado las obras en la provincia de Albacete. Primero fue la aparición de unos excrementos de lince, que retrasaron la declaración de impacto ambiental, que se dilató durante más de seis años, que terminó estableciendo medidas especiales para el respeto del animal en peligro de extinción. El proyecto también se retrasó por las divergencias entre municipios de Albacete y de Ciudad Real ya que todos querían que pasase por su territorio. Parece que una vez superados los trámites administrativos, su construcción comienza a ver la luz.

La autovía contará en la provincia de Albacete con casi 103 kilómetros de longitud, divididos en seis tramos, que supondrán para el Ministerio de Fomento algo más de 338 millones de euros. Se trata de uno de los compromisos ya adquiridos entre el Ministerio de Fomento y su actual ministro, don José Blanco, y el presidente de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha don José María Barreda, el día 19 de mayo en una reunión que ambos mantuvieron. La situación de los proyectos de esta autovía en la provincia de Albacete es la siguiente: pendientes de licitar y de asistencia técnica para su redacción, dos proyectos; en fase de licitación de asistencia técnica necesaria para su redacción, dos proyectos, y en fase de redacción e información pública el tramo Balazote-Albacete y circunvalación sur de Albacete. En febrero de 2009 el Boletín Oficial del Estado anunció la apertura a información pública de los 11 kilómetros que unirán la autovía Albacete-Linares con la autovía A-30 hacia Murcia. Actualmente se está ajustando el trazado

para dar cumplimiento a una prescripción del Ministerio de Defensa en relación con la zona de seguridad de la base aérea de Los Llanos. La llamada circunvalación sur o variante sur de la ciudad de Albacete constituye el futuro cinturón sur de la ciudad y ha previsto los flujos de tráfico actuales y su progresión en el tiempo, a la vez que ha de cerrar importantes infraestructuras como la base aérea, el parque aeronáutico y el aeropuerto civil; centros de actividad beneficiados con el nuevo trazado. El primer enlace del trazado está situado en el punto kilométrico 347 de la Nacional 322, este enlace es el de acceso a la ciudad, en el que se incluye la remodelación de la actual rotonda existente en la carretera Nacional 322. El segundo incluye varios ramales para dar acceso a lo que se ha dado en llamar la autovía de Los Llanos o, lo que es lo mismo el desdoblamiento de la actual carretera 3203. Desde este enlace se dará acceso a la zona sur de la ciudad, a la entidad local de Aguas Nuevas, a la pedanía del Salobral y a las infraestructuras del aeropuerto, parque logístico y aeronáutico y la base aérea. Este enlace se sitúa en el kilómetro 5,6 y prevé la construcción de dos glorietas; una para dar continuidad a la carretera en dirección a Albacete y otra para dar continuidad al tráfico hacia Peñas de San Pedro y demás municipios cruzados por esta carretera. El tercero se encuentra en el final del trazado de la variante hacia el sureste que comunica con la Comunidad de Murcia. Dará salida a la ciudad por la antigua carretera Nacional 301 en la misma confluencia con la autovía A-30 en el punto kilométrico 258.

Por todo ello mi grupo presenta la siguiente proposición: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a agilizar los trámites necesarios que permitan iniciar la licitación de las obras de estos 11 kilómetros lo antes posible, de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias. Así se dará cumplimiento a unas de las carreteras más reivindicadas, ya que este cinturón cerrará la ciudad de Albacete comunicando el tráfico del sur con las principales vías, bien hacia el sureste bien en todo sentido, para encontrarse con las autovías hacia el centro peninsular y hacia las provincias valencianas.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente vamos a dar la palabra al portavoz del Grupo Popular, señor Nadal, para que fije posición y con ello concluyamos para proceder a la votación.

El señor **NADAL BELDA**: La autovía Albacete-Linares, la A-32, es una vieja reivindicación del año 1994, que fue la fecha en la que se dio la orden de estudio de este corredor. No se lleva de manera efectiva hasta que en 1999, como bien ha dicho la portavoz socialista, se envía al Ministerio de Medio Ambiente un estudio informativo como vía de conexión para obtener la preceptiva declaración de impacto ambiental; declaración que en el año 2000 es modificada, igual que el estudio informativo, para transformar la vía de conexión en autoría, y este es un punto muy importante porque hasta entonces

no se había considerado a la misma como una vía de alta prestación y, por tanto, la conexión como tal tenía una calidad muy inferior. En marzo de 2004 el Gobierno socialista heredó para esta autovía un nuevo estudio informativo que se encontraba ya en fase de información pública y estaba pendiente de la declaración de impacto ambiental. Con esto, prácticamente con los deberes ya hechos, se encuentra el nuevo Gobierno. Más de cinco años después la citada actuación se encuentra muy retrasada. La autovía A-32, al igual que el resto de las infraestructuras planificadas e iniciadas por el entonces Gobierno del PP, ha sufrido un parón generalizado con motivo de la innecesaria revisión de todo lo planificado hasta entonces, y este retraso generalizado a través de la reformulación del PEIT ha sido el eje que ha presidido esta política de infraestructuras y que ha llevado en gran medida al retraso del que esta autovía es víctima.

La autovía Linares-Albacete es una actuación que se ha dividido en seis tramos, que a día de hoy se encuentran en fase de proyecto. El tramo al que hace mención la proposición no de ley es el último, el denominado circunvalación sur de Albacete, que tiene una longitud de 11 kilómetros y un presupuesto aproximado de 33 millones de euros para su ejecución. En febrero de 2007 se adjudicó la redacción del proyecto por lo que, presumiblemente, en estos momentos ya cuenta con la aprobación definitiva y esto quiere decir que se encuentra en disposición de licitar las obras porque, si no, no entenderíamos que el Grupo Socialista se hubiera apremiado a presentar esta proposición no de ley. Es una proposición de carácter bastante oportunista para realizar algo que, siguiendo la tramitación ordinaria del expediente administrativo, correspondería en estos momentos con la pura y dura contratación de las obras. Por esta razón no cabe otra opción por parte de mi grupo que apoyar la proposición no de ley sin ningún tipo de enmienda ya que se trata de una vieja reivindicación muy necesaria, aunque conviene recordar que se concibió inicialmente como una vía de conexión y no como una autovía, que tiene diseños, prestaciones y calidad muy distintos.

Las bondades que se expresan en la exposición de motivos de esta proposición no de ley se verán satisfechas gracias a que precisamente fue un Gobierno del Partido Popular el que cambió el proyecto y mejoró sus prestaciones. Ahora mismo queremos el máximo apoyo para el desarrollo de la provincia de Albacete y sus infraestructuras, por ello, nuestro grupo va a apoyar siempre iniciativas de esta naturaleza, que son previsibles, puesto que evidentemente cuando ya se van a licitar las obras se presenta una proposición no de ley y esa proposición se va a hacer efectiva en muy poco tiempo. Sin embargo, lamentamos que no se presenten otras iniciativas relativas a esta misma autoría, para la que parece que no hay suficientes recursos o no se plantean obras a corto plazo.

Me voy a referir a los otros tramos de la propia autovía: el límite provincial Jaén-Reolid, Reolid-Robledo, Robledo-enlace de la CM-313, Bazalote-Albacete, cuyo

proyecto se inició a finales de 2006, por lo que debería estar ya en construcción. También podemos mencionar retrasos en otras infraestructuras que afectan de manera importante a la provincia de Albacete: la autovía Extremadura-Comunidad Valenciana, A-43 que, a su paso por la provincia de Albacete, afecta a una serie de tramos que se encuentran muy retrasados; el enlace N-301-Villarrobledo, cuyo proyecto se encontraba en marzo de 2004 en redacción y sigue aún en construcción; el acondicionamiento de la variante de Casas Ibáñez, de 6 kilómetros de longitud y un presupuesto de 17 millones de euros, cuyo estudio se inició a principios de 2000 y ocho años después se logra terminar el proyecto y aún no se han contratado las obras; el acondicionamiento de la variante de Villatoya, de 4 kilómetros de longitud y un presupuesto de 11 millones, que en marzo de 2004 estaba listo para licitar obras y que ocho años después sigue en obras con un modificado. Estamos ante la única infraestructura que se va a iniciar de manera evidente y viene una proposición no de ley oportunista, aunque evidentemente nos alegramos porque menos da una piedra.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, hemos concluido el debate de las correspondientes proposiciones no de ley y vamos a proceder en un minuto a las votaciones. Punto 1.º, proposición no de ley relativa a la ampliación de la carretera A-62 entre Tordesillas (Valladolid) y Venta de Baños (Palencia), presentada por el Grupo Popular y que tiene una enmienda transaccional. Se vota la enmienda transaccional en sus términos.

Efectuada la votación, dijo

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

Punto 2.º, proposición no de ley relativa a la financiación de las obras de construcción de un bulevar en los terrenos liberados sobre el túnel ferroviario de acceso a la estación de Málaga, presentada por el Grupo Parlamentario Popular y que se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Punto 3.º, proposición no de ley sobre el transporte ferroviario entre Barcelona y Madrid. Iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, que votamos en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

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

Punto 4.º, proposición no de ley para determinar un nuevo trazado de la autovía A-7 a su paso por Campredó en el municipio de Tortosa (Tarragona). Su autor es el Grupo de Convergència i Unió. Tiene una enmienda transaccional que votamos a continuación.

Efectuada la votación, dijo

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

Punto 5.º, proposición no de ley sobre la prórroga de la concesión existente en el Club Náutico de Ibiza, presentada por el Grupo Popular, que vamos a votar con la enmienda de adicción presentada por el Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dijo

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

Punto 6.º, proposición no de ley relativa a la necesidad de impulsar la ejecución de la vía de alta capacidad del litoral, tramo Barreiros-San Cibrao. Esta enmienda ha sido transaccionada entre el PSOE, el Grupo Mixto y el Partido Popular.

Efectuada la votación, dijo

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

Punto 7.º, proposición no de ley relativa a la ampliación de la línea de ferrocarril R-4, con la construcción de una tercera vía entre Barcelona y Martorell, presentada por Convergència i Unió y que ha sido transaccionada por el Partido Socialista y Convergència i Unió.

Efectuada la votación, dijo

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

Proposición no de ley relativa a la previsión de soterramiento para la integración urbana del ferrocarril en la ciudad de Ourense, presentada por el Grupo Popular, que votamos con una autoenmienda del mismo grupo.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Punto 9.º, proposición no de ley relativa al parquin de la estación del AVE en Segovia. La votamos en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Punto 10.º, proposición no de ley sobre la conexión de altas prestaciones entre Jaén y Granada, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, que votamos en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

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

Pasamos al punto 11.º, relativa a la modificación del proyecto constructivo del nuevo vial de acceso al puerto de Vilagarcía de Arousa para la instalación de un paso inferior en su punto de intersección con la PO-549, del Grupo Parlamentario Popular, que votamos en los propios términos de la iniciativa.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Punto 12.º, sobre la reducción del tiempo de viaje del primer servicio del AVE Málaga-Madrid, del Grupo Parlamentario Socialista, que se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Finalmente, punto 13.º, proposición no de ley sobre el proyecto de la variante sur de la autovía Albacete-Linares, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, que votamos en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

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

Se levanta la sesión.

Eran las ocho y veinte 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**