



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2012

X Legislatura

Núm. 44

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE

Sesión núm. 3

celebrada el martes 6 de marzo de 2012

Página

ORDEN DEL DÍA:

Elección de vacantes. Mesa Comisión:

— Elección de la Vicepresidencia primera de la Comisión. (Número de expediente 041/000016.) . 2

Proposiciones no de ley:

— Relativa a la puesta en circulación de los trenes Avant en el trayecto entre Ourense y A Coruña. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000040.) .. 2

— Sobre aceleración del inicio de las obras de soterramiento de la actual línea de ferrocarril Barcelona-Portbou a su paso por Montcada i Reixac. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000119.) 5

	Página
— Sobre reforma de la Inspección de la Aviación Civil y la creación de un cuerpo de inspectores del Estado en dicha materia. Presentada por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. (Número de expediente 161/000187.)	8
— Sobre la inclusión en el corredor ferroviario mediterráneo del trazado por el litoral de Andalucía. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000227.)	11
— Relativa al corredor ferroviario del Mediterráneo. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000337.)	11
— Sobre la potenciación y mejora del ferrocarril. Presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUIA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 161/000318.)	13
— Relativa a la ocupación provisional de los terrenos propiedad de ADIF ubicados entre la antigua estación de Renfe y el cargadero de mineral de Almería. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000340.)	18
— Sobre la puesta en funcionamiento de la variante ferroviaria de Pajares. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000298.)	20
— Relativa a la variante de Pajares. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000338.)	20

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

ELECCIÓN DE VACANTES. MESA COMISIÓN.

- **ELECCIÓN DE LA VICEPRESIDENTA PRIMERA DE LA COMISIÓN.** (Número de expediente 041/000016.)

El señor **PRESIDENTE:** Comenzamos la sesión de la Comisión de Fomento en los términos que prevé el orden del día.

Quiero anunciar a sus señorías para que puedan hacer sus previsiones, teniendo en cuenta que se celebran al mismo tiempo otras comisiones, que no tenemos previsto que las votaciones se celebren antes de las trece horas. Iremos viendo cómo va evolucionando la Comisión, pero no antes de las trece horas.

En primer lugar, vamos a proceder a la elección de la vicepresidenta primera o vicepresidente primero de la Comisión, después del cese de doña Rosa Aguilar. El procedimiento que vamos a utilizar es el de voto en urna. Hay papeletas en blanco para poder realizar la votación para aquellos diputados y diputadas que no dispongan de ellas. Señora letrada, proceda al llamamiento, por favor.

(Por la señora letrada se procede a dar lectura de la lista de miembros de la Comisión, presentes y sustituidos.)

Terminada la votación y verificado el escrutinio, dijo

El señor **PRESIDENTE:** El resultado es el siguiente: cuarenta votos emitidos; cinco de ellos en blanco y 35 a favor de la elección de doña Carme Chacón Piqueras que, como consecuencia de este resultado, queda proclamada vicepresidenta primera de esta Comisión. Le damos la bienvenida. **(Aplausos.)**

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA A LA PUESTA EN CIRCULACIÓN DE LOS TRENES AVANT EN EL TRAYECTO ENTRE OURENSE Y A CORUÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO.** (Número de expediente 161/000040.)

El señor **PRESIDENTE:** Cumplimentado el primer punto del orden del día, procedemos al debate y votación de las proposiciones no de ley.

Se producen en este debate las siguientes circunstancias que paso a comentar. En primer lugar, debatiremos la número 2, relativa a los trenes Avant en el trayecto entre Ourense y A Coruña; después la número 3, relativa a la línea de ferrocarril Barcelona-Portbou a su paso por Montcada i Reixac; a continuación la número 4, relativa a un cuerpo de inspectores del Estado en materia de aviación civil; luego debatiremos la proposición no de ley señalada con el número 5, sobre el corredor ferroviario mediterráneo, del Grupo Parlamentario Socialista, y agruparemos su debate con el de la proposición no de ley que figura en el número 8, relativa también al corredor mediterráneo, presentada a iniciativa del Grupo Parla-

mentario Popular. A continuación debatiremos el punto número 7, sobre potenciación y mejora del ferrocarril; después debatiremos la que figura en el número 10, relativa a la ocupación provisional de los terrenos propiedad de ADIF en el cargadero de mineral de Almería, y finalmente a petición del señor Llamazares, la cual ha sido estimada, se debatirán agrupadas las proposiciones no de ley números 6 y 9. La 6, sobre la variante de Pajares, es del Grupo Parlamentario Socialista, y la 9, también sobre la variante de Pajares, es del Grupo Parlamentario Popular.

Quiero decíles a sus señorías que, tal y como determinamos en la pasada reunión de Mesa y portavoces, la decisión que se ha tomado es que el grupo proponente de una iniciativa disponga de siete minutos para defender su iniciativa, que el grupo enmendante disponga de cinco minutos y que aquellos grupos que simplemente deseen fijar posición sobre la materia dispongan de tres minutos, tiempos estos que administraremos con una flexibilidad razonable aunque les pido que intenten ajustarse a los mismos.

Sin más asuntos que comentar en este momento pasamos al debate y votación de la proposición no de ley relativa a la puesta en circulación de los trenes Avant en el trayecto entre Ourense y A Coruña, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto y a la que se ha presentado una enmienda. Defiende la iniciativa el señor Jorquera Caselas.

El señor **JORQUERA CASELAS:** Señorías, el pasado 10 de diciembre entró en funcionamiento el servicio Avant en el trayecto ferroviario A Coruña-Santiago-Ourense, un servicio de media distancia prestado por trenes de alta velocidad especialmente diseñados para viajes cortos que, en el caso que nos ocupa, circulan por el tramo del eje atlántico ferroviario entre A Coruña y Santiago, ya concluido, y el tramo entre Santiago y Ourense, también concluido, de la futura línea de alta velocidad que conectará Galicia con Madrid.

La entrada en funcionamiento de este servicio se anunció a bombo y platillo como la llegada del AVE a Galicia, algo que en absoluto es cierto pues AVE es la marca comercial de Renfe para denominar los servicios de larga distancia de alta velocidad prestados por trenes capaces de alcanzar velocidades punta superiores a los 300 kilómetros por hora. Desde luego no es este el caso, entre otras razones porque los servicios de media distancia son incompatibles con las velocidades que alcanza el AVE. De todas maneras, nadie cuestiona al avance que para las comunicaciones ferroviarias entre las ciudades de A Coruña y Santiago con Ourense representa el servicio prestado por los nuevos trenes. Sus prestaciones como trenes rápidos, unido al aprovechamiento de las nuevas líneas ferroviarias, hace el tiempo de viaje entre estas dos ciudades y Ourense se haya reducido de manera espectacular. Sin embargo, la entrada en funcionamiento de los Avant ha tenido un reverso que afecta muy negativamente a los usuarios habituales de

los servicios ferroviarios entre A Coruña y Santiago, y esto es lo que justifica la presentación de esta proposición no de ley.

Señorías, tengan en cuenta que el trayecto ferroviario entre A Coruña y Santiago es con diferencia el que cuenta con más usuarios de Galicia. Hay gran cantidad de personas, en su mayoría trabajadores o estudiantes, que por cuestiones laborales u otros quehaceres tienen que desplazarse habitualmente entre las dos ciudades, muchas veces a diario. Fruto de ello, los servicios ferroviarios entre A Coruña y Santiago tienen un alto porcentaje de ocupación. Además, la apertura del eje atlántico ferroviario entre estas dos ciudades había acortado ya de manera muy significativa los tiempos de viaje, aunque el servicio fuese prestado por trenes convencionales. Gracias a ello, el ferrocarril se había convertido en una alternativa muy competitiva en tiempo y precio con respecto a otras formas de transporte produciéndose en los últimos años un incremento muy significativo del número de viajeros.

El problema radica, señorías, en que la entrada en funcionamiento del servicio Avant ha supuesto la supresión, sobre todo en horas punta, de servicios directos entre A Coruña y Santiago prestados por trenes convencionales. Con este cambio el tiempo de viaje entre ambas ciudades apenas se ha reducido en cinco minutos; en cambio, el nuevo servicio ha supuesto un incremento de precio con respecto a los servicios suprimidos totalmente inasumible para la mayoría de los usuarios, máxime en tiempos de crisis.

Por citar un ejemplo, a los viajeros que se desplazan a diario con viajes de ida y vuelta entre estas dos ciudades la supresión de los anteriores servicios y su sustitución por los servicios Avant les supone un incremento de 200 euros al mes, unos usuarios que solo tienen dos alternativas si no quieren abonar estos precios prohibitivos. La primera es alterar totalmente sus horarios para usar los servicios de conexión directa prestados por ferrocarriles convencionales, dado que sus frecuencias se han visto muy reducidas, y la segunda es usar servicios con paradas intermedias entre A Coruña y Santiago, con una duración de viaje muy superior. La consecuencia de esta situación es que el volumen de ocupación del servicio Avant entre A Coruña y Santiago es muy bajo, ridículo incluso si lo comparamos con el que registraban los servicios suprimidos, y muchos usuarios han tenido que optar por viajar en trenes que hacen paradas intermedias invirtiendo por tanto un tiempo de viaje muy superior, trenes además sin plazas numeradas y que en horas punta, por las circunstancias descritas, están totalmente masificados.

Señorías, el BNG ha demandado siempre la modernización de las infraestructuras y servicios ferroviarios en Galicia, pero esta modernización no puede consistir en una política de apariencias para poder decir que Galicia ya tiene alta velocidad a costa de sacrificar servicios ferroviarios que eran económica y socialmente rentables porque se ajustaban a las necesidades reales de los usua-

rios. Por tanto, esta modernización no puede consistir en implantar servicios para públicos minoritarios a costa de prescindir de servicios usados por trabajadores y estudiantes que utilizan a diario el tren como modo de transporte.

Quiero que me entiendan bien, el BNG no se opone en absoluto al servicio Avant, pero la implantación de este servicio no puede hacerse a costa de suprimir o degradar otros servicios ferroviarios no menos necesarios. De ahí que en esta iniciativa propongamos que se mantengan los trenes convencionales directos entre A Coruña y Santiago en horas punta, de modo que los servicios prestados por los nuevos trenes Avant sean nuevos servicios que complementen y no sustituyan a ninguno de los servicios preexistentes o, en caso contrario, que se revise la política tarifaria del servicio Avant entre A Coruña y Santiago de modo que las tarifas resulten asumibles para la mayoría de los usuarios procurando equipararlas a las de los servicios suprimidos. Por estas razones solicitamos el apoyo de todos los grupos parlamentarios a esta proposición no de ley que se ajusta a las demandas y a las necesidades reales de los usuarios del ferrocarril.

El señor **PRESIDENTE**: Existe una enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa tiene la palabra don Antonio Erias.

El señor **ERIAS REY**: Señorías, la PNL que hoy nos propone el Grupo Mixto contiene a juicio del Grupo Popular algún tipo de inexactitudes que es conveniente señalar para luego explicar por qué enmendamos y el sentido en que lo hacemos.

En primer lugar, tanto la oferta de plazas como los horarios de los servicios Avant implantados en Galicia y en el resto de España son estudiados y diseñados sobre la base de la ocupación de los trenes y los hábitos de desplazamiento del entorno de las ciudades que tratan de unir. Es más, con la puesta en explotación comercial de los nuevos servicios Avant es cierto que Galicia cuenta con un producto de mayor calidad, que además permite una considerable reducción en los tiempos de viaje, tal y como ha señalado el proponente. Es más, el trayecto Orense-Santiago ha pasado de un tiempo de viaje de una hora y treinta y cuatro minutos a treinta y ocho minutos, y el trayecto Orense-A Coruña, de dos horas y catorce minutos a una hora y ocho minutos. Pero antes de la implantación de los servicios Avant, la oferta era la siguiente: dieciséis servicios de media distancia convencionales por sentido entre A Coruña y Vigo —que realizaban por lo tanto el servicio A Coruña-Santiago—; un servicio de media distancia convencional por sentido entre A Coruña y Orense —que realizaba el servicio A Coruña y Santiago—; y un servicio de media distancia convencional por sentido entre A Coruña y Santiago. En total, entre A Coruña y Santiago se prestaban dieciocho servicios de media distancia convencionales por sentido. Después de la implantación de los servicios Avant, la

oferta global es la siguiente: dieciséis servicios de media distancia convencionales por sentido entre A Coruña y Vigo, que realizan el servicio A Coruña-Santiago; un servicio de media distancia convencional por sentido entre A Coruña y Santiago y dos servicios Avant por sentido entre A Coruña y Orense, que realizan el servicio A Coruña-Santiago. En la actualidad, por tanto, se prestan diecinueve servicios por sentido entre A Coruña y Santiago, de los cuales diecisiete son de media distancia y convencionales y dos son Avant, oferta global que es suficientemente amplia para cubrir las necesidades de movilidad de los ciudadanos de esa zona. Por tanto, entre A Coruña y Santiago actualmente se presta únicamente un servicio de media distancia y convencional menos de lo que antes se desarrollaba.

En cuanto a la frecuencia de los servicios, es claro que en el tramo horario entre las siete y las nueve de la mañana se prestan tres servicios de media distancia y convencional en sentido A Coruña, y entre las diecinueve y las veintiuna horas también se prestan otros tres servicios de media distancia y convencional en sentido Santiago. Los horarios de los servicios de media distancia y convencional se han mantenido igual antes y después de la implantación de los servicios Avant.

Respecto de los precios de los servicios de media distancia y convencional, hay que señalar que se han mantenido exactamente igual antes y después de la implantación de los servicios Avant. El precio del billete sencillo Orense-A Coruña del servicio Avant, con una reducción del tiempo de viaje de sesenta y seis minutos, ha pasado de 18,20 euros a 22,5 euros. Los clientes pueden hacer uso además de dos tipos de abono que disminuyen de manera considerable el precio del billete sencillo, un Abono 10 y un Abono Tarjeta Plus, cuyo precio por viaje si se adquiere un abono de cuarenta es de 10,51 euros. El Abono 10 es un título nuevo mucho más ventajoso que el tradicional billete de ida y vuelta, y se ha puesto a la venta con la implantación de los nuevos Avant.

Señoras y señores diputados, por todos estos motivos que acabo de exponer creemos conveniente que, estando preocupados, igual que el grupo proponente, por que la movilidad se mejore y por que los usuarios de este tipo de tren no tengan un sobrecoste, el Congreso inste al Gobierno a estudiar periódicamente los hábitos de desplazamiento de los clientes que utilizan los servicios entre Santiago y A Coruña y viceversa, al objeto de, si estos varían, modificar lógicamente los horarios y consecuentemente también, si fuera necesario, los precios.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al turno de fijación de posiciones sobre esta proposición no de ley. Por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia tiene la palabra don Carlos Martínez Gorriarán.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Intervengo muy brevemente para decir que nuestro grupo en este caso se va a abstener, básicamente porque nos da la

impresión de que, habiendo motivos de queja sobre el incremento de tarifas, esto es consecuencia de un problema que venimos arrastrando y que habría que ver en su globalidad, que es el de haber hecho grandes inversiones en renovación ferroviaria sin tener en cuenta muchas veces la demanda real y el problema de tarifas que se ha creado. Es verdad que hay muchos trayectos tradicionales de ferrocarril en que hay una queja generalizada de los usuarios porque efectivamente ha habido un incremento muy serio, consecuencia lógicamente de una renovación a fondo que se ha hecho y parece que sin demasiadas previsiones y consideraciones racionales sobre su sostenibilidad financiera y sus costes reales. Por todo eso, y como nos parece que forma parte de un problema global y no de una cuestión local, esperando que algún día se pueda abordar esto con mayor profundidad, nos abstendremos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, ¿hace uso de la palabra doña Ascensión de las Heras? (**Denegación.**) No hace uso de la palabra. ¿El Grupo Parlamentario Catalán desea posicionarse? (**Denegación.**) Tampoco. ¿Grupo Parlamentario Socialista? (**Pausa.**) Señor Cortizo.

El señor **CORTIZO NIETO**: Anuncio que mi grupo va a votar a favor de la proposición no de ley del Grupo Mixto porque la realidad es que con la puesta en marcha del Avant efectivamente se suprimen dos servicios lo que, a pesar de la mejora que significa el Avant en sí mismo en el trayecto Orense-Santiago, perjudica notablemente a los usuarios del trayecto Santiago-A Coruña.

Decía la ministra del ramo, o del rail en este caso, hace pocos días en una entrevista radiofónica que el AVE era una bendición. Depende. Es una bendición en términos generales, pero cuando se utiliza para lesionar intereses en trayectos cortos, como es el caso, no es una bendición, es una desgracia. La realidad es que se suprimen dos servicios y, en teoría, se sustituyen por los del Avant, pero a coste de duplicar el precio del billete. Parece lógico, parece de sentido común que la puesta en marcha del Avant, necesaria, útil y estupenda, no signifique a su vez que los usuarios de un servicio más reducido, muy concreto, sufran un coste que no deberían sufrir. Aquí podría aplicarse aquello de que el Camino de Santiago a algunos se les pone más cuesta arriba.

Y si no valen estos argumentos, les daría dos irrefutables, irrechazables. Es de sentido común —y quiero respetar el *copyright* presidencial—, y además actuar como Dios manda, tomar la decisión que se propone. Creo que con estos dos argumentos no tendría lugar —permítame que se lo diga— esa enmienda, que más parece una excusa —en este caso el calificativo es oportuno— muy peregrina. La verdad es que es una enmienda confusa, difusa y obtusa para salir del caso a base de cifras de horarios. La realidad es que en este caso los ciudadanos no ven atendidas sus necesidades, en contra de lo que se decía por la ministra en la comparecencia

en esta misma Comisión en cuanto a que los servicios públicos de interés general serían atendidos preferentemente por Renfe. En este caso, el interés general en el trayecto Santiago-A Coruña sería mantener los dos servicios que se han suprimido o, en su caso, como dice la PNL, flexibilizar los precios para que ese trayecto no supusiese duplicar el precio para sus usuarios.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Jorquera para posicionarse sobre la enmienda planteada.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Con todo el respeto que me merece el señor Erias, nos ha mareado con cifras para obviar el problema fundamental, y es que se han suprimido dos servicios en hora punta de media distancia convencional que conectaban directamente, sin paradas, estas ciudades y ahora los usuarios solo tienen dos alternativas: pagar el coste del servicio Avant mucho más caro o hacer el viaje en trenes con paradas intermedias, con mucha más inversión de tiempo. Por lo tanto, la enmienda elude el problema fundamental. En esos términos desde luego no la puedo aceptar. A lo largo de esta sesión contrastaré con el Grupo Popular si hay disposición para llegar a una transacción.

— **SOBRE ACELERACIÓN DEL INICIO DE LAS OBRAS DE SOTERRAMIENTO DE LA ACTUAL LÍNEA DE FERROCARRIL BARCELONA-PORTBOU A SU PASO POR MONTCADA I REIXAC. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 161/000119.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día, que es el debate de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Catalán sobre la aceleración del inicio de las obras de soterramiento de la actual línea de ferrocarril Barcelona-Portbou a su paso por Montcada i Reixac. Para defender esta iniciativa tiene en nombre del Grupo Parlamentario Catalán la palabra la diputada doña Lourdes Ciuró.

La señora **CIURÓ I BULDÓ**: Efectivamente, la proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Catalán va en el sentido de agilizar el soterramiento de la línea Barcelona-Portbou al paso por el municipio de Montcada i Reixac. Montcada i Reixac es un municipio vecino a Barcelona y que además se encuentra cosido literalmente por cantidad de infraestructuras viarias que cruzan el municipio y que hacen necesario ir encontrando soluciones a dicha gran proliferación de infraestructuras viarias que lo atraviesan. Ha sido una materia motivo de consenso en el municipio por parte de todas las fuerzas políticas —todas concurren en la necesidad de que hay que darle una solución a esta circunstancia— y ha sido también motivo de consenso entre

la sociedad civil y diferentes plataformas locales. Por tanto, es una materia que necesita ser resuelta a la mayor brevedad, puesto que así lo demanda todo el municipio, muy hipotecado, como decimos, por estas servidumbres de paso de vías, autovías, autopistas, etcétera.

El Grupo Parlamentario Catalán ha presentado esta proposición puesto que en su día se vio la oportunidad de llegar a un acuerdo cuando se licitaron las obras del AVE al paso por el municipio. Se soterró la vía del AVE y entonces se adquirió el compromiso de que a la mayor brevedad se procedería al soterramiento de la línea Barcelona-Portbou, que a su paso por el municipio tiene una gran frecuencia de paso y además tiene dos pasos a nivel altamente peligrosos, con lo cual se vio la oportunidad de acceder al paso del AVE por el municipio y, como contraprestación, si se me permite, conseguir el soterramiento de estas líneas. Entendemos que ha llegado el momento de que se dé cumplimiento a esta demanda, a este compromiso. Además, con la seguridad de que el Partido Popular era una de las fuerzas muy proactivas y que vio con muy buenos ojos el hecho de que este municipio no podía seguir viéndose penalizado por la gran cantidad de vías que lo atraviesan. Este es el motivo de la presentación de esta proposición no de ley: que se apruebe por esta Comisión el soterramiento de la línea Barcelona-Portbou al paso por el municipio de Montcada i Reixac. Ya están todos los proyectos redactados y aprobados, por lo solicitaríamos que se incluya la partida necesaria en los presentes presupuestos para la licitación de las obras y su posterior ejecución.

El señor **PRESIDENTE**: Existen dos enmiendas a esta proposición no de ley, la primera registrada por el Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra para su defensa el señor Gallego.

El señor **GALLEGO BURGOS**: Es cierto que el soterramiento de las vías de ferrocarril del tramo Barcelona-Portbou a su paso por Montcada i Reixac es una antigua reivindicación de ciudad, es una demanda que une a todos los partidos políticos del municipio —como decía la ponente del Grupo de Convergència i Unió—; ningún partido político apuesta más que otro por esta demanda en Montcada i Reixac, existe un consenso total en referencia al soterramiento de las vías. Nuestra concejala en el Ayuntamiento de Montcada y diputada en el Parlament, doña Eva García, ha encabezado esta reivindicación junto al resto de representantes políticos de su ciudad. Conocemos, por tanto, los anhelos de Montcada y sabemos de la necesidad de resolver este conflicto histórico. De hecho, hace pocas semanas la vicepresidenta tercera de esta Cámara, doña Dolors Montserrat, se volvió a reunir con la plataforma Soterrament total que defiende esta importante actuación. En definitiva, conocemos de primera mano la reivindicación.

El paso del AVE por la ciudad ofreció a Montcada una gran oportunidad colectiva para soterrar las líneas de ferrocarril. El soterramiento de las vías de ferrocarril

resolvería la fractura territorial, reduciría la presión que ejercen las grandes infraestructuras sobre Montcada, unificaría la malla urbana, mejoraría su conectividad interna y la ciudad ganaría un nuevo espacio urbano. Hace mucho tiempo que hablamos de este asunto, ya en el mandato 2000-2004 hablábamos sobre este proyecto. Han pasado muchos años y el proyecto sigue sin ejecutarse al ritmo deseado. El proyecto básico del nuevo trazado de la línea de Barcelona-Montcada fue aprobado definitivamente en 2010. Este incluye el soterramiento de un tramo de 3.860 metros y la construcción de una nueva estación. Para el Gobierno de España hoy esta demanda es prioritaria, quiero dejar bien claro ese concepto; tiene preferencia, es una de las intervenciones que nosotros consideramos como importantes y urgentes de las que tiene que impulsar el Ministerio de Fomento en Cataluña y por eso hemos presentado una enmienda que recoge esta filosofía y ese espíritu. Nosotros pensamos que la enmienda que estamos acabando de negociar con el grupo proponente, con el Grupo de Convergència i Unió, puede dar perfectamente alas a la esperanza de los ciudadanos de Montcada, que esperan y desean el soterramiento de las vías en Montcada, como no puede ser de otra manera.

Dicho esto, el Partido Popular no va a engañar a nadie. Las actuaciones se llevarán a cabo cuando la disponibilidad presupuestaria así lo permita. Esto lo puede entender todo el mundo. Hace pocos días que gobernamos en este país y, qué quieren que les diga, nos hemos encontrado no solo con la caja vacía sino con la caja empeñada. A lo largo de las próximas semanas vamos a ir encajando, proyectando y presentando el paquete de medidas que impulsará el Ministerio de Fomento a lo largo de los próximos años. Como he dicho antes, vamos a tratar de negociar con el grupo proponente una transaccional que fija un total compromiso político del Gobierno con la ciudad de Montcada. Esperemos, por tanto, unos días para resolver esta cuestión. Estoy seguro de que la proponente, del Grupo de Convergència i Unió, nos entenderá muy bien. El Gobierno autonómico de Cataluña, de Convergència i Unió, muchas veces no puede impulsar las infraestructuras que ellos desearían, a veces es complicado, vienen tiempos difíciles y, por lo tanto, tenemos que actuar con un principio económico de prudencia y salvaguardar el equilibrio presupuestario de nuestro país. Dicho esto, insisto, y quiero que quede muy claro, el Partido Popular tiene un compromiso con la ciudad de Montcada y ve este proyecto con buenos ojos. A lo largo de la mañana espero y deseo que la negociación con el grupo proponente sea positiva, para poder presentar a los ciudadanos de Montcada un buen acuerdo sobre esta demanda y estos anhelos importantes de ciudad.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el diputado don Carlos Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA:** El Grupo Parlamentario Socialista tiene registrada una proposición no de ley en la misma línea de la proposición no de ley presentada por *Convergència i Unió*. Lamentablemente, el pequeño cupo que hemos tenido en esta sesión de la Comisión no ha permitido debatir conjuntamente ambas proposiciones no de ley, motivo por el cual nosotros hemos presentado una enmienda a dicha proposición no de ley, enmienda que responde básicamente a la parte propositiva de nuestra proposición no de ley y que venía a concretar un poco más la proposición no de ley de *Convergència i Unió*. Señora Ciuró, ya le adelanto que nosotros vamos a votar a favor de su proposición no de ley porque recoge el espíritu de la nuestra. Como se ha dicho ya, este ha sido un tema de consenso, un tema de acuerdo en el municipio de Montcada y sobre todo con los vecinos.

Déjenme que primero les haga un pequeño retrato de lo que es la ciudad de Montcada i Reixac porque se ha dicho que es una ciudad maltratada por las infraestructuras, pero aquellos de ustedes que no conocen la ciudad de Montcada quizá no se hagan una idea de hasta qué punto esta ciudad está maltratada. Montcada i Reixac es la puerta norte de entrada a Barcelona. Su situación estratégica, unida a su peculiar orografía —situada entre la Serralada de Marina y el Parque Natural de Collserola y dividida por los cauces de dos ríos, el río Besós y el río Ripoll—, provoca además que la atraviesen dos autopistas, la C-58 y la C-33, dos carreteras nacionales y cuatro líneas férreas, entre ellas la línea de alta velocidad que está en fase de ejecución de forma soterrada. La relación que tiene Montcada i Reixac con el ferrocarril es histórica e intensa, no en vano alberga hasta seis estaciones de ferrocarril hecho que, teniendo en cuenta que se trata de un municipio de poco más de 34.000 habitantes, la convierte en una de las poblaciones del Estado con una ratio más elevada de estaciones por habitante. Como pueden ver, es una ciudad francamente maltratada por las infraestructuras.

Respecto a la línea sobre la que estamos hablando, la línea férrea R2, la antigua C2, que conecta Barcelona con Portbou, divide en dos el núcleo urbano de Montcada i Reixac a lo largo de 4 kilómetros. Esta partición de la ciudad condiciona y mucho el desarrollo de la ciudad y el día a día de sus propios habitantes, con dos pasos elevados en pleno centro urbano, como ya se ha dicho, y la ciudad lleva más de cien años sufriendo las consecuencias de su condición de ciudad de entrada a un municipio tan importante como es Barcelona, y sufriendo también sus consecuencias como son muertes por atropello. Es una reivindicación que nosotros consideramos justa, justa por lo maltratada que ha estado esta ciudad por sus infraestructuras; justa con su sociedad por las consecuencias que le ha generado, como he dicho, por ejemplo en atropellos y muertes; y, por lo tanto era evidente que el Grupo Parlamentario Socialista tenía que estar con esta ciudad, como lo ha estado desde el inicio de las movilizaciones ciudadanas a través de una plata-

forma que se crea, también desde las reivindicaciones del propio ayuntamiento, de su alcalde, del anterior alcalde y de su actual alcaldesa. Era necesario y es necesario solucionar la situación que venía sufriendo esta ciudad. Hubo varios intentos. En un primer intento se quiso ligar el soterramiento de esta línea a la línea de alta velocidad, cosa que fue imposible. Un primer proyecto allá en los años dos mil planteaba que emergiera parcialmente esta línea en medio del casco urbano, cosa que era imposible. Posteriormente fue posible en el año 2007 llegar a un acuerdo para el soterramiento total de ambas líneas, la línea de alta velocidad y la línea convencional, que tienen el mismo trazado. Y finalmente, cumpliendo con un compromiso del anterior Gobierno socialista, se consiguieron aprobar los proyectos para el soterramiento total de esta línea convencional, dividiéndolo en cinco fases, para facilitar así la posibilidad de que fuera adjudicada e iniciar las obras lo antes posible.

A mí me alegra escuchar al representante del Grupo Popular, al señor Gallego, cuando dice que el Grupo Popular cree que es una actuación prioritaria, que la van a hacer inmediatamente —cosa que me alegra saber y que seguramente a los ciudadanos de Montcada i Reixac les alegrará también—, porque así lo dijeron siempre. Yo he estado, como ha estado más de un representante de los que aquí nos encontramos, en esas reuniones con los ciudadanos, con los representantes del ayuntamiento, en las que cada uno de nosotros transmitíamos nuestro compromiso con la ciudad de que debíamos soterrar lo antes posible esta línea, y por lo tanto me alegra saber que van a cumplir ese compromiso que tanto dijeron en su momento que se haría en cuanto ellos gobernarán. Espero que así se haga. En cualquier caso nosotros siempre estaremos con la ciudad de Montcada i Reixac en sus reivindicaciones, porque son justas y necesarias.

El señor **PRESIDENTE:** Para fijar posiciones, ¿algún grupo parlamentario desea fijar posición? (**Asentimiento.**)

Por el Grupo Parlamentario La Izquierda Plural tiene la palabra doña Ascención de las Heras Ladera.

La señora **DE LAS HERAS LADERA:** Quiero decir muy brevemente que el 26 de julio de 2005 nuestra grupo presentó por primera vez una pregunta sobre la situación de Montcada y los cambios que había supuesto que finalmente el Ministerio de Fomento optase por que la línea de Portbou pasase por donde pasa actualmente, y que su último tramo continuara separando el pueblo. Montcada —ya se ha dicho aquí—, con apenas 23 kilómetros y 34.000 habitantes, sufre de la servidumbre de paso de tres líneas de ferrocarril, dos autopistas, y también como se ha dicho de dos ríos. Es una localidad claramente popular, de gente trabajadora que sufre todas las salidas norte de la ciudad de Barcelona. Por estas razones la ciudad de Montcada viene reivindicando ya desde la década de los ochenta el soterramiento de las diferentes vías que pasan por la ciudad, y algunos con-

sistorios de Montcada se han comprometido en varias ocasiones con diferentes ministerios de todos los colores; es como digo una reivindicación histórica para que se soterrara y se produjera de una vez por todas. Todo parecía indicar que la cosa iba bien —como ya se ha dicho aquí— con el paso del AVE por la ciudad, que iba a suponer el soterramiento del paso de la línea de Portbou por la ciudad, pero lo cierto es que en noviembre de 2007 se llegó a un pacto entre el ayuntamiento y el Ministerio de Fomento con el objeto de soterrar las infraestructuras ferroviarias, y en 2010 —también se ha dicho— se aprueba el proyecto, aunque a día de hoy todavía no se han empezado las obras. Parece más que razonable que no se demore más este proyecto.

Desde La Izquierda Plural también teníamos presentada una proposición no de ley en esta dirección que enriquecería y abundaría en las que ya se han presentado, pero como digo parece más que razonable que se atiendan las peticiones de esta localidad de Barcelona y se tengan en cuenta en los presupuestos de este mismo año 2012 para que se produzca de manera definitiva el soterramiento. Por supuesto apoyaremos esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Para intervenir sobre las enmiendas presentadas tiene la palabra la autora de la iniciativa, doña Lourdes Ciuró.

La señora **CIURÓ I BULDÓ**: Antes que nada quiero agradecer las enmiendas de todos los grupos políticos, y por supuesto expresamente al Grupo Socialista y al Grupo Mixto su apoyo a esta iniciativa. Les tenemos que decir que llegados a este punto, y como ya hemos dicho que era un tema que suscitaba amplios consensos desde las fuerzas políticas locales, que se ha trasladado también a esta Cámara, estamos ahora transaccionando la última enmienda con el Grupo Popular, a los efectos de que esta proposición no de ley vea la luz en beneficio de los habitantes del municipio de Montcada i Reixac, con lo cual, una vez que esta enmienda esté acabada de redactar, se procederá a su lectura y en principio la trasladaremos al Grupo Socialista y después al Grupo Mixto para que le den su visto bueno, si les parece.

— **SOBRE REFORMA DE LA INSPECCIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL Y LA CREACIÓN DE UN CUERPO DE INSPECTORES DEL ESTADO EN DICHA MATERIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA. (Número de expediente 161/000187.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día, que figura como 4.º, que es la proposición no de ley sobre reforma de la inspección de la aviación civil y la creación de un cuerpo de inspectores del Estado en dicha materia. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, y para

su defensa tiene la palabra don Carlos Martínez Gorriarán.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Como creo que se explica con toda claridad en la exposición de motivos, de lo que se trata es de crear algo que en la actualidad no existe, que sería un cuerpo de inspectores del Estado que se encargue de la aviación civil, exactamente igual a lo que sucede en hacienda o trabajo, sobre la base de partida de que los funcionarios en este tipo de cometidos particularmente delicados, y donde la colusión o el conflicto de intereses es habitual, juegan un papel que no es posible que jueguen, en el sentido de la veracidad, de la neutralidad y de la defensa del interés público que no es posible que desempeñen con la misma seguridad iniciativas de tipo privado. En la actualidad, como es sabido, de la inspección de la aviación civil aeronáutica se encarga una empresa estatal llamada Senasa, con unas peculiaridades que se describen en la exposición de motivos, pero pensamos que precisamente para mejorar la seguridad aérea en España y para evitar algunos accidentes como aquel trágico de Spanair en agosto de 2008, y otros posteriores que ha habido, sería importante que se creara un cuerpo público estatal de inspectores de aviación civil. A pesar de las dificultades que pueda haber desde otro punto de vista pensamos que este es el objetivo, es decir, constituir un cuerpo de inspectores que sean profesionales, que tengan además una dedicación exclusiva, que no tengan una situación habitual de posibles colusiones o conflictos de intereses con compañías aéreas privadas o con otros organismos, y que por lo tanto aporten a la inspección aérea lo que aportan a otro tipo de inspecciones delicadas otros cuerpos de inspectores del Estado.

No nos parecen suficientes en este sentido las propuestas que se hacen, que por supuesto en sí son dignas de aprecio, de mejorar el actual sistema, y lo que proponemos como digo es sustituirlo y crear por lo tanto un cuerpo profesional de funcionarios, de inspectores del Estado que se dedique a estas cuestiones, en lugar de externalizar un servicio que nos parece que tiene una importancia fundamental, tanto para la seguridad aérea como para el propio desarrollo de la aviación civil en España, y que por lo tanto no se debería externalizar como si fuera una cuestión de segunda importancia cuando lo es de primera. Para ir acabando, porque creo que la cuestión es suficientemente clara para que valga con una exposición breve, se trataría de acercarse a los estándares de seguridad aérea que hay en los países con mejores resultados, en concreto por ejemplo con el sistema que existe en el Reino Unido y otros parecidos. Esta es la cuestión que someto a su consideración.

El señor **PRESIDENTE**: Existe a esta proposición no de ley una enmienda del Grupo Parlamentario Popular, que va a defender don Sebastián González.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Señorías, en primer lugar, quiero decir que el Grupo Parlamentario Popular comparte el fondo de la proposición no de ley que debatimos en lo que se refiere a la mejora de la seguridad aérea, a través de la mejora de la inspección aeronáutica. Así lo hemos puesto ya de manifiesto a lo largo de la pasada legislatura en cuantos debates se han celebrado relacionados con el sector del transporte aéreo y la aviación en general, y así lo reiteramos en este momento. La mejora continua de la seguridad aérea es una prioridad para nuestro grupo parlamentario.

El Grupo Parlamentario Popular ha impulsado esta mejora de la inspección en aeronáutica a lo largo de la anterior legislatura. Lo hicimos en los debates consecuencia del lamentable y grave accidente de avión de Spanair en Barajas, lo hicimos en esta Comisión en la comparecencia de la directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, lo hemos hecho en la tramitación de la Ley 1/2011, por la que se establece el programa estatal de seguridad operacional para la aviación civil y se modifica la Ley de Seguridad Aérea, lo hemos hecho en múltiples iniciativas de control parlamentario e incluso en el Congreso sobre Seguridad Aérea que organizó en esta sede del Congreso de los Diputados el Colegio de Pilotos, el Copac, y la Organización de Aviación Civil Internacional, por cierto con excelentes resultados, y en el que debatimos muy ampliamente cómo mejorar la inspección aeronáutica.

La proposición no de ley del Grupo Unión Progreso y Democracia, como se ha indicado, viene a plantear la creación de un cuerpo de inspectores del Estado en aviación civil para garantizar las inspecciones de las operaciones aéreas con autonomía, con independencia, calidad, y por personal con experiencia previa en el sector. Esta proposición no de ley no es nueva. Es idéntica a la presentada por el mismo grupo proponente en el año 2009, que incluida para su debate en el orden del día de esta Comisión en marzo del 2011 fue retirada sin ningún tipo de justificación, que a fecha de hoy no conocemos. Pero entre tanto han pasado algunas cosas; entre ellas, hemos tramitado y hemos aprobado la modificación de la Ley de Seguridad Aérea y hemos avanzado en materia de inspección, se fortalecieron las atribuciones de los inspectores, y se avanzó en la regulación de las actividades de inspección llevadas a cabo por personas o entidades colaboradoras. No entendemos por tanto cómo el grupo proponente no planteó esta misma propuesta en un momento tan oportuno como durante la modificación de la Ley de Seguridad Aérea, donde tratábamos de llenar la inspección.

La PNL se circunscribe exclusivamente a la inspección de operaciones aéreas y a que sea determinante la experiencia previa en la selección de los inspectores. Al respecto tenemos que decir que las funciones de inspección no son solamente las de operaciones aéreas, son mucho más amplias; también abarcan el transporte aéreo, la navegación aérea, los aeropuertos, los aeródromos, las instalaciones aeroportuarias. Es decir, no solo la inspec-

ción va referida a la operación. En relación con la experiencia y cualificación profesional la propia Ley de Seguridad Aérea contempla ya desde su reciente modificación el concurso-oposición como forma de acceso a las especialidades del personal de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para las labores de inspección.

Por otro lado hay que decir que la forma de acceso a la inspección que pretende la proposición no de ley no sería posible si estuviéramos ante un cuerpo especial de inspección, en el que la oposición es la forma ordinaria de acceso a la función pública. En la proposición no de ley se parte de una premisa errónea, y es que la inspección se lleva a cabo exclusivamente a través de Senasa. No es así. Senasa es un instrumento de colaboración especializado y técnico, que colabora con la inspección pero no lleva el peso de la misma. No creo por tanto que el debate deba plantearse en relación con la conveniencia o no de un servicio de inspectores de aviación civil del Estado que sustituya al actual. Es un modelo establecido en la Ley de Seguridad Aérea, en el reglamento de inspección, y en las normas que regulan la colaboración de empresas instrumentales de servicio técnico y especializado que sirven de apoyo a la inspección. Todo ello bajo la responsabilidad de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Creo que lo importante es potenciar la actuación inspectora, potenciar los planes de inspección, aprovechar la oportunidad que nos ofrece la actual elaboración del Plan estatal de seguridad operacional para fortalecer la inspección, y por supuesto potenciar la inspección en aquellos sectores de mayor siniestralidad, como el de los trabajos aéreos; un sector por cierto donde solo en el año 2011 se produjeron 18 accidentes con 20 fallecidos.

Señorías, el concepto de seguridad aérea está evolucionando en los últimos años. De los controles puntuales del cumplimiento de la normativa se ha pasado al fomento de la cultura de seguridad y a la implantación de sistemas y procedimientos que garanticen la seguridad de las operaciones. Este es el campo en el que debemos potenciar la inspección y la auditoría: en los sistemas y en los procedimientos.

Finalizo. ¿La inspección es mejorable? Claro que sí. ¿Se debe mejorar? Por supuesto que sí. Como la seguridad, la inspección debe ser mejorada permanentemente. La ministra de Fomento ya se ha comprometido a ello en su reciente comparecencia en sede parlamentaria, y estamos convencidos de que va a impulsar la inspección. Esta es nuestra propuesta, que realizamos a través de la enmienda que hemos presentado, y que pretende potenciar las actuaciones de la inspección aeronáutica en todos sus ámbitos, con especial atención a la seguridad operacional a través de los oportunos planes u órdenes específicas de inspección y del Plan estatal de seguridad operacional para la aviación civil que actualmente se elabora.

El señor **PRESIDENTE**: Señor González, tiene que terminar.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Termino ya, presidente. Nuestra enmienda coincide con lo que todos los grupos pretendemos: la mejora permanente de la seguridad aérea a través de una inspección cada vez más eficaz y de calidad. Eso no se consigue con la creación de un cuerpo de inspectores ni con el cambio del modelo de inspección, sino con medios, con dotación presupuestaria, adaptando la estructura orgánica y la relación de puestos de trabajo de la administración aeronáutica a las funciones que la Ley de Seguridad Aérea encomienda a la agencia. Se consigue estableciendo perfiles especializados en los puestos de inspección apropiados a cada tipo de inspección, incrementando los puestos de trabajo de la agencia, y dando entrada en la inspección a los pilotos con experiencia y a otros profesionales independientes. Esto es, en parte, lo que hay que potenciar para conseguir las inspecciones eficaces y de calidad que todos deseamos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que deseen posicionarse? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Rafael Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: El Grupo Socialista va a respaldar esta iniciativa, interesante que no imprescindible para mejorar la eficiencia administrativa en las tareas de inspección de operaciones aeronáuticas. Insisto en la clave de la mejora de la eficiencia administrativa. No estamos ante un problema a nuestro juicio de seguridad, sino de eficiencia. No estamos de acuerdo con algunos de los extremos que se plantean en la exposición de motivos de esta proposición. No estamos de acuerdo con el cuestionamiento general que se hace a los niveles de seguridad en las operaciones de transporte aéreo en España. Tenemos un marco legislativo actualizado, eficaz, reconocido internacionalmente. La última asamblea anual de la OACI se celebró en Madrid, precisamente en esta casa. Se felicitó expresamente al legislador español por lo avanzado de su normativa en este ámbito, y los profesionales que tenemos en la Administración y contratados para este menester han acreditado largamente su solvencia. Los servicios de inspección aeronáutica en este país no adolecen de falta de profesionalidad, tampoco de autonomía o de independencia, como se ha dejado entrever. La Ley de Seguridad Aérea garantiza la autonomía e independencia de estos profesionales en su artículo 21, y todos hemos de confiar en su integridad profesional, como es lógico. No han dado motivos para pensar lo contrario. Es verdad, como se ha dicho, que los servicios de inspección no los realizan solo los técnicos de Senasa. Hay más de 150 inspectores propios en AESA, que llevan a cabo tareas directas de inspección, además de tareas de supervisión estricta del trabajo de los técnicos de Senasa. Las fórmulas de externalización de los servicios de inspección pueden ser mejorables, lo son, pero desde luego es una fórmula legal, lícita y sin riesgos —esto es importante subrayarlo— en modo alguno para la seguridad aérea. De hecho, los expe-

dientes de sanción se han multiplicado en estos últimos años y ya andamos por los 200. Partíamos de 14 en el año 2001. No hay fraude de ley, no trabajan en clave cuantitativa, como se plantea, a través de un juicio de valor que yo desde luego no comparto. Pero sí es cierto que hoy los expedientes de inspección que realizan los técnicos de Senasa deben de ser después supervisados y firmados por funcionarios públicos de AESA. Y sí es verdad que la creación de un cuerpo de inspectores del Estado en este ámbito contribuiría a una mejor eficiencia administrativa en el funcionamiento de este servicio.

No es un debate nuevo, en los debates de la reforma de la Ley de Seguridad Aérea ya se contempló este asunto, el Grupo Socialista lo estuvo barajando, no lo incorporamos como enmienda a la ley porque atendimos a criterios de austeridad económica, ahora no sabemos en qué marco presupuestario trabajamos, por eso no contemplamos este criterio y se lo dejamos al grupo mayoritario. Nos sorprende —como al Grupo Popular— que UPyD no planteara en el debate de las enmiendas de esta ley una modificación de la primera disposición adicional, que es la que regula este asunto, y que lo plantee ahora en términos de urgencia y de gravedad. No obstante termino como empecé, vamos a aceptar esta proposición no de ley en clave de eficiencia administrativa y económica, dejando muy claro que el Grupo Socialista considera que la seguridad operacional en nuestro transporte aéreo está absolutamente garantizada. Y confiamos totalmente en la profesionalidad de nuestros inspectores. Al Gobierno le corresponde valorar el contexto económico en el que nos encontramos, el contexto presupuestario, y si es viable o no a corto plazo llevar a cabo lo que hoy se nos propone desde UPyD.

El señor **PRESIDENTE**: Por el grupo parlamentario proponente tiene la palabra el señor Martínez Gorriarán, para pronunciarse sobre las enmiendas.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Esta proposición no de ley no propone entrar en todos los detalles por supuesto de la seguridad aérea ni entrar a juzgar o a poner en cuestión los progresos que se han realizado al respecto con la Ley de Seguridad Aérea y otros cambios que ha habido posteriormente, sino sencillamente a proponer una reforma de fondo sobre cuál es el sistema de inspección en este campo, y partiendo de la confianza de que sería mejor desde el punto de vista de la seguridad jurídica, de la eficiencia administrativa y quizá también de los costos el que existiera un cuerpo de inspectores del Estado. La enmienda que nos plantea el Partido Popular lo que hace es enmendar la mayor y proponer que se continúe con el actual sistema. Por eso no la vamos a aceptar. Por supuesto si esta proposición no de ley se aprobara, después en la tramitación como proyecto de ley se podría entrar en todos los detalles que el Partido Popular o el Partido Socialista suscitaran. Pero insisto en que lo que nosotros proponemos es la creación de un

cuerpo, y enmendar el que se cree evidentemente es ir en una dirección completamente contraria.

— **SOBRE LA INCLUSIÓN EN EL CORREDOR FERROVIARIO MEDITERRÁNEO DEL TRAZADO POR EL LITORAL DE ANDALUCÍA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000227.)**

— **RELATIVA AL CORREDOR FERROVIARIO DEL MEDITERRÁNEO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000337.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate del siguiente punto del orden del día que, como les anuncié al principio, va a ser la acumulación de las dos proposiciones no de ley que tratan sobre el corredor ferroviario mediterráneo, la 5.^a del orden del día y la 8.^a

Empezamos por el debate de la proposición no de ley sobre este tema que presentó el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la inclusión en el corredor ferroviario mediterráneo del trazado por el litoral de Andalucía. Va a tener la palabra para defenderlo el diputado don Manuel Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Efectivamente hemos presentado una proposición no de ley para solicitar que este Congreso de los Diputados pida al Gobierno que ponga el dinero necesario para que el corredor mediterráneo pueda estar operativo en 2020, y por tanto que en los Presupuestos Generales del Estado que tenemos pendientes de este año y los años sucesivos pueda haber las partidas que necesitamos para que el corredor mediterráneo y los corredores en general sean una realidad. También presentamos la petición a esta Comisión para que apoye que el trazado del corredor mediterráneo a su paso por Andalucía, además del diseño que ya ha aprobado inicialmente la Comisión Europea, que es su paso por Almería-Guadix-Moreda-Granada-Loja hasta Antequera —que es el eje ferroviario transversal de Andalucía, y que por tanto tiene ya vías en unos casos convencionales y en otros está terminándose la alta velocidad—, que fue propuesto por el Gobierno y presentado por el ministro Blanco, también pueda tener viabilidad el trazado planteado como estudio de viabilidad por Almería, Motril y Málaga hasta Algeciras, que por tanto uniría los puertos de interés general del Estado de Motril y de Málaga, que se habían quedado pendientes en la resolución inicial que la Comisión había tomado.

Como sus señorías saben la Unión Europea está inmersa en este debate de las redes transeuropeas de transporte de mercancías y de transporte en general. La Unión Europea ya en 2003 había abierto el portillo de este debate, y el Gobierno de Aznar había planteado como eje ferroviario novedoso el eje 16: Sines/Alge-

ciras-Madrid-París, que fue incorporado. En aquel momento el Gobierno de España no planteó el corredor mediterráneo que sí se presenta a partir de 2009, cuando la Unión Europea abre de nuevo el proceso de revisión de redes transeuropeas, corredor ferroviario mediterráneo desde Algeciras a Portbou, de 1.300 kilómetros y que transcurre por cuatro comunidades autónomas.

El ministro Blanco, el 16 de marzo de 2011, presentó este corredor ferroviario con un estudio minucioso, con un costo económico de 51.300 millones de euros, y consiguió un amplísimo consenso en las comunidades, municipios y localidades por las que el corredor iba a pasar. En el corredor planteado por el Gobierno y por el ministro Blanco se incluía el que nosotros pedimos ahora que se siga apoyando: Almería-Motril-Málaga-Algeciras, e incluso se daba el costo de 11.700 millones de euros que sería el costo para realizarlo. El 19 de octubre la Comisión aprobó cinco corredores españoles, entre ellos el mediterráneo, con gran alegría para mucha gente, pero aprobó el mediterráneo en su trazado por donde había vías convencionales, y por tanto por el interior. Nosotros pedimos de nuevo el apoyo también al trazado por el litoral sabiendo que estamos en una situación francamente difícil. Comprendemos el déficit y la crisis económica por la que estamos pasando. Comprendemos también que la Unión Europea solamente cofinancia, con unas partidas presupuestarias pequeñas, la realización de estos corredores, en torno al 10 por ciento, y que por tanto el compromiso no se lo pedimos solo a la Unión Europea, se lo pedimos al Gobierno de España que tiene que poner en sus Presupuestos Generales del Estado todas las partidas necesarias para llevarlos a cabo, tengan el apoyo de la Unión Europea o no lo tengan.

Por eso estamos hoy inquietos porque hemos recibido una cartografía —por llamarla de alguna forma—, unos dibujos (**El señor Pezzi Cereto muestra un gráfico.**) que parece que son propuestas que el Gobierno de Rajoy ha hecho a la Unión Europea, hemos vistos que ahí han incluido trazados por todas las zonas de España, muchísimos nuevos trazados para los que confiamos que hayan hecho un estudio económico de viabilidad y hayan hecho un estudio de cómo los van a financiar y cuáles de ellos aparecerían ya en los Presupuestos Generales del Estado de 2012. Por darle algún detalle curioso de la nueva cartografía —que sí apoya el corredor mediterráneo que nosotros estamos poniendo encima de la mesa— la ministra incorpora dieciséis nuevas plataformas logísticas. Entre ellas sin duda Pontevedra y Zamora, el lugar donde nació y donde trabaja la ministra, y Monzón, Ciudad Real, el Bierzo, Benavente, Miranda de Ebro, Burgos, Palencia, el área central, Aranda de Duero, Soria, Arévalo, Ávila y Segovia. Su señoría lo conoce, esa cartografía que tiene tantísimos puntos en torno a Zamora y que deja a la pobre Andalucía sin nudos logísticos ni en Málaga, ni en Granada, ni en Almería, ni en Jaén, ni en Cádiz, ni en Huelva. (**El señor Ayala Sánchez: Ya tuvisteis a Maleni.**) No nos han tocado los puntos, mala suerte. Han volcado el mapa de España

poniendo todos los ejes en torno a donde nació la señora ministra, lo cual siempre es de agradecer, algún nombre le pondrán a alguna calle o a alguna gran avenida, pero queremos que haya seriedad.

Cuando se piden cosas en la Unión Europea se tiene que tener seguridad de que no estamos haciendo localismo, de que el modo de trabajar no crea rivalidades con las políticas nacionales; de que lo que se proponga tenga sentido común; de que no haya dos plataformas logísticas multimodales una al lado de otra, a 4 kilómetros, porque eso no tiene ningún sentido. Por eso pedimos, señorías, que haya responsabilidad. Responsabilidad significa que queremos ver los presupuestos del Estado, que no se van a presentar hasta que sean las elecciones andaluzas del 25-M, ¡hasta ahí podíamos llegar!, plantearlo antes para que se arme el follón, y que en esos presupuestos aparezcan las partidas necesarias para el corredor ferroviario mediterráneo y para otros corredores, que quede bien claro. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Haberlo hecho vosotros!)** Nosotros, los andaluces, y el Grupo Parlamentario Socialista estamos a favor de los cinco corredores aprobados en la Unión Europea, corredor central también y todos los demás corredores, pero queremos que esto no sea un canto al sol, sino que queremos que haya partida presupuestaria ya en los presupuestos de 2012, de 2013 y de 2014, señorías. La ministra habla nada más que de 2024 y este diputado no quiere hablar de 2024, entre otras cosas por la edad que tiene, porque quiere ver algo hecho, y como quiero ver algo hecho, prefiero esperar a finales de marzo, aunque sea después de las elecciones, y no esperar tanto que no sepamos qué propuesta se pone encima de la mesa.

Como somos correosos, nos gustaría que, ya que tiene tantas plataformas multimodales **(El señor Pezzi Cereto vuelve a mostrar el gráfico.)** tantos nuevos corredores, tantísimos nuevos trazados, yo como geógrafo estoy encantado con tantos lápices de colores —¿os acordáis cuando nos daban un mapa y lo llenábamos todo de trazados, en nuestra infancia?—, la ministra lo ha debido pasar fantástico porque no ha dejado una línea de tren que no haya puesto de color verde, azul o rojo para decir que ellos sí harían eso por ese pueblo, por esa localidad, por todos los sitios, porque efectivamente no hay crisis, hay muchísimo dinero y tenemos mucho en que invertir...

El señor **PRESIDENTE:** Señor Pezzi, tiene que terminar.

El señor **PEZZI CERETO:** Ese es el dogma que nos dan, y yo quiero poner los pies en el suelo y pedirle responsabilidades y apoyo serio al programa que la Unión Europea ha ratificado y que pueda ratificar en el futuro.

El señor **PRESIDENTE:** Para la defensa de la proposición no de ley relativa al corredor ferroviario mediterráneo presentada por el Grupo Parlamentario Popular

tiene la palabra doña Concepción de Santa Ana Fernández.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ:** Todos los aquí presentes somos plenamente conscientes de la importancia que tiene para nuestra economía el corredor ferroviario mediterráneo. Han sido numerosas las peticiones y las reivindicaciones, sobre todo en la pasada legislatura, para que el Gobierno, entonces socialista, hiciera una clara apuesta por este corredor, y fue el pasado 19 de octubre cuando tuvo lugar el pronunciamiento de la Comisión Europea sobre redes transeuropeas de transporte. Se incluyó el corredor ferroviario mediterráneo como una apuesta claramente insuficiente para Andalucía, ya que dejaba fuera del trazado todo el litoral andaluz. Para Andalucía se definía únicamente un trazado por su interior, conectando Almería, Guadix, Granada, Loja, Antequera, y desde allí hacia Sevilla y Algeciras, compartiendo trazado con el corredor central. Y permítanme que aquí aclare que esta apuesta que hoy seguimos haciendo por este corredor en ningún caso resta importancia a otro corredor, al central, igualmente importante para nuestra economía y perfectamente compatible con el que hoy nos ocupa.

Señorías, los trazados aprobados inicialmente por la Comisión Europea deben ser refrendados aún por el Parlamento y por el Consejo de la Unión Europea. El Gobierno de España, ahora del Partido Popular, inmediatamente ha corregido esta situación, situación que nunca se debió producir, y quiero por ejemplo recordar la proposición no de ley aprobada en esta Comisión a instancias del Partido Popular, allá en el año 2009, donde le decíamos al Gobierno socialista que el corredor tenía que ir desde Algeciras hacia la frontera francesa, eso sí, pasando siempre por el litoral andaluz. Y el actual Gobierno de España ha estado diligente, y ya lo anunció la ministra el pasado 9 de febrero en su comparecencia ante esta Comisión, cuando a la pregunta del señor Simancas sobre este asunto le contestó sobre el corredor ferroviario mediterráneo a su paso por el litoral andaluz. Textualmente le dijo: ¡Pues claro que lo hemos tenido en cuenta! ¡Faltaría más! ¿Lo recuerda, verdad, señor Simancas? Es increíble que ahora ustedes se acuerden del litoral andaluz cuando ya no están en el Gobierno. Me pregunto por qué no se lo reivindicaron al señor Blanco, por qué no se lo reclamaron al señor Griñán, tal vez en estos días demasiado ocupado en otros asuntos.

¿Sabe lo que hizo el presidente del Partido Popular de Andalucía, el señor Arenas? Al día siguiente del pronunciamiento de la Comisión se comprometió con los andaluces a que si se gobernaba en España, como así ha sido, se enmendaría dicha resolución, algo que ya ha hecho el Gobierno de España. De hecho la propia ministra en su comparecencia ante esta Comisión reconocía el empuje del señor Arenas. Javier Arenas está comprometido con Andalucía y está comprometido con sus infraestructuras. Me pregunto dónde estaban sus reivindicaciones, señor Pezzi, antes del 20 de noviembre. ¿Saben lo que ocurre?

Que el Gobierno del Partido Popular está verdaderamente comprometido con Andalucía y comprometido con sus infraestructuras. Fíjense en la diferencia con el anterior Gobierno de España. Fíjense en la diferencia con el ministro Blanco. El mismo día que se pronunciaba la Comisión Europea el Ministerio de Fomento del señor Blanco emitía una nota de prensa. El titular de la nota de prensa era: La Unión Europea acepta la propuesta del Gobierno de España sobre redes transeuropeas de transporte. Más adelante el propio ministro afirmaba: La Comisión Europea ha recogido la filosofía que el Gobierno de España le ha trasladado. Por tanto en esta nota de prensa oficial del Ministerio de Fomento se pone de manifiesto que nunca hubo voluntad socialista para introducir el corredor por el litoral.

El Gobierno del Partido Popular es mucho más ambicioso con Andalucía. Defiende el corredor por el interior y por el litoral, además de las conexiones transversales entre Motril-Granada y Antequera-Puerto de Málaga, poniendo en valor estos dos importantes puertos del Mediterráneo que los socialistas pretendían dejar aislados. El ministro Blanco en aquellos momentos presumía de hablar con las comunidades autónomas, de estar en permanente diálogo. ¿Qué pasó en Andalucía? ¿Es que no se hablaba con el señor Griñán? ¿Es que no le escuchaba a los diputados andaluces o es que no le escuchaba usted, señor Pezzi? Ha sido el Gobierno del Partido Popular quien ha tenido que arreglarlo. Entiendo que ustedes ahora quieren tapar sus vergüenzas ante los andaluces (**Rumores.**), pero desde luego los socialistas han demostrado con Andalucía una clara falta de visión estratégica y de futuro.

El señor Pezzi dice que no le gusta lo que hace la ministra en Andalucía, pues la pobre Andalucía bastante tiene en estos momentos con treinta años de socialismo, donde desgraciadamente estamos viendo en la prensa algunas actuaciones que no precisamente son edificantes o todos los días desgraciadamente tenemos que ver cómo Andalucía es récord de paro en la Unión Europea. Señor Pezzi, hay un error que es reiterado en su partido. Dicen en el año 2001 que el Partido Popular no introdujo el corredor ferroviario como eje prioritario. Creo que hay que leerse los papeles de la Unión Europea, aunque esos papeles vengan en inglés. En el año 2001 el corredor como tal no estaba definido en la *quick start*, en aquella *quick start* había cinco proyectos prioritarios europeos que afectaban a la península Ibérica y fue gracias a la ingente labor de doña Loyola de Palacio como se consiguió la incorporación de esos ejes prioritarios. Entonces el corredor mediterráneo como tal no estaba definido, pero sí estaba incorporado al proyecto prioritario número 19 cuya definición es interoperatividad ferroviaria en la península Ibérica. No tengo inconveniente, señor Pezzi, en pasarle después una nota para que ustedes por fin puedan aclarar este error.

Termino diciendo que con fecha 8 de febrero de 2012 el Ministerio de Fomento ha enviado a los servicios correspondientes de la Comisión Europea una revisión

intensa de lo que fue la propuesta del anterior Gobierno español en lo relativo a redes transeuropeas. En esta propuesta se incorporaba para Andalucía el paso del corredor por el litoral y las conexiones Granada-Motril y Antequera-Málaga. Por ello, con esta proposición no de ley lo que le pedimos al Gobierno es que potencie y defienda ante Europa la nueva propuesta de desarrollo de redes transeuropeas de transportes definida por el actual Ministerio de Fomento, siendo para Andalucía mucho más ambiciosa que la presentada por el Gobierno anterior, de forma que incluya el corredor costero Almería-Algeciras a su paso por todo el litoral, la conexión Granada-Motril—Antequera-Puerto de Málaga, además del ya definido Almería-Granada—Bobadilla-Algeciras.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que quieran posicionarse en relación con esta iniciativa? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario Catalán, doña Lourdes Ciuró.

La señora **CIURÓ I BULDÓ**: Desde el Grupo Parlamentario Catalán deseamos dejar constancia de nuestro tradicional apoyo al corredor del Mediterráneo, puesto que entendemos que es la vía que necesita el Estado español para el desarrollo de la competitividad y la generación de riqueza en todo el territorio. Desde aquí quiero reafirmar en esta ocasión la postura del Grupo Parlamentario Catalán en defensa de todo aquello que implique la mejora y la perfectibilidad del corredor mediterráneo.

Si bien la exposición de motivos de la proposición del Grupo Parlamentario Popular es muy clara en relación con el apoyo al corredor mediterráneo, no lo parece tanto el texto de la proposición no de ley. Si se me permite, plantearía in voce una breve enmienda. Donde pone: relevancia necesaria para el litoral andaluz, se recogería también: en tanto que parte del prioritario corredor mediterráneo. Seguiría el resto del texto tal cual está a los efectos de dar congruencia al contenido de la exposición de motivos, a la proposición no de ley y al texto que se solicita.

— **SOBRE LA POTENCIACIÓN Y MEJORA DEL FERROCARRIL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 161/000318.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día que, como hemos llevado los referentes a Pajares al final de todo, es el que figura en el número 7.º Se trata de la proposición no de ley sobre la potenciación y mejora del ferrocarril de la que es autor el Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, y para su defensa tiene la palabra doña Ascensión de las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA:** La apuesta decidida y desmedida que se ha hecho en los últimos años por la alta velocidad ha dejado sin inversión al ferrocarril tradicional, es decir, a los conocidos como regionales, cercanías y larga distancia, que son los que precisamente utilizan la inmensa mayoría de los ciudadanos y ciudadanas. El ferrocarril tradicional dotado de la tecnología adecuada puede alcanzar una velocidad media de 165 kilómetros por hora, obteniendo tiempos de viaje muy competitivos respecto al AVE, cuya velocidad media está calculada en 220 kilómetros por hora. Además, este ferrocarril aprovecha al máximo las líneas existentes, mantiene la alta accesibilidad de las estaciones en el centro de las ciudades y facilita el tráfico mixto con trenes de personas y trenes de mercancías. Son múltiples las ventajas que el tren normal ofrece frente al AVE: reduce las emisiones de gases de efecto invernadero; disminuye el consumo energético; incrementa la calidad del aire; reduce el nivel del ruido generado por el tráfico; disminuye la congestión y aumenta la calidad del medio ambiente urbano, metropolitano y rural.

Señoras y señores diputados, la construcción de nuevas líneas de alta velocidad plantea interrogantes en términos de utilidad social, ambiental o económica cuando hay necesidades en nuestro país mucho más urgentes en el ámbito sanitario, educativo, agroalimentario y de protección social. Basta decir como ejemplo que cada kilómetro de AVE tiene un coste medio en torno a 15 millones de euros o que un hospital medio y moderno nos cuesta a los españoles y las españolas lo mismo que 30 kilómetros de túnel. Su alto precio convierte al AVE en un transporte caro y elitista que se plantea para una minoría y no como un servicio público para toda la ciudadanía. Las experiencias previas demuestran que el AVE resta viajeros al avión pero expulsa a la mayoría de las personas del tren a la carretera, a la vez que deja incomunicadas muchas poblaciones. Detraer inversiones del ferrocarril normal impide su mejora y lo condena al deterioro y la extinción, abandonando así la concepción de transporte público al servicio de la mayoría social. A esto hay que unirle la desmembración de Renfe; la privatización de servicios y la apertura de las líneas de ferrocarril a operadores privados que están provocando la desaparición del ferrocarril como servicio público y barato; la existencia de algunas líneas de alta velocidad destinadas, como ya hemos dicho, a personas de alto nivel adquisitivo construidas y mantenidas con fondos públicos y explotadas por operadores privados; y la carretera como única opción para la mayoría de los usuarios. El ferrocarril normal de doble vía electrificada y tráfico mixto da lugar a un potente uso de la red básica por grandes trenes de mercancías, ya que llega a todos los puntos importantes del territorio y principalmente a los puertos de interés general y a lo que queda de las zonas industrializadas en nuestro país. Es preciso priorizar el acceso ferroviario a todos los puertos, fomentando además el cabotaje marí-

timo. Son necesarias mejoras en las estaciones de apartado, se deben construir sistemas para el manejo de trenes muy largos de mercancías y hay que fomentar los puntos intermodales de intercambio para mercancías en los entornos de ciudades grandes y medianas.

Existen, señoras y señores diputados, razones y argumentos técnicamente válidos para promocionar una red ferroviaria básica, coherente, consistente y tupida que sea patrimonio de todas las personas. Es por ello que desde La Izquierda Plural creemos que sería bueno y necesario abrir un debate riguroso, transparente y sincero sobre el futuro del ferrocarril en España y sobre la conveniencia o no de seguir implantando líneas de alta velocidad para decidir colectivamente las soluciones más adecuadas a nuestras necesidades reales y a nuestra economía desde el punto de vista ambiental, económico y social. Es necesario elaborar un plan de infraestructuras ferroviarias que contemple la mejora y actualización de la red existente convirtiendo al ferrocarril en la columna vertebral de una política multimodal de transporte; un ferrocarril concebido como transporte público al servicio de la mayoría social, que absorba tráfico de viajeros y mercancías de la carretera, bien conectado con otros transportes públicos, que cohesione el territorio y contribuya a reducir el despilfarro energético y la contaminación que provoca el transporte en el camino hacia una sociedad más justa y más sostenible ambientalmente. Es por eso que desde La Izquierda Plural pedimos el apoyo a nuestra proposición no de ley a todos los grupos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley se han presentado enmiendas por parte del Grupo Parlamentario Popular y del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió. En primer lugar, tiene la palabra para la defensa de su enmienda don Andrés Ayala en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso está sorprendido con esta proposición no de ley, porque es presuntamente ideológica pero al final hace un popurrí de cuestiones que responden a unos criterios y a otros. La señora diputada en la defensa de su proposición ha leído básicamente el texto de la misma, pero en él señor presidente, hay errores conceptuales importantísimos. No estamos hablando de red básica, sino de red convencional. Utilizar la palabra básica es confundirla con las redes transeuropeas de transporte. Hablar de que todo lo nuevo sea ancho europeo frente a lo convencional es no conocer que la tendencia es ir hacia el ancho UIC —el ancho europeo— porque si no, tendríamos el reloj parado en el siglo XIX. Parece que La Izquierda Plural, que también es un popurrí, está defendiendo ahora las posturas de Fernando VII o Isabel II, que fueron los que cambiaron el ancho ferroviario español para que los franceses no pudieran invadirnos por ferrocarril. Ese es el motivo por el cual nosotros tenemos un ancho ibérico en

la península Ibérica y Europa tiene un ancho distinto al que debemos acercarnos para tratar de que sea verdad la conexión con Europa. Por tanto, que ahora vengamos a plantear que el ancho ibérico es el bueno y el que tenemos que seguir manteniendo es desconocer la historia o no saber cuál es el futuro al que tenemos que llegar. De la misma manera, hablar de costes de infraestructuras con altas prestaciones mezclándolo con la red convencional es también desconocer cuestiones de infraestructuras. No quiero, ni muchísimo menos, dar aquí ninguna clase ni lección a nadie, pero da la casualidad de que en los trenes de altas prestaciones —que en un momento parece que la ponente ha confundido con la red básica o con la red convencional, que por cierto es de ancho UIC— es más caro el kilómetro de uso mixto (mercancías y pasajeros) que el AVE exclusivo para pasajeros. ¿Por qué? Porque, señoría, discúlpeme que se lo diga, las pendientes máximas de las altas prestaciones son doce milésimas frente a las veinte milésimas que permiten los ferrocarriles exclusivamente de pasajeros; porque el peso por travesía que se tiene que soportar de la mercancía es mucho mayor que el de pasajeros, por lo tanto el coste es más elevado. Argumentos como el de los túneles, mayor ocupación de terreno, etcétera, son gratuitos por su parte. Al final lo que estamos es queriendo vender algo desde el punto de vista ideológico que no se corresponde con la realidad en ningún caso. Me gustaría que cuando se habla de potenciar el ferrocarril para la cohesión territorial se sepa de qué se está hablando; se sepa que hay unas obligaciones de servicio público y que no podemos transformarlo en el tren botijo, que parece que es lo que aquí se quiere plantear.

El Partido Popular ha defendido y definido claramente cuál ha sido su política ferroviaria, tanto desde 1996 hasta 2004 como en la oposición hasta este año y como ahora por el Gobierno. Nada más hay que leer la comparecencia de la señora ministra del pasado día 14 para comprobar que el ferrocarril está en el frontispicio del interés del ministerio, en cuanto a su atención y a los servicios que tiene que dar a España. Irse a otras cuestiones tan dispares como las que hemos leído de mezclarlo con la intermodalidad, naturalmente; mezclarlo con la conexión con los puertos, naturalmente; conectarlo o mezclarlo con el funcionamiento de Renfe, naturalmente. Pero de ahí a que lo que hacemos cuando estamos definiendo el AVE o cuando estamos definiendo las altas prestaciones y querer volver a la red convencional es, simplemente, desconocer la realidad, y —como digo— que se nos haya parado el reloj probablemente en 1917, no en otra fecha. Por eso, el Grupo Popular ha presentado una enmienda que va en la línea de la comparecencia de la señora ministra, por la cual estamos apostando por un ancho europeo y la transformación paulatina de la red convencional y, evidentemente, queriendo situar a las infraestructuras y a los transportes dentro del servicio al crecimiento económico y la creación de empleo, garantizar la cohesión territorial y el equilibrio de todas las comunidades autónomas; y,

eso sí, completando esa red de alta velocidad, también mejorando la convencional a fin de garantizar la vertebración territorial e incrementando la calidad de los servicios de pasajeros en lo que es obligación del servicio público o movilidad urbana, y estoy hablando de las cercanías. Por eso, señora proponente, le hemos presentado una enmienda que entendemos que se ajusta mucho más a la realidad de este momento y a nuestras necesidades, que es instar a que las infraestructuras de transporte formen parte de la política a desarrollar dentro del Pitvi (Plan de infraestructuras de transportes y vivienda) y a proseguir esa línea de colaboración que ya anunció la ministra y que se ha iniciado con la coordinación con las comunidades autónomas y demás entes representativos de las instituciones del Estado, para conseguir tener una red ferroviaria de acuerdo con las necesidades de una España moderna, de acuerdo con las necesidades de unas mercancías que hay que seguir transportando con Europa a través del ancho internacional —no las vamos a ir cambiando de tren en la frontera francesa por mantener la red convencional— y que nos permita una intermodalidad que es a la que todos tendemos. Señora proponente, creemos que su proposición —con independencia de lo que he dicho anteriormente— se queda muy lejos de la realidad y de las necesidades que España tiene en estos momentos.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de las dos enmiendas del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió tiene la palabra don Pere Macias.

El señor **MACIAS IARAU**: Señoras y señores diputados, la verdad es que cuando empezamos a leer esta moción, presentada por el Grupo de La Izquierda Plural, en la parte dispositiva vimos unos conceptos que no solamente no podemos compartir sino que nos parecen incluso erróneos. Antes de llegar a la parte dispositiva de la proposición no de ley nuestro convencimiento era que no podíamos en ningún caso dar apoyo a esta proposición, sin embargo cuando leímos con atención los tres puntos de la proposición no de ley nos parecieron francamente razonables. El primer punto dice: abrir un debate riguroso y transparente sobre el futuro del ferrocarril en España y sobre la conveniencia o no de seguir implantando líneas de alta velocidad. Nos parece que es muy oportuno porque este debate está en la calle, y más que va a estarlo en los próximos meses y en los próximos años. Por lo tanto, me parece que esto es suscribible en la totalidad, por lo que a este punto no le formulamos la más mínima enmienda, así como que este debate riguroso y transparente vale la pena efectuarlo, por lo que nuestro grupo va a contribuir, se apruebe o no esta moción, a llevarlo a cabo porque es un debate muy muy necesario.

El segundo punto de la proposición no de ley originaria habla de elaborar un plan de infraestructuras ferroviarias que contemple la mejora y actualización de la red existente, convirtiendo al ferrocarril en la columna

vertebral de una política multimodal de transporte. Nos parece que esta pretensión es de un voluntarismo excesivo. Si en estos momentos el ferrocarril tiene el 3 por ciento de cuota y en la Unión Europea los más, más, más optimistas dicen que podemos llegar al 10 por ciento, señalar que esta es la columna vertebral es pensar que la columna vertebral no sostiene absolutamente nada. Nosotros somos unos grandes defensores del ferrocarril, pero acotando su papel a lo que realmente puede efectuar. Nos parece un auténtico despropósito esta definición, sin embargo simplemente cambiando lo de columna vertebral por una pieza clave nos parece que es más asumible y, además, tiene algunos visos de ser real.

Con el tercer apartado estamos totalmente de acuerdo, potenciar y mejorar el ferrocarril por sus indudables ventajas ambientales y sociales. Un ferrocarril concebido como transporte público al servicio de la mayoría social que absorba viajeros y mercancías de la carretera, bien conectado con otros transportes públicos y que cohesione el territorio, nos parece correcto hasta ahí. En lugar de decir lo de reducir el despilfarro energético y la contaminación, creo que es mejor utilizar conceptos más internacionalmente correctos; luchar contra el cambio climático nos parece mejor. Además, creo que hay que hacer una apelación a que —como aquí hay competencias cruzadas— hay que hacerlo con la máxima colaboración con las comunidades autónomas y las entidades locales, sin el concurso de las cuales ninguna política de movilidad sostenible es posible.

Nuestra primera enmienda contempla prácticamente dos ajustes, a partir de los cuales —si es que es asumible— nuestro grupo va a votar favorablemente a la proposición no de ley, porque —repito— nos parece en esta parte dispositiva ciertamente una buena proposición no de ley. Hemos querido también —ya que hablamos de ferrocarriles—, y casi complementariamente —por tanto se trata de otra enmienda—, añadir una cuestión que es relevante y necesaria para que se pueda cumplir el traspaso de ferrocarriles efectivo de cercanías en estos momentos a la Generalitat de Cataluña, pero creo que también en otras comunidades autónomas. Es algo necesario que en su momento fue pactado y que no fue cumplido por el anterior Gobierno, que es modificar la ley ferroviaria para que haya posibilidad de escoger operador ferroviario en la prestación de las obligaciones de servicio público, tal y como ocurre en varios países de la Unión Europea. Se trata de un tema relevante a nuestro entender. Ya que hablamos de ferrocarriles creo que vale la pena llevarlo a cabo.

En cualquier caso y como resumen, bienvenida sea esta voluntad de debate. Tomo la primera frase de los proponentes: abrir un debate riguroso. Me apunto a un debate riguroso, pero para abrirlo algunas de las apreciaciones de la parte expositiva de la proposición no de ley nos parece que francamente no ayudarían a este debate. Nosotros estamos por el debate, vamos a participar, creemos en el ferrocarril, creemos en la racionalidad del ferrocarril y creemos además que hay que

trabajar muchísimo para que este exiguo 3 por ciento de cuota del ferrocarril pase, ojalá, en un tiempo razonable al 10 por ciento que todos deseamos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que quieran posicionarse? (**Pausa.**) En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: En primer lugar, aclaro que me posiciono en nombre del Bloque Nacionalista Galego, porque el representante de Foro no tiene por qué suscribir el planteamiento que voy a exponer. Quiero comenzar por pedir disculpas por el hecho de que el Bloque Nacionalista Galego no haya presentado ninguna enmienda, porque quizás con lo que voy a decir hubiese sido más congruente haber presentado una enmienda. Pido a sus señorías que comprendan que los diputados que pertenecemos a formaciones pequeñas y que nos tenemos que desdoblar hay veces que no tenemos tiempo ni para preparar enmiendas.

El Bloque Nacionalista Galego comparte muchas de las reflexiones introducidas por el Grupo de la Izquierda Plural en este debate y en esta proposición. Nosotros hemos manifestado reiteradamente en esta Cámara, en la propia Comisión de Fomento, que entendíamos que hubiese sido mucho mejor hacer una apuesta por la modernización de la red ferroviaria preexistente que apostar por la alta velocidad, por cuanto la apuesta por la modernización de la red ferroviaria preexistente significaría un menor coste económico, un menor coste de mantenimiento, y atendería muchas mayores necesidades económicas y sociales. Por lo tanto, suscribimos esa reflexión. De hecho, en cierta medida los contenidos de esta proposición tienen cierta conexión con la proposición no de ley que el Bloque Nacionalista Galego defendió en el primer punto. La implantación de servicios como los Avant no puede hacerse a costa de prescindir de servicios necesarios para las mayorías sociales.

En cualquier caso, consideramos que lo que dice esta proposición no de ley en el primer punto hay que clarificarlo. Me explico, una vez que se hizo la apuesta por la alta velocidad nosotros consideramos que hay que concluir todas las líneas troncales. Por poner un ejemplo, si la alta velocidad, una vez que ya llega a muchos puntos del territorio del Estado español, no llega a Galicia, nuestra condición de periferia económica se vería agudizada. Por eso el Bloque Nacionalista Galego hace causa de que se concluya en un tiempo razonable la línea de alta velocidad a Galicia; algo que parece comprender también el grupo proponente, que al mismo tiempo que introduce esta reflexión presenta enmiendas a las proposiciones no de ley relativas a la variante de Pajares para asegurar que esté concluida en el tiempo más breve posible. Por lo tanto es necesario clarificar este aspecto. En concreto, si con el punto 1, abrir un debate riguroso y transparente sobre el futuro del ferrocarril en España y sobre la conveniencia o no de seguir implantando líneas de alta velocidad, se quiere decir que hay que

estudiar la conveniencia o no de transformar en alta velocidad otras redes ferroviarias de momento no planificadas como tales, nosotros lo podemos suscribir. Si con esto se pretende cuestionar actuaciones ya planificadas y en marcha, en esos términos no lo podríamos apoyar porque entendemos que una vez que se apostó por ese diseño, también es importante que la alta velocidad llegue a Galicia. Por lo tanto, compartiendo mucho del fondo de la proposición no de ley del Grupo de La Izquierda Plural, lo que solicitamos es una clarificación sobre lo que quiere decir el punto 1 para evitar cualquier tipo de equívocos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia tiene la palabra el señor Martínez Gorriarán.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Esta proposición no de ley nos parece que respira lírica medioambiental y una cierta épica de la emancipación social que no compartimos del todo, pero creemos que tampoco está mal suscitar este tipo de cuestiones. En ese sentido nos parece una proposición no de ley positiva que vamos a apoyar, sobre todo porque es verdad que nunca ha habido, en nuestra opinión, un debate político sobre la política ferroviaria que sin duda alguna tiene una enorme importancia; y no debería —como se ha hecho— haberse barrido debajo de la alfombra la discusión política sobre inversiones en materia ferroviaria bajo los informes técnicos, que además muchas veces ni siquiera —como sabemos— se han hecho adecuadamente. Ojalá se hubiera iniciado este debate cuando se tenía que haber hecho, que era en tiempos de los Gobiernos de Felipe González, cuando se comenzó a invertir en AVE, pero bienvenido sea y, sin modificar nada, creemos que un debate como este es importante, interesante e incluso urgente, y que por supuesto fijar previamente cuáles han de ser las conclusiones del debate iría en contra de lo que un debate debe ser. Por tanto, lo apoyaremos en sus términos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Manuel Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: El Grupo Socialista va a votar a favor de esta proposición no de ley de Izquierda Plural. Nos parecen razonables en términos generales las peticiones que realiza: hacer un debate sobre el ferrocarril en España, elaborar un plan de infraestructuras ferroviarias, potenciar el ferrocarril... Son cosas de sentido común.

No comparto, sin embargo, la exposición de motivos en los términos en que está redactada porque creo que tiene muchísimos huecos que hay que tener presentes para no hacer un debate en el que se queden demasiados flecos fuera. Por ejemplo, no se puede olvidar que en España llevamos años con el Plan estratégico de infraestructuras del transporte —lo tengo aquí delante—, cuyo

objetivo prioritario era precisamente el ferrocarril de altas prestaciones, pero también conseguir el ancho europeo UIC en España, el tráfico mixto, la mejora de la seguridad, y ha habido una inversión fortísima en ferrocarril convencional, que tiene ahora en cercanías y en corto y medio recorrido un volumen de viajeros muy alto.

Tampoco podemos echar a la basura sin tratar el tema el plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España, que es de septiembre de 2010. Estos documentos están encima de la mesa. Tenemos el transporte de mercancías en el 4,1 por ciento y se prevé la subida en torno al 10 por ciento. Intermodalidad, mejorar la sostenibilidad, la red eficiente integrada. Todos estos temas están encima de la mesa y se han discutido durante años con todos los colectivos que están en su turno, grupos empresariales, sindicales, partidos políticos. En esta Cámara este debate se ha reproducido una cantidad de veces enorme. Por tanto, no podemos dejar de lado lo que hay detrás del ferrocarril ya como historia. Y tenemos la historia del TEN-T. El debate actual de los corredores ferroviarios en España y en Europa es el debate del ferrocarril en gran medida. Por tanto, cuando hablamos de corredores ferroviarios en España estamos marcando, de acuerdo con la Unión Europea, cuál va a ser el futuro de España en ferrocarriles de transporte de mercancías y de transporte de viajeros. Todo eso lo tenemos que poner en carga.

Por cierto, alguien me quería regalar en inglés el TEN-T, y ya lo he sacado. En Internet hoy en día se encuentran todos los ejes; son muy útiles los compañeros del PP queriéndonos buscar bibliografía pero uno, ya profesor viejo de la universidad, es capaz de encontrar un texto, incluso aunque esté en inglés. Qué cosa más novedosa nos está ofreciendo el Partido Popular ayudando a buscar al resto de los diputados textos en inglés. Yo sí le ofrecería algo como geógrafo para que cuando vean los corredores no mientan si miran un plano. Cuando vean un plano de corredores ferroviarios y vean que el trazado que presentó el ministro Blanco va por el litoral y por el interior no pueden mentir, y en eso sí puedo ayudar porque soy profesor de geografía. Para interpretar mapas, mapillas y todas las cosas que lleven trazos en el territorio me considero —con perdón— un experto, y como tal no voy a consentir que se mienta en esta Comisión diciendo que el invento del corredor por el litoral lo ha hecho Javier Arenas. No; sencillamente no, porque no es cierto, porque está aquí el plano y porque lo que se presentó en Europa sigue estando vigente y por eso nosotros lo apoyamos.

En esta iniciativa, por tanto, ...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pezzi, vaya terminando.

El señor **PEZZI CERETO**: El transporte de mercancías, los corredores, el transporte europeo (el TEN-T) todo eso va en la misma dirección. Después tenemos

que tener en cuenta algo que es evidente, no demonicemos la alta velocidad. La alta velocidad lleva tráfico mixto, un 70 por ciento de las redes AVE son utilizadas para mercancías. Por la alta velocidad va el AVE, pero también van el Alvia o el Avant, no es verdad que todo sea AVE. Por tanto, no digamos que puntualidad, buen servicio y eficiencia, que representa y señala a España como un país turístico de referencia mundial, es haber echado el dinero a la papelera. No es cierto, yo defendiendo el trabajo hecho en torno a la alta velocidad, y creo que el objetivo de unir las capitales de provincia con alta velocidad era un empeño que debemos mantener. No me niego a que durante el debate, en un momento de crisis tan potente como el que tenemos ahora, tengamos que ponernos otra vez a analizar con cuidado lo que hay, pero el AVE en España es una referencia mundial de buena gestión, de buena proyección pública, de desarrollo, de innovación, de explotación, de puntualidad, que ha permitido a España ir a los mercados internacionales y ganar proyectos internacionales porque tenemos cualificados ingenieros, técnicos y tecnólogos en I+D+i que han hecho de esto un tema de competitividad para España. Por tanto, todo no se puede convertir en miremos hacia atrás porque ya vamos a solucionar todos los problemas. El ferrocarril es el gran ausente en España.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pezzi, por favor, vaya terminando.

El señor **PEZZI CERETO**: Pero creo que todos estamos marcando la línea para que el ferrocarril vaya sustituyendo al transporte por carretera, sobre todo en mercancías, que es nuestro gran déficit, y progresivamente también para que los que utilizan el vehículo puedan ir pasando al transporte en ferrocarril como un medio competitivo que les solucione los problemas con tranquilidad y con rapidez. Por tanto, votaremos que sí y seguiremos andando en este camino, a ser posible juntos.

El señor **PRESIDENTE**: Para posicionarse sobre las enmiendas, tiene la palabra doña Ascensión de las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Desde La Izquierda Plural nos congratulamos de que efectivamente esta proposición no de ley haya cumplido con uno de los fines por los que se traía, suscitar el debate y poner sobre la mesa ese problema que tiene el ferrocarril hoy en España. Efectivamente, lo que nosotros y nosotras defendemos es un modelo de ferrocarril público y social, y las inversiones de estos últimos años evidentemente se han enfocado casi única y exclusivamente al tren de alta prestación, al tren de alta de alta velocidad. Es cierto que cuando nosotros decimos que no se deben seguir implantando líneas de alta velocidad no estamos renunciando en absoluto a todas las que ya están realizadas. De hecho, como bien se ha dicho desde aquí, nosotros defende-

remos que se haga en Asturias y apoyaremos esa proposición no de ley en otras ciudades de España donde es necesario. Por lo tanto, respecto a las obras de AVE que ya están planificadas y están en marcha no es intención de esta proposición no de ley pedir que se eliminen o que se replantee hacerlas. Como digo, desde La Izquierda Plural podemos entender la necesidad de un debate y de la elaboración de un plan de infraestructuras ferroviarias que permita que el ferrocarril sea un modo de transporte en la dirección de crear la máxima accesibilidad con la mínima movilidad. Por lo tanto —y le agradezco al portavoz del Grupo Popular todas las apreciaciones técnicas que ha podido hacer con respecto a nuestra exposición de motivos cuando ha dicho que efectivamente es una proposición no de ley muy ideológica— no podemos admitir su enmienda porque en definitiva lo que viene a plantear con el Pitvi es la continuación de un modelo que nosotros efectivamente estamos cuestionando. No ocurre lo mismo con la enmienda de modificación presentada por Convergència i Unió, que entendemos que es absolutamente asumible desde nuestra posición. No podemos asumir, eso sí, la que presenta como adición porque, como le digo, nuestra apuesta es por un ferrocarril público y social.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, creo que la intervención de la proponente no se ha limitado a decir si admite o no la enmienda y que ha reabierto el debate. Por lo tanto, le pediría un segundo turno, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, a mi juicio ha hecho una breve introducción a su posición; la considero muy breve y creo que no ha reabierto el debate.

— **RELATIVA A LA OCUPACIÓN PROVISIONAL DE LOS TERRENOS PROPIEDAD DE ADIF UBICADOS ENTRE LA ANTIGUA ESTACIÓN DE RENFE Y EL CARGADERO DE MINERAL DE ALMERÍA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000340.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar al último punto numerado, que es el punto 10.º, sin perjuicio de que luego debatiremos las cuestiones relativas a la variante de Pajares. Estamos hablando de la proposición no de ley relativa a la ocupación provisional de los terrenos propiedad de ADIF ubicados entre la antigua estación de Renfe y el cargadero de mineral de Almería, de la que es autor el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y que va a defender la diputada doña Carmen Navarro.

La señora **NAVARRO CRUZ**: Tomo la palabra para defender la proposición no de ley del Grupo Popular

porque nosotros creemos que es un momento manifiestamente importante para la ciudad de Almería. Desde el Grupo Popular solicitamos que el Congreso de los Diputados inste a que ADIF ceda la ocupación provisional de los terrenos ubicados entre la antigua estación de Renfe y el cargadero de mineral. Han sido muchas las reuniones que se han mantenido por parte del Ayuntamiento de Almería con todas las administraciones para poder obtener la cesión de estos terrenos. Ya en 2008 se firma un protocolo entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Almería y ADIF para la integración urbana del ferrocarril en la ciudad de Almería. En 2010 nuevamente se desarrolla el anterior protocolo y también entre todas las administraciones se firma. En una de las cláusulas del convenio se estipula que el ayuntamiento y la Junta de Andalucía se comprometerían a tramitar un plan especial, siempre que este sea coherente con las previsiones del sistema ferroviario. El ayuntamiento, a la vista de todo ese estudio contratado por parte del Ministerio de Fomento en 2010, presentó las correspondientes alegaciones, siendo aceptadas la mayor parte de ellas. Se solicita en esta proposición no de ley la cesión de estos terrenos entre la estación y la rotonda del Cable Inglés, entendemos que en la actualidad hay mucho terreno detrás de esa valla ferroviaria que no tiene absolutamente ningún tipo de uso ferroviario y que la mayor parte de esos terrenos en un futuro, y según lo planificado en el plan especial, estarán destinados a espacios libres y a viales. En la actualidad esos terrenos ocupan aproximadamente 31.000 metros cuadrados, y detrás de esa valla, como he dicho antes, no hay absolutamente ningún tipo de uso ferroviario, pudiendo ser perfectamente incorporado a la ciudad. La cesión a la ciudad de Almería le permitiría ganar enormemente en permeabilidad y además cerrar esa brecha que supuso el ferrocarril al dividir la ciudad en dos partes durante muchísimos años. Estos terrenos estarían ocupados por espacios libres, por viales, que proporcionarían y darían un gran paso hacia delante en la conexión, como he dicho antes, entre una zona de Almería y la otra, y también supone un beneficio para el uso y disfrute de los almerienses.

Se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Socialista que en este caso no vamos a poder aceptar porque además es una enmienda, según me han dicho, de adición que no forma parte de esta iniciativa, que además corresponde a otro debate que será el debate presupuestario. Por parte del Grupo Popular simplemente tengo que decir que la importancia de esta cesión es fundamental para la ciudad de Almería y que desde luego sería un gran paso hacia delante y el principio de lo que será un futuro soterramiento, independientemente de que sabemos que esta es una cuestión puramente temporal hasta que se sepa efectivamente cuál será el trabajo que se haga en el soterramiento del ferrocarril en Almería.

El señor **PRESIDENTE:** Como se ha dicho, existe una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra doña Consuelo Rumí.

La señora **RUMÍ IBÁÑEZ:** Hemos presentado una enmienda que es de adición, como bien sabe la señora Navarro porque lo hemos estado hablando; una enmienda que pretendía que se instase al Gobierno a fijar un calendario de ejecución de las actuaciones e inversiones previstas para la integración urbana del ferrocarril en Almería. El Grupo Socialista va a apoyar esta proposición no de ley en primer lugar porque nos alegramos de que las gestiones iniciadas por el anterior Gobierno socialista a través del Ministerio de Fomento, y en concreto a través de su subsecretario, don Jesús Miranda, y que no pudieron ser concluidas debido a la convocatoria de las elecciones, se hayan retomado por parte del Partido Popular y del Ayuntamiento de Almería —como así se ha reconocido esta última semana por el alcalde—, en concreto todas las gestiones que se llevaron a cabo para la ocupación provisional de estos terrenos. Por tanto, es positivo aprobar y desarrollar este convenio de colaboración entre ADIF y el Ayuntamiento de Almería, siempre como una ocupación provisional, pero que en tanto en cuanto se lleve a cabo la infraestructura que necesita Almería y que es el soterramiento y la integración urbana del ferrocarril en esa localidad, somos defensores, como lo hemos sido en el pasado, de conectar las zonas norte y sur de la ciudad, incorporando estos terrenos para fines y usos públicos de los suelos.

Nos hubiese gustado que la iniciativa fuese más concreta, que no hablara solo del plazo más breve, sino que concretara una fecha para mayor compromiso, y también nos hubiese gustado que se hubiese aceptado esta enmienda —con todas las particularidades que entendemos se han de hacer desde el Gobierno—, sobre todo porque que no se acepte nos preocupa de cara a los presupuestos. Hay un compromiso muy importante del anterior Gobierno que esperamos que este Gobierno también lo ejecute para que se impulse la puesta en marcha de esa integración urbana del ferrocarril en Almería, de ese soterramiento, y que esperamos —ya que no aparece en esta iniciativa— que sí figure en los Presupuestos Generales del Estado para poner en marcha el proyecto, su licitación y, por tanto, empezar a ver esa obra como una realidad. Mientras tanto, este convenio —que ojalá se ejecute pronto— es bueno para Almería, es bueno para esa utilización pública, nunca para otros fines —como así se especifica en la exposición de motivos—, es decir, no para construcción sino para uso y disfrute y para acabar con esa barrera que hay entre una parte y otra de Almería y desde luego para empezar a interconectar toda la ciudad.

Repito, vamos a votarla favorablemente, aunque nos hubiera gustado que se hubiera incorporado para tener un compromiso más fehaciente de algo que es necesario, como bien sabe la señora Navarro, para que nuestra ciudad sea mucho más habitable y sostenible.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Navarro, aunque ya se ha posicionado, tiene la palabra.

La señora **NAVARRO CRUZ**: Sencillamente deseo agradecer la intervención de la señora Rumí. Por supuesto, comparto con ella que el interés de la iniciativa es lo suficientemente importante como para eso. Respecto a la enmienda, que es de lo que se trata, como he dicho antes se contemplará cuando sea el momento oportuno, que será en los presupuestos.

— **SOBRE LA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE LA VARIANTE FERROVIARIA DE PAJARES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000298.)**

— **RELATIVA A LA VARIANTE DE PAJARES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000338.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a esas dos proposiciones no de ley que vamos a debatir de forma acumulada y que son los puntos 6.º y 9.º del orden del día. En primer lugar, debatimos la proposición no de ley sobre la puesta en funcionamiento de la variante ferroviaria de Pajares de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista y que va a defender el diputado don Antonio Trevín. Tiene usted la palabra.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Antes de empezar quisiera pedirle a la Mesa que, como en otras ocasiones y en otras comisiones en las que tuvimos que debatir al mismo tiempo dos proposiciones no de ley con temas semejantes, después de la intervención de los grupos a cada uno de los portavoces se nos deje tener entre dos y cinco minutos de réplica. Lo someto a la consideración de la Mesa. Se hizo en otras ocasiones, pero adelante que nos parecerá bien lo que la Mesa decida en ese sentido, presidente.

Señorías, definiendo una proposición no de ley en nombre del Grupo Socialista para la puesta en funcionamiento de la variante de Pajares. Como saben, el desarrollo de las infraestructuras es una de las piedras angulares sobre las que pivota el desarrollo económico, especialmente en comunidades como el Principado de Asturias, que ha tenido que afrontar un aislamiento histórico. Desde el punto de vista ferroviario, estas dificultades en las comunicaciones deberían estar próximas a su fin, ya que para que la alta velocidad conectara Asturias con Madrid era necesario llevar a cabo una de las obras más complejas y ambiciosas de las programadas en España en los últimos años, la variante ferroviaria de Pajares. Dicha obra, con un presupuesto superior a los 3.000 millones de euros, tiene ejecutado hoy un 90 por ciento aproximadamente de su realización. Los denominados túneles de Pajares, de cerca de 50 kilóme-

tros, están excavados ya en más de un 99 por ciento. Son esos túneles los más largos de España, los sextos de Europa, y los séptimos del mundo en longitud; y los más complejos excavados en España y entre los tres más complejos a escala continental.

¿Por qué les cuento esto? Porque la historia de la variante de Pajares para el PP y otras derechas asturianas es la siguiente: Los socialistas éramos los enemigos de la variante, la obra solo fue posible —según su relato— gracias al ministro, antaño popular, Álvarez-Cascos. Debíamos tener fe, creer que la dovela votiva que colocó crecería y se multiplicaría hasta convertirse en una realidad. Cuando en 2004 los socialistas volvimos al Gobierno se apresuraron a anunciar la paralización de las obras, que todo estaba perdido, que todo sería llanto y crujir de dientes, que aquella dovela, que seguía triste y sola y en destino desconocido, no germinaría. Ocho años después la variante está ahí, y no solo la variante, sino gran parte del trazado de alta velocidad desde Madrid a Asturias y también gran parte del noroeste. Es cierto que la variante no está rematada, que le faltan cosas por hacer. Hay que hablar con realismo y queremos hacerlo así, y para seguir siendo realistas y comprensivos nosotros no le pedimos al actual Gobierno milagros ni hacemos demagogia; le pedimos que continúe con el ritmo de inversión de los últimos años o incluso un poco menos, porque con ello los trenes en 2013 podrían transportarnos de Oviedo a Madrid en tres horas aproximadamente. Lo digo siendo consciente de las actuales dificultades presupuestarias pero conociendo lo avanzada que les dejamos la obra. Si continúan la senda trazada podrán inaugurarla en 2013, y allí nos tendrán a todos aplaudiéndoles. Culminarían así una de las obras de infraestructuras de mayor dificultad constructiva de las que se han llevado a cabo en las últimas décadas en nuestro país. Lo fue por su complejidad geológica. Nunca tuvieron durante la excavación más de 100 o 200 metros seguidos de terreno homogéneo. Lo fue por su complejidad tectónica, hubo multitud de fallas, zonas rellenas de agua con fuertes presiones y elevados caudales de hasta 500 litros por segundo que dieron lugar a inundaciones violentas. Lo fue por la presencia de zonas carboníferas, con capas de carbón y materiales que dieron lugar a problemas de sostenimiento y a la presencia de gases como el grisú. Lo fue por la geometría del túnel, casi 25 kilómetros que sitúan su boca sur a 1.010 metros de altura en Pola de Gordón y su boca norte a 589 metros en el fondo del valle del Huerna, lo que conlleva que en algunos momentos lleguen a discurrir a 1.100 metros de profundidad.

Todo ello lo dejamos resuelto, y bien resuelto. La obra iniciada con los gobiernos del presidente Aznar fue continuada con los del presidente Zapatero. Sin embargo debe quedar claro que no siempre anduvo al mismo ritmo. La inversión en la misma a 1 de abril de 2004 era de 7 millones de euros, lo que representa un 0,3 por ciento de la obra en dieciséis meses o, lo que es lo mismo, 430.000 euros al mes; mientras que siete años

exactos después, la inversión acumulada ascendía a 2.588, más de 30 millones de euros al mes y comparativamente setenta veces más de inversión y avance que con el Gobierno popular. Pero no solo estuvieron las diferencias en el ritmo presupuestario, hubo que modificar prácticamente todo el proyecto original de Álvarez-Cascos. Un solo ejemplo, hubo que llevar a cabo una investigación geológica y geotécnica complementaria de la existente muy exhaustiva, y centrada en conseguir un control preciso de los parámetros geológicos y geotécnicos del túnel. Después de realizada la investigación geológica sobre la traza hubo que variarla desplazándola más de 400 metros al sur en los primeros 4 kilómetros de boca. Fíjense en el proyecto que nos habían dejado. Y eso que presumían de hacerlo todo a tres turnos.

Lo que nos interesa ahora es su puesta en funcionamiento, que los trenes de pasajeros y mercancías puedan utilizarlos. Con ello Asturias se pondrá a tres horas de trayecto ferroviario de Madrid para los primeros y podrá convertirse en la referencia portuaria para las mercancías de una gran parte de la meseta. El actual Gobierno lo tiene fácil, lo vuelvo a repetir. Como saben los ferroviarios dividen la obra en dos partes, la estructura y la superestructura. Con la primera hacen referencia a los túneles, su excavación y preparación para colocar posteriormente las instalaciones específicas ferroviarias, a las que denominan como superestructura. La primera parte de la obra, está pendiente únicamente de remates relativos a la impermeabilización, plataforma, accesos y diez metros de calado final de un túnel —pendiente de reafirmar un talud por eso está así—, que a un ritmo normal de obra y según las previsiones en otoño de este año debe quedar acabado. No obstante esta situación, hay una parte de la obra que puede ya asumirse que puede contratarse y que puede ejecutarse de forma paralela a lo que se está rematando. Para que se pudiera hacer con diligencia el anterior Gobierno ha dejado el carril de las vías adjudicadas, quedando pendiente su montaje, la catenaria y las telecomunicaciones, aunque con proyectos ya hechos y para adjudicar. Por estas razones, basadas en el conocimiento preciso del avance de la obra y los ritmos inversores que ha tenido, solicitamos que este mismo año se culmine la estructura de la obra y que el Gobierno adjudique los equipamientos que restan. Con ello, los asturianos podremos el próximo año 2013 utilizar el ferrocarril para viajar a Madrid en poco más de tres horas, como he dicho.

Hoy el partido que apoya al Gobierno tiene una magnífica ocasión para demostrar que no retrasan las propuestas para no perder votos a chorros en Asturias y Andalucía. Si apoyan esta proposición no de ley —les pido y les aconsejo que lo hagan— estarían llevando a cabo lo que insistentemente exigieron en Asturias en los últimos años. Si no lo hacen, aparecerán como el hombre blanco para los sioux, persona de doble lengua de doble filo, una para cuando están en la oposición y la contraria para cuando llegan al Gobierno. Eso no será nada bueno

para su candidata en Asturias, doña Mercedes Fernández, ella que fue presidenta del club de fans del actual presidente del Principado, que lo acompañó en la colocación de aquella primera dovela votiva —de la que nunca más se supo, por cierto—, que le puso a disposición hace ocho años la delegación del Gobierno de Asturias para su despedida familiar y social de la política, además de afrontar el amargo trance de enfrentarse a quien fue su ejemplo y referencia política por décadas, aparecerá como la cara visible en Asturias no solo de una reforma laboral injusta sino también la cara visible del Gobierno que suprime los fondos mineros y la cara visible de la lengua de doble filo popular sobre las comunicaciones por alta velocidad ferroviaria entre Asturias y Madrid.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular relativa a la variante de Pajares tiene la palabra doña Mercedes Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GONZÁLEZ**: El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una proposición no de ley que se refiere a la variante ferroviaria de Pajares. En eso —diría solo en eso— es en lo que tenemos un punto común con la proposición no de ley a la que acaba de hacer referencia el portavoz socialista señor Trevín. La variante ferroviaria de Pajares inicia, señorías, su andadura política en Asturias en el año 2001 como realidad. A través de una resolución se hace una encomienda de gestión a favor del GIF para la elaboración del proyecto básico de la línea de alta velocidad en Asturias. Pero hasta que se llegó al año 2001 todos los partidos políticos, los diversos grupos parlamentarios tienen trayectoria y antecedentes acreditados, tanto los que dijimos siempre que sí a la variante ferroviaria de Pajares como los que dijeron siempre que no a la variante ferroviaria de Pajares. Entre los que dijeron siempre que no se encuentran en exclusiva liderando esa singular posición los socialistas asturianos que votaron de forma reiterada, de forma —diría— que provocativa y de forma absolutamente negando a Asturias el progreso y la modernidad y tratando de condenarnos a un aislamiento del que ahora parece querer redimirnos el portavoz socialista a través de su iniciativa. Hemos tenido muchos y muy buenos compañeros de viaje en la tramitación de esa iniciativa, de una idea que supuso una demanda histórica y sensata de toda la sociedad asturiana en su conjunto. El Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, las plataformas diversas que se articularon en pro y en defensa de la variante ferroviaria de Pajares, al igual que el Partido Popular a lo largo de toda esta trayectoria dejando a un lado controversias políticas y diferencias de naturaleza ideológica, hemos dicho sí siempre a la variante ferroviaria de Pajares. Otros tendrán que explicar las piruetas que han hecho en los últimos años. Otros —me refiero a los socialistas, señor Trevín— tendrán que explicar por qué —ustedes que ahora exigen tantísimos plazos—, por ejemplo, no hace demasiado tiempo

recuerdo muy bien cómo el señor Morlán —que seguramente todo el mundo recuerda en esta Comisión que fue secretario de Estado de Infraestructuras del Gobierno socialista del señor Rodríguez Zapatero— decía: no vamos a dar fechas porque seguramente vamos a incumplirlas. También recordarán sin duda aquellas declaraciones de un optimista pero muy poco realista, señor Rodríguez Zapatero, que en León en el año 2005 dijo: en 2009 Oviedo y León estarán a solo 35 minutos de distancia. Desde el año 2009, señor Trevín, señorías, señor presidente, han pasado unos cuantos años y de lo dicho nada. Por tanto, pedir lecciones a los demás de coherencia con la situación presupuestaria y deficitaria que hemos heredado del Gobierno socialista anterior, que ustedes pretendan liderar ante la sociedad asturiana una obra que han negado por activa y por pasiva, pero me remonto al año 1983, al año 1983, y que ahora de repente sean tan exigentes y pretendan liderar lo que ustedes negaron a los asturianos y a Asturias en su conjunto cuando eran gobierno y cuando tenían responsabilidades en el ámbito asturiano y en el ámbito estatal, resulta cuando menos llamativo y chocante. Señor Trevín, señorías, la credibilidad se gana ejercitando los compromisos con la sociedad.

Usted hablaba no sé qué pérdida de votos a chorros. Estamos muy tranquilos los parlamentarios populares de nuestra trayectoria en esta infraestructura importantísima para nuestra comunidad autónoma. Estamos legítimamente satisfechos porque saben muy bien los asturianos que fue el Gobierno de José María Aznar quien inició la andadura de una gran obra de infraestructura, y en cuanto a las grandes obras, señor Trevín, señorías, lo importante y lo definitivo es iniciarlas. No voy a decir que lo fácil sea concluir las y terminarlas, porque ustedes nos han dejado una situación económicamente complejísima. No voy a decir que eso sea lo fácil, pero sin duda lo difícil lo extremadamente difícil es arrancar los compromisos iniciales porque ninguna gran obra queda a mitad de camino. Usted, señor Trevín, ha hecho planteamientos en sede parlamentaria y quiero recordarle las palabras de la ministra en una sesión de control, a la que usted se dirigía también exigiéndole celeridad y compromisos rápidos y un calendario exhaustivo de lo que ustedes no hicieron cuando tuvieron responsabilidades de Gobierno. La ministra le decía entre otras cosas, señor Trevín: existe una deuda de 3.752 millones de euros; y aseguraba la ministra Pastor: lo que le puedo asegurar es que se va a pagar, y faltaría más, pero se va a pagar porque ustedes dejaron esta deuda sin satisfacer. Y cuando se dejan las cosas a medio hacer, cuando se dejan los compromisos presupuestarios sin satisfacer resulta muy poco riguroso venir a exigir al Gobierno que lleva dos meses ejerciendo a mi juicio —usted comprenderá que lo diga así— de forma ejemplar los compromisos asumidos en lo que fue la campaña electoral con los asturianos y los españoles, lo que ustedes no fueron capaces de solucionar ni en los catorce años iniciales ni en los ocho años siguientes del señor Rodríguez Zapatero. Por todas esas razones, señor

Trevín, y manteniendo nuestro compromiso en una infraestructura trascendental para el futuro de Asturias, trascendental para los intereses de los asturianos nos vemos obligados a votar negativamente a su propuesta no de ley. Vamos a votar, como usted se imaginará, favorablemente a la proposición que plantea el Grupo Parlamentario Popular, donde nos comprometemos a promover las actuaciones necesarias para subsanar deficiencias y demoras, que hay muchas y muy graves, y facilitar, por supuesto, la conexión de Asturias por AVE, porque así lo ha dicho la ministra Pastor en su comparecencia inicial. Vamos a concluir la alta velocidad europea donde no ha llegado todavía, como es el caso de la Comunidad Autónoma de Asturias por la que soy diputada. Vamos también a informar, ese es el segundo punto de nuestra proposición no de ley, de todas las desviaciones presupuestarias, que fueron muchas igualmente, y que existen como consecuencia de compromisos de intenciones que en anteriores ejercicios no han llegado a buen fin.

Por estas razones vamos a votar en contra de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista, vamos a votar favorablemente, como ustedes se podrán figurar, a la presentada por mi grupo parlamentario y vamos a aceptar, yo lo anunciaré en el momento procesal oportuno, enmiendas que han planteado tanto el Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, como el Grupo Parlamentario de Foro Asturias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la defensa de las enmiendas. En primer lugar, la planteada por Foro Asturias. Tiene la palabra don Enrique Álvarez Sostres.

El señor **ÁLVAREZ SOSTRES**: Señorías, les aseguro que Asturias se pregunta a quién se quiere engañar con la presentación de estas dos iniciativas parlamentarias. La primera presentada por el Grupo Socialista y después por el Grupo Popular. Venimos observando una prisa inaudita en estos dos grandes partidos que tan bien se han entendido, por cierto, en los últimos meses, en Asturias para presentar casi simultáneamente una serie de iniciativas relacionadas con el Principado sobre problemas de cancelación de derechos sin explicaciones, sobre por qué continúan pendientes y no sobre cuándo estarán solucionados, que eso sería lo que importaría. Ya vimos como hace dos semanas, aprovechando también la ventaja que les da el reglamento con los cupos de presentación de proposiciones, llevaron a la Comisión de Industria el problema de la eliminación de los fondos mineros. Estamos seguros de que esa sensibilidad no se apagará a partir del 25 de marzo. Esperemos que entonces no pongan el freno y regresen al olvido y, en su caso, a la inacción. Hoy debatimos sendas proposiciones a las que me he referido del Grupo Socialista y del Grupo Popular. Respecto a la PNL del Grupo Socialista es sencillamente, lamento decirlo, una gran farsa de corte electoral; sonrojante para cualquiera. Su iniciativa

sobraría si se hubieran cumplido las promesas de este grupo durante los ocho años de Gobierno en Asturias. El PSOE ahora pide desafortunadamente al nuevo Ejecutivo lo que ellos no supieron asumir en ocho años de Gobierno en Asturias y en España, porque el tema es también de carácter nacional. Tienen mucha prisa ahora, pero una prisa para llegar tarde, que es una frase que he dicho exactamente del mismo tenor en mi actuación en la Comisión de Industria correspondiente. Ahora, cuando hablamos de la variante de Pajares y de la alta velocidad, hay que recordar que el AVE a Asturias no ha sido precisamente algo que haya quitado el sueño ni un solo minuto a los gobiernos socialistas, salvo para lanzar una gigantesca propaganda a los asturianos que le aseguro, señor Trevín, que no son ni somos idiotas, y usted lo sabe bien. El papelón suyo es tremendo. Aún los archivos de la Junta General del Principado se revuelven al recordar el voto en contra de los parlamentarios autonómicos del PSOE el 2 de diciembre de 1993 y, posteriormente, el 26 de enero de 1995, a la inclusión de la variante ferroviaria de Pajares en el Plan director de infraestructuras 1993-2000 con su voto de señor presidente del Principado en contra, como acreditan las actas, por tanto, vamos a documentar las cosas.

Esa oposición se refrendó a lo largo de los años, de modo que los problemas que ha padecido y sigue padeciendo la variante de Pajares han estado siempre relacionados con este mismo partido y con su ayuda personal, tanto con sus votos en la Junta del Principado como con su esforzada labor como delegado del Gobierno. El «Diario de Sesiones» y la hemeroteca son implacables con la amnesia. El partido que se opuso hasta siete veces en los plenos parlamentarios de Oviedo y de Asturias no pudo evitar que las obras se pusieran en marcha a principios de 2004, siguiendo el PIT 2000-2007 del Gobierno del señor Aznar, con una inversión total de 1.858,39 millones de euros. En 2005, repito, 2005, con el cambio de Gobierno, volvimos a la España de dos velocidades y Asturias regresó al cupo de los marginados. La variante de Pajares, cuya construcción quedó proyectada e iniciada en 2004 y programada para inaugurarse en 2010, se ha ido aplazando.

Refresquemos la memoria. En el diario *El Comercio*, de 14 de julio de 2005, Zapatero afirma que la alta velocidad conectará Asturias y Madrid en 2009. El 29 de agosto de 2007 el mismo diario dice que finalizarán en 2010. El 11 de abril de 2010 el señor Blanco dice: el AVE hacia Asturias concluirá en el año 2012. El 16 de febrero de 2011: Zapatero promete en Oviedo cumplir los plazos del AVE del 2015 al 2016. ¿Cómo vamos a tomar en serio los asturianos a los socialistas y a sus gobiernos apoyados parlamentariamente por los *boy scouts* con una política de *boy scout* por los parlamentarios socialistas? Esta es la trampa. Esto es mentira. Son falsedades de toda falsedad. Pueden presentar las iniciativas que quieran que este diputado y Asturias siempre quedarán pensando: pero la mendacidad y el enredo al ciudadano ¿qué límite tienen? ¿acaso el 25 de marzo?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando, señor Álvarez Sostres.

El señor **ÁLVAREZ SOSTRES**: Enmarquen su propuesta, con todos los respetos, como muestra de su valor y de su cariño a Asturias.

En la variante de Pajares, termino, señor presidente, están sin licitar o sin concluir obras por un importe de 460 millones de euros con un grado de ejecución global, global, estimado del 60 por ciento. La proposición de ley del Grupo Parlamentario Popular incurre de nuevo, es nuestra opinión, en la falta de concreción y por eso considerábamos que resultaba imprescindible mejorarla. Hemos presentado una enmienda de adición con calendarios, tramos a concluir, tramos a proyectar a la iniciativa del Grupo Parlamentario Popular que, en todo caso, necesita esta obra más decisión política que iniciativas parlamentarias retóricas para vestir el santo.

Esperemos que esta decisión nos libere de tanto engaño.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural tiene la palabra don Gaspar Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Podríamos decir que la variante ferroviaria de Pajares es una historia interminable porque nuestro trazado, el trazado actual por Pajares, pertenece no ya al siglo XX, sino al siglo XIX. Cuando uno va en tren, yo suelo ir y volver en tren de Asturias, se da cuenta de cómo va disminuyendo la velocidad a medida que uno se acerca a Asturias, hasta el punto que de los 250 kilómetros/hora baja a los 50 kilómetros/hora en el trazado de los túneles que nos conectan mediante el actual trazado de Pajares con Asturias. Digo que es una historia interminable porque es un viaje interminable también y no solamente es un viaje interminable por el trazado de Pajares, sino porque en los últimos tiempos no abreviamos el viaje sino que lo alargamos. Resulta curioso, ¿no? Pues lo alargamos. Nos hemos inventado también un problema en el tránsito por León que supone media hora más que antes. Vamos hacia atrás, señorías. No es que vayamos abreviando el tiempo entre Asturias y Madrid, es que aumentamos el tiempo. Por si fuera poco, ahora nos amenazan con cambiarnos también la máquina, una máquina moderna por una máquina más antigua, lo cual supondría, según los propios ferroviarios, añadir un cuarto de hora más a ese viaje interminable entre Asturias y Madrid. En definitiva, señorías, una historia interminable y no vale que aquí nos lancemos unos a otros la dovela de Aznar o el Furacu de Zapatero, porque lo que ocurre es que tenemos todavía un ferrocarril del siglo XIX en bien avanzado el siglo XXI, y ese es el principal problema que tiene Asturias.

En segundo lugar, señorías, esta es una cuestión de país en la siempre hemos intentado sumar —incluso cuando no estábamos de acuerdo, y aquí se ha hecho

referencia a ello— a las fuerzas políticas, sumar a las organizaciones patronales y sindicales y al conjunto de Asturias por una obra que no es únicamente una obra ferroviaria, sino algo mucho más importante. Es la obra que conecta a Asturias con España y con el resto de Europa. Por tanto, es una obra imprescindible y una cuestión de país que no creemos oportuno lanzársela a la cabeza en campaña electoral. No vemos que esto dé nada en absoluto. Estamos convencidos de que no da nada al Gobierno actual del Partido Popular ni a la oposición actual del Partido Socialista, sobre todo porque abunda en el cinismo político. Abunda en que son intercambiables las posiciones. Hoy el Gobierno presenta una proposición que es exigente con el pasado y muy poco exigente consigo mismo y, sin embargo, la oposición presenta lo contrario: una propuesta muy exigente con el Gobierno y que obvia el pasado. Eso no nos lo debemos permitir. No es bueno hacer este tipo de campaña electoral porque, como se ha dicho antes, no manifiesta una buena valoración por parte nuestra de la inteligencia de nuestros compatriotas. Nuestros compatriotas son mucho más inteligentes de lo que pensamos y, por tanto, merecen otro tipo de iniciativas.

No quiero ir a la memoria, sino únicamente decirles, señorías, que no estamos ante cualquier obra. Es una de las pocas obras que en este país se ha aprobado por ley del Congreso de los Diputados. No formaba parte de un plan —formó parte de un plan después— sino que, a iniciativa de la mayoría del Parlamento asturiano y con una movilización social importantísima detrás, fue una iniciativa aprobada por ley del Congreso en 1997, luego, es una obligación muy importante la ejecución de esta variante ferroviaria de Pajares. Lo que proponemos en nuestras enmiendas —termino, señorías— es que el Gobierno presente un calendario para la finalización de esa obra. En este caso el argumento de la crisis económica es más endeble, porque queda lo menor de la obra. No queda el 80 o el 90 por ciento, sino el 10 o el 20 por ciento si incluimos las conexiones con León y con Gijón. Por tanto, se trata de una propuesta que entraría en las prioridades de infraestructuras en condiciones de crisis. Planteemos entonces ese calendario de finalización de la obra que el Gobierno debería asumir. Por otra parte, proponemos que al menos no retrocedamos, que no nos cambien la máquina ni el tren —que son modernos en este momento— y que superemos esa media hora de retraso que ahora tenemos al paso por León. Esas iniciativas son modestas pero nos parece que lo más importante es mantener la unidad de las fuerzas políticas y sociales que defendemos la variante de Pajares sin mirar atrás para ver quién en su momento se opuso. Ya lo saben los asturianos y tienen memoria. Ahora todos estamos de acuerdo en la variante ferroviaria de Pajares, por tanto, ejecútese y finalícese la variante ferroviaria de Pajares, porque es una cuestión de país.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que quieran posicionarse? (**Pausa.**) Observo que ninguno.

Para posicionarse en relación con las enmiendas presentadas por los grupos parlamentarios y sin superar los dos minutos tiene la palabra el señor Trevín.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Doña Mercedes, lamento mucho que no hable más con don Ovidio Sánchez. ¿Por qué se lo digo? Porque él ya sabe que yo vengo a estas comisiones llorado y flagelado. He llorado solo en mi habitación de hotel todos los males de mi Gobierno y me he flagelado por los principales errores. Pero ahora, después de las elecciones, estoy en la oposición y usted es el Gobierno, y usted va a votar en contra de que los asturianos tengan abierta la variante de Pajares el próximo año. Esas son las normas de juego. Se lo digo con cariño, doña Mercedes. (**Risas.**) En vez de buscar culpables, busquen soluciones. Llevan el retrovisor permanentemente y eso es muy perjudicial para el esternocleidomastoideo, el músculo que más sufre con la tortícolis. Tienen ustedes el riesgo de coger una tortícolis nefasta. Con todo, me alegro mucho de que se haya escenificado hoy aquí un nuevo capítulo de la historia política asturiana. Usted fue la presidenta del club de fans de don Francisco Álvarez-Cascos. Hoy don Enrique Álvarez Sostres ha demostrado que quiere ser el presidente de su club de fans. Es bueno que empecemos a conocer los movimientos de las derechas asturianas de cara al futuro. Usted hizo lo mismo que don Ovidio el otro día: no defiende lo que propone. Siguen la teoría del corsarismo político parlamentario y utilizan la presentación exclusivamente para atacar lo que presentan los demás que, como grupos de oposición, queremos hacer el control al Gobierno que nos toca; sencillamente eso. Entiendo muy bien a don Enrique Álvarez Sostres, porque su jefe de filas y hoy presidente de Asturias hizo algo que no había por dónde cogerlo. Aquel proyecto que hubo que cambiar radicalmente para que fuera viable y hacer los túneles tuvo al final todavía otra consecuencia peor. Ustedes dividieron en cuatro lotes la obra. Nos la encontramos ya adjudicada a cuatro empresas diferentes. Curiosamente un lote se adjudicó a empresas pequeñas entre las que estaba Hispánica. ¿A que le suena Hispánica, don Enrique? También le suena a don Francisco Álvarez-Cascos, presidente de Asturias. Ese problema de adjudicar en cuatro lotes a empresas muy diferentes fue una de las complejidades más difíciles de salvar para poder acabar la obra y, por cierto, el calado de los túneles en tiempo y forma.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trevín, debe terminar.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Muchas gracias, señor presidente, por su generosidad. (**Rumores.**)

Ya hablarán ustedes después. Estén tranquilos. No se pongan nerviosos, que entiendo cuál es el problema.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trevín, ahora no. Al grano y a las enmiendas que es lo importante.

El señor **TREVÍN LOMBÁN:** Hay seis enmiendas por parte de Izquierda Unida. Tengo que decirles que, excepto la número 2 y la número 5 por las razones que ya comenté con don Gaspar Llamazares, asumimos las otras cuatro enmiendas a la proposición no de ley que hemos presentado.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra doña Mercedes Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GONZÁLEZ:** Voy a fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular, como anuncié en mi primera exposición, respecto a las enmiendas formuladas y presentadas por el Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural y por el Grupo Parlamentario Mixto, Foro Asturias.

Como comenté informalmente con el portavoz de Izquierda Unida, el señor Llamazares, no vamos a aceptar enmiendas que supongan la fijación clara y concreta de un calendario. No porque no tengamos vocación de hacer las obras —que la tenemos de forma muy clara y las vamos a impulsar—, sino simplemente porque no tenemos ahora mismo criterios objetivos que nos hayan trasladado los enmendantes para fijar el calendario donde ellos lo fijan. Por tanto, nos parece muchísimo más riguroso asumir compromisos de impulso de la obra en sede parlamentaria; lo ha hecho ya la ministra en dos ocasiones y lo hará tantas veces como sus señorías se lo plateen. En cuanto a la enmienda número 1 que compromete durante el primer trimestre de 2012 un calendario de finalización de la variante ferroviaria de Pajares, le decía jocosamente al señor Llamazares que solo le falta decir antes del 25 de marzo. El primer trimestre de 2012 —enero, febrero y marzo—, como sus señorías conocen, finaliza el último día del mes de marzo, por tanto, con todo el respeto que merece la iniciativa no vamos a dar nuestro apoyo a dicha enmienda. La número 2 tampoco la vamos a apoyar. Fijan en el calendario rematar las obras de túneles e instalaciones de infraestructuras en ningún caso después de 2013. Ojalá que así pudiese ser, pero no estamos en condiciones de apoyar esa enmienda. Sí vamos a dar nuestro apoyo a la enmienda número 3, de adición, que plantea licitar y ejecutar el tramo León-La Robla. Como le dije al señor Llamazares, licitar y ejecutar cuando toque procedimentalmente el tramo León-La Robla va de suyo, porque forma parte consustancial de esta gran infraestructura llamada variante ferroviaria de Pajares. Respeto a la enmienda número 4, que también apoyaremos, que propone licitar y ejecutar el tramo Pola de Lena-Gijón le digo lo mismo que sobre la anterior. Se encuentra en la actualidad en un estudio informativo, pero en el momento en el que haya que licitar y ejecutar lo haremos porque forma parte consustancial del macroproyecto.

La enmienda número 5, a la que se refirió el señor Llamazares en su intervención, se refiere a mantener el actual tren Alvia entre Asturias y Madrid. Nosotros no solamente estamos de acuerdo, sino que ya lo hemos

respaldado y hemos hecho gestiones en este sentido con la ministra titular del departamento. La enmienda número 6 también la apoyaremos; el texto dice: Superar el retraso actual de casi media hora de la conexión de Asturias y Madrid, a su paso por la ciudad de León. Por tanto, hay cuatro enmiendas del Grupo Parlamentario La Izquierda Plural que aceptamos y que planteamos incorporar a nuestra proposición no de ley, y dos que no aceptamos por las razones a las que hice referencia.

Finalmente, presidente, con toda brevedad, sobre la enmienda formulada por el señor Álvarez Sostres, el portavoz del Grupo Mixto en representación de Foro Asturias, quiero decirle que su primer punto, es decir, confirmar la categoría europea de alta velocidad, por supuesto que lo apoyamos. La ministra ha dicho por activa y por pasiva que es nuestro compromiso apoyar la alta velocidad de la totalidad del corredor ferroviario Asturias-Madrid. Y apoyaremos también el que figura en último término, que dice: Proyectar y establecer transitoriamente la instalación de cambio automático de ancho en Pola de Lena, en tanto que se proceda a culminar la transformación al ancho internacional de la totalidad del corredor. Yo diría que es un punto, señor Álvarez Sostres, absolutamente redundante y que va de suyo, pero por supuesto apoyaremos ese tenor literal que ustedes redactan o que les redactan en el papel que ustedes presentaron ayer en la tarde noche.

Apoyaremos también el punto que se refiere a planificar la continuidad de las actuaciones; es decir, estudios de trazado, declaraciones de impacto ambiental, proyecto, obras, etcétera, para culminar la línea de alta velocidad Madrid-Asturias, por supuesto. Y hacen referencia a las ciudades término de Oviedo, Gijón y Avilés, que, por cierto, no enunciaba usted en su planteamiento cuando la ministra hizo la comparecencia parlamentaria que se fijaba y se quedaba en Pola de Lena. En todo caso, usted aquí es más generoso —o quien haya colaborado con usted lo es en este párrafo concreto— y nosotros, desde luego, le vamos a dar nuestro apoyo igualmente a este punto.

No podemos dar nuestro apoyo al segundo y tercero —los puntos 4 y 5 que ustedes así enumeran— fijando plazos máximos para la entrada en servicio de determinados tramos, y al otro que, como complemento del anterior, dice: comprometer con urgencia la licitación de ciertas unidades. Créame que el compromiso es de máxima prioridad, pero nos parece muchísimo más sereno —y para no entrar en eso que, entendí, que usted quería criticar— que en sede parlamentaria se hagan planteamientos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE:** Le ruego termine, señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GONZÁLEZ:** A mí —que llevo siendo parlamentaria unos cuantos años— me sorprende ese planteamiento, señor Álvarez Sostres. En todo caso, en sede parlamentaria hay que tener debates

parlamentarios, faltaría más; hay que trasladar al Gobierno iniciativas como las que hoy estamos aquí debatiendo y, por supuesto, el Gobierno tiene también su ámbito de responsabilidades. No se preocupe de ello. Lleva muy poquito tiempo al frente del departamento doña Ana Pastor, pero sus compromisos han sido claros y diáfanos dentro de las disponibilidades presupuestarias que, por cierto, los anteriores gobernantes dejaron bastante maltrechas. **(El señor Álvarez Sostres pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Álvarez Sostres.

El señor **ÁLVAREZ SOSTRES**: Un minuto, señor presidente, por favor.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Por qué solicita la palabra?

El señor **ÁLVAREZ SOSTRES**: Por alusiones en el caso del portavoz PSOE y también de la portavoz parlamentaria para matizar algunas de sus intervenciones, sin más; quiero hacer una matización.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Álvarez Sostres, entiendo lo que dice, pero usted en su intervención también ha citado y ha hecho referencias. Desde luego, al señor Trevín se las ha hecho en su intervención respecto a su etapa de delegado del Gobierno y, por lo tanto, que haya habido referencias entra dentro de la más pura y lógica contradicción. Lo siento mucho, pero no se lo concedo.

El señor **ÁLVAREZ SOSTRES**: Insisto, señor presidente, porque se han puesto aquí en cuestión datos nuevos que tengo que contestar.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, pero le estoy diciendo que forman parte de la contradicción del debate.

En los términos que hemos dispuesto antes, en torno a la una efectuaremos las votaciones. Ruego que traigan a la señora letrada los textos transaccionados si hay alguien que todavía no los aportó. **(Pausa.)**

Comenzamos la votación. En primer lugar, el punto 2.º del orden del día, que es la proposición no de ley relativa a la puesta en circulación de los trenes Avant en el trayecto entre Ourense y A Coruña, de la que es autor del Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Punto 3.º: Proposición no de ley sobre aceleración del inicio de las obras de soterramiento de la actual línea de ferrocarril Barcelona-Portbou a su paso por Montcada i Reixac, de la que es autor el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Se va a votar una tran-

sacción en los términos que ya son conocidos por sus señorías.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 41; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Punto 4.º del orden del día: Proposición no de ley sobre la reforma de la inspección de la aviación civil y la creación de un cuerpo de inspectores del Estado en dicha materia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Punto 5.º del orden del día: Proposición no de ley sobre la inclusión en el corredor ferroviario mediterráneo del trazado por el litoral de Andalucía, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 23; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Punto 6.º del orden del día: Proposición no de ley sobre la puesta en funcionamiento de la variante ferroviaria de Pajares, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, con las enmiendas que han sido aceptadas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 23; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Punto 7.º del orden del día: Proposición no de ley sobre la potenciación y la mejora del ferrocarril. Es autor el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. Se somete a votación en los términos de la enmienda de modificación de Convergència i Unió, la número 2.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 24.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Punto 8.º del orden del día: Proposición no de ley relativa al corredor ferroviario del Mediterráneo, de la que es autor el Grupo Parlamentario Popular. Se somete a votación en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

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

Punto 9.º del orden del día: Proposición no de ley relativa a la variante de Pajares, de la que es autor el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. Se somete a votación con las enmiendas que han sido aceptadas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 27; en contra, 13; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Finalmente, punto 10.º del orden del día: Proposición no de ley relativa a la ocupación provisional de los

terrenos propiedad de ADIF ubicados entre la antigua estación de Renfe y el cargadero de mineral de Almería. Es autor el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y se somete a votación en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Se levanta la sesión.

Era la una y cinco minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

