



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2004

VIII Legislatura

Núm. 54

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 4

celebrada el miércoles, 23 de junio de 2004

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Por la que se insta al Gobierno a que estudie con la máxima urgencia el trazado alternativo a la autopista del Occidente de Asturias, a partir de la variante de Navia hasta su enlace con la citada infraestructura en la Comunidad Autónoma de Galicia, alejándola de la rasa costera. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000027.) 3
- Sobre ejecución de la variante de Navia hasta su enlace con Galicia, de la autovía del Cantábrico en su tramo occidental. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000060.) 3

	Página
— Relativa a la ejecución de la variante de Pajares en los tiempos comprometidos. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000091.) .	6
— Sobre actuaciones para solucionar los problemas derivados de espacio y comodidad que afectan a los usuarios de la estación de tren de Sant Joan Despí (Barcelona). Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC). (Número de expediente 161/000007.)	9
— Relativa a la mejora de las condiciones de la estación de tren de Sant Joan Despí. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000083.)	9
— Sobre retirada del Plan director de ampliación del aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000018.) ..	12
— Relativa a la revisión de peajes en la Autopista A-9. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000025.)	18
— Sobre modificación del trazado de las obras del AVE para no dañar el acueducto de la Torre d'en Lloris en Xàtiva (Valencia). Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000052.)	23
— Relativa a la puesta en funcionamiento del apeadero de RENFE en el municipio de Premià de Mar (Barcelona). Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000038.)	26
— Relativa a la realización de un acceso para personas con movilidad reducida en la oficina de correos de Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona). Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC). (Número de expediente 161/000074.)	30
— Sobre realización de los tramos del periférico de circunvalación de Santiago en la zona noroeste de la ciudad. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000057.)	31
— Sobre construcción del cuarto movimiento en el periférico de circunvalación de Santiago en el tramo Castiñeiro-Cornes. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000058.)	34

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, se abre la sesión. Les voy a proponer en primer lugar a solicitud de diversos grupos parlamentarios, en concreto el Grupo Parlamentario Popular en un caso y el Grupo Parlamentario Socialista en otro, la modificación del orden del día, de tal manera que se debatan en primer lugar las proposiciones números 4 y 9 y las números 7 y 8 en último lugar. La propuesta de la Presidencia es que haya dos debates agrupados, puesto que son proposiciones de ley que versan sobre el mismo asunto. Así, la primera se debatiría con la 11, puesto que ambas tratan de la estación de tren de Sant Joan Despí, una es

proposición del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Cataluña y la otra del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). El debate sería conjunto, aunque la votación, obviamente sería, separada. También se agruparía la proposición número 4 con la 9, ya que versan ambas sobre la variante de Navia.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, nos parece bien, tal y como lo habíamos comentado, pero como quiera que había otra de Asturias que es la número 12 y por las mismas razones que habíamos solicitado el debate en primer lugar de estas dos proposiciones, pediríamos que la 12 se debatiera a continuación de la 4 y la 9 por las mismas razones de necesidad de ausentarse.

El señor **PRESIDENTE**: Completamente de acuerdo. Voy a dar el orden para que nos quede a todos claro. El primer punto que se debatiría sería la proposición no de ley que figura en el orden del día con el número 4, que se debatiría agrupada con la número 9. La segunda que se debatiría es la número 12. La tercera que se debatiría es la que ya figura como número 1, que además se debatiría conjuntamente con la número 11, y a partir de ahí seguiríamos el orden establecido salvo cuando lleguemos a las 7 y 8, que pasarían a ser la 11, y la 12. Por último, antes de comenzar el debate, decirles que no se votará antes de la una de la tarde.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE ESTUDIE CON LA MÁXIMA URGENCIA EL TRAZADO ALTERNATIVO A LA AUTOPISTA DEL OCCIDENTE DE ASTURIAS, A PARTIR DE LA VARIANTE DE NAVIA HASTA SU ENLACE CON LA CITADA INFRAESTRUCTURA EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA, ALEJÁNDOLA DE LA RASA COSTERA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000027.)**
- **SOBRE EJECUCIÓN DE LA VARIANTE DE NAVIA HASTA SU ENLACE CON GALICIA, DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO EN SU TRAMO OCCIDENTAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000060.)**

El señor **PRESIDENTE**: Si les parece, podemos comenzar, tal y como hemos dicho, con el debate de la proposición no de ley que figura en el orden del día como la número 4 y que se debatirá agrupadamente con la número 9. Para presentar la proposición no de ley número 4, que ha formulado el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el portavoz de Izquierda Unida, y a continuación intervendrá el portavoz de Grupo Popular.

El señor Llamazares tiene la palabra.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Señorías, comparezco en nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde para presentar una iniciativa que tiene que ver con la autovía del Cantábrico en su tramo occidental y que pretende algo que ha sido aprobado en diversas ocasiones por el Parlamento autónomo asturiano y por la Junta General del Principado y que no ha sido escu-

chado por el Gobierno central, en particular por el Ministerio de Fomento. No es otra cosa que intentar que se modifique el trazado actual a partir de la variante de Navia hasta su enlace con la citada infraestructura en la Comunidad Autónoma de Galicia, y eso porque existirían tanto razones de fondo como razones de procedimiento. En las razones de fondo están las ambientales y las que tienen que ver con la estructura agraria de esa zona de Asturias y, por tanto, con la necesidad de preservar valores naturales y al mismo tiempo el modo de vida de una parte de los ciudadanos de la comunidad autónoma, además un modo de vida muy cuestionado por las políticas agrarias comunitarias. En ese sentido también existen razones de procedimiento, toda vez que, como en muchos estatutos de autonomía, la Comunidad Autónoma asturiana tiene las competencias en materia de ordenación territorial y no ha sido escuchada en la elaboración de esos trazados de la autovía del Cantábrico, en concreto en su tramo occidental entre la variante de Navia hasta la Comunidad Autónoma de Galicia. Esas razones han sido esgrimidas en diversas ocasiones por el Parlamento autónomo asturiano: la más antigua en el último periodo data de 1999 en el debate del estado de la comunidad y la más cercana data de 20 de mayo de 2004 y existe una resolución unánime de los grupos de la Cámara en la que se plantea que se estudie con la máxima urgencia un trazado alternativo de la autopista en el occidente de Asturias, y se incorpora una enmienda teniendo en cuenta la evolución de la ejecución de la obra para que se mantenga esa posibilidad de acuerdo con el cronograma previsto y con la financiación comunitaria. Nosotros creemos que esos criterios que han sido aprobados por el Parlamento asturiano deben ser de alguna forma respaldados por el Parlamento español para hacer compatible, por una parte, la vocación de la Comunidad Autónoma de influir en la política territorial, también la voluntad de los ciudadanos representados en el Parlamento autónomo de que se revise el trazado en esa zona y, por otra parte, también el interés general para que la ejecución de esa obra se dé de acuerdo con los plazos previstos. Esos planteamientos son los que hacemos en nuestra iniciativa parlamentaria, y nos gustaría que al cabo de apenas un mes de la aprobación de una similar en la Junta General del Principado, esta iniciativa parlamentaria respalde la posición del Principado que hace compatible su competencia en materia de ordenación del territorio con la obra de infraestructuras en marcha en la autovía del Cantábrico en el tramo occidental. Ese es el sentido de nuestra propuesta, y en ella pedimos que con la máxima urgencia se realice un estudio sobre un trazado alternativo de la autopista del occidente de Asturias a partir de la variante en Navia hasta su enlace con la citada infraestructura en la Comunidad Autónoma de Galicia, alejando dicha infraestructura de la rasa costera.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde ahora el turno de palabra a la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Agradezco a la Comisión el cambio del orden del día, porque de otra forma hubiese sido imposible que esta diputada pudiese estar presente para defender las proposiciones no de ley que afectan a la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, a la que tengo el honor de representar en esta Cámara.

Durante la campaña electoral de las elecciones del pasado 14 de marzo, el Partido Socialista prometió a los asturianos cambiar el trazado de la autovía del Cantábrico en su zona occidental y en lo que va más exactamente desde la variante de Navia hasta Galicia. Izquierda Unida se ha sumado a dicha iniciativa, y los tramos afectados y cuyo trazado se pretende cambiar serían aquellos de Navia-Tapia, Tapia-Barres y Barres-Ribadeo, iniciándose el trazado que nos ocupa con la variante de Navia, que tiene fijada su puesta en servicio para el mes de mayo de 2005 y que pondrá definitivamente fin a los atascos históricos que en la vía de Navia se producen tan a menudo.

Es necesario, señor presidente, señorías, hacer un pequeño repaso histórico y comenzar manifestando que se dijo que los tramos Otur-Querúas, Cadavedo-Novellana, inaugurados en el año 1995 y en el 1996 por el Gobierno socialista de España, tenían una estructura de primera calzada de lo que sería una futura autovía. Estos tramos discurren, como lo prueban estas localidades, por la rasa costera. La Junta General del Principado se ha pronunciado desde hace quince años por unanimidad para que la ejecución costera se llevase a cabo. Pero aquella primera calzada que había llevado a cabo el Partido Socialista no vio hecho realidad que pasase a ser una autovía hasta que llegó el Partido Popular al gobierno de España. Entonces se pone en marcha la tan deseada, esperada y añorada obra de la autovía del Cantábrico en su paso por Asturias, y entonces, en ese momento precisamente, es cuando comienza la movilización. ¿Cuáles eran los fines de la movilización para cambiar el trazado de la rasa costera? Los responsables de esas movilizaciones serán los que lo tengan que decir, pero yo puedo aventurar que probablemente sea impedir la puesta en marcha de un proyecto del Partido Popular. Así de sencillo, pero como no es la única vez que sucede, tengo que pensar que esto fue así. Siguiendo con esos antecedentes, en 1994 los ministros de transportes de la Unión Europea aprueban y posteriormente se incluye en el PDI, por acuerdo del Consejo de Ministros, sin que su trazado mereciese la más mínima consideración, la autovía del Cantábrico. En el año 1996, la Unión Europea —me estoy refiriendo al mes de septiembre— incluye la autovía del Cantábrico en el mapa básico de la red transversal de carreteras, con un soporte documental respecto a su trazado que, efectiva-

mente, va por donde está hecho el trazado por el Gobierno del Partido Popular. Un documento elaborado en 1997 por los técnicos del Ministerio de Fomento demuestra y avala que el trazado interior de la autovía tendría mayor impacto ecológico que el costero. El ahorro del trazado por la rasa costera es de casi 160 millones de euros. Por lo tanto, si hoy no tomamos un acuerdo claro respecto a qué es lo que se debe llevar a cabo y si hay gentes interesadas en paralizar la autovía, que lo digan claramente, pero a cualquier entendedor le tiene que parecer lógico que si se estudia un nuevo trazado se producirán unos retrasos. Si no tomamos ese acuerdo claro, como decía, se podrían perder los fondos europeos destinados a esta obra fundamental para el desarrollo económico y social del Principado de Asturias, y yo tengo que decirles que nuestra postura es inamovible por una única y exclusiva razón de peso, y es que la coherencia y el rigor son fundamentales en los actos que presidan la acción política. El Partido Popular está obligado a seguir con la coherencia que hemos mantenido durante ocho años para que la infraestructura pudiese disfrutarse en nuestra región, y no creo que un gobierno responsable pueda perder el tren de llevar a cabo esta obra en el tiempo previsto y con el presupuesto previsto porque, como decía antes, podríamos perder los fondos, podría retrasarse la infraestructura y Asturias podría volver otra vez al aislamiento al que nos tuvo acostumbrados el Partido Socialista durante los catorce años de su gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: A ambas proposiciones de ley ha formulado enmiendas el Grupo Parlamentario Socialista. Corresponde por lo tanto la palabra a la señora Carcedo.

La señora **CARCEDO ROCES**: Para empezar, voy a aclarar, a efectos del «Diario de Sesiones», dos asuntos incorrectos que ha expresado la portavoz del Grupo Popular. El primero es lo que ha dicho respecto a que el Partido Socialista Obrero Español ha mantenido en la campaña electoral de estas elecciones generales la promesa de cambiar el trazado de esta autovía. Para su conocimiento y del conjunto de la Cámara, tengo que decir que la posición del Partido Socialista ha sido de conocer la situación en la que se encontraba el expediente administrativo para actuar en función de las posibilidades de adaptación del trazado, pero sin generar ningún retraso. Esa ha sido la posición, y las hemerotecas están ahí para corroborar la posición del Partido Socialista. La segunda cuestión que hay que aclarar necesariamente en esta Comisión es la exposición de motivos de esta iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario Popular. En ella se dice que el Partido Socialista ha situado en un retraso histórico las infraestructuras en Asturias. Tengo que decirle que el estudio de detalle para esta infraestructura en concreto, además de que toda la autovía del Cantábrico está incluida en el

Plan de Infraestructuras, ha sido comenzado en el año 1994, el 6 de mayo, para todo el expediente administrativo de esta autovía, y en el año 1994, que yo sepa, era un gobierno socialista el que estaba en España. Y tengo que decirle a raíz de todo esto que los atrasos en este expediente han sido generados precisamente por el Partido Popular, porque desde el año 1995, cuando se contrata el estudio informativo para este tramo, con seis meses de plazo, no toman ninguna iniciativa administrativa hasta el 29 de diciembre de 1997. Es decir, una obra contratada ya saliendo el anterior Gobierno socialista es aplazada hasta finales de 1997, dos años y un año y medio más en los trámites de evaluación de impacto ambiental. Por tanto, hablemos de retrasos, dejémoslos en su justa medida y continuemos el debate, que en el día de hoy surge por las consecuencias de un paradigma que es sencillamente cómo se entiende el modelo de Estado. Y en este caso, en el caso del uso del suelo, tiene una expresión nítida. Se han utilizado las competencias de la Administración General del Estado a modo centralizado, ciego, cómodo para el administrador y desde luego en este caso concreto con total tozudez. Un asunto como el uso del suelo, en el que las competencias de la Administración General del Estado en la defensa de las infraestructuras del interés general tienen necesariamente que coordinarse con las competencias de ordenación del territorio de competencia exclusiva de las comunidades autónomas, ratificada en reiteradas sentencias por el Tribunal Constitucional, no puede ejecutarse de espaldas a la voluntad democrática de las comunidades autónomas que sustentan esta competencia. El ejercicio de estas competencias debe ser en coordinación y nunca con confrontación, como ha sido el caso sistemático de las infraestructuras de interés general en Asturias, porque el efecto de unas infraestructuras de esta envergadura son determinantes en una competencia que tienen las comunidades autónomas como es la ordenación del territorio. La sinergia y los efectos de coordinación y de complementariedad de las infraestructuras no pueden ser sustituidos por el conflicto de intereses que caracterizó a este trazado.

Paso a concretar la posición de cada uno en este asunto. Teniendo en cuenta estas circunstancias y el efecto que sobre la ordenación del territorio y sobre los usos del suelo y los distintos intereses económicos y sociales en el occidente de Asturias, la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, en el ejercicio de sus competencias, reclamó el respeto y la observancia de sus competencias por parte de la Administración General del Estado. Y así ha habido hasta nueve pronunciamientos de la Junta General del Principado en todo este tiempo, reiterada y sistemáticamente desoídos por la Administración General del Estado con una forma tan singular de ejercer sus competencias por quienes precisamente tienen la responsabilidad de velar por que funcione el modelo de Estado de que nos dota-

mos los españoles. Y digo que ha habido reiteradas posiciones y reiterados pronunciamientos y exigencias de observancia de las competencias de la comunidad autónoma en defensa de un trazado que se ajustara al modo de vida y a las características de la Comunidad Autónoma de Asturias y para que esta infraestructura engarzara cómodamente en el modo de planificación territorial, porque fruto de este desprecio a las competencias autonómicas es la intervención de la anterior portavoz, que activamente ignora que en este tiempo ha habido unas directrices de ordenación del territorio en Asturias y en el año 1995 ha habido unas directrices de la franja costera, en las que se define la franja costera asturiana como un valioso espacio natural. Esa es fundamentalmente la razón, la preservación de ese valioso espacio natural de la franja costera asturiana, lo que ha orientado las posiciones, insisto, de hasta nueve pronunciamientos de la Junta General del Principado. El último pronunciamiento, como decía el portavoz de Izquierda Unida, reciente, porque se dirigía al actual Gobierno, después de reiteradas posiciones y llamamientos al anterior Gobierno de España, pide que de forma urgente se analicen las posibilidades de optar por un trazado alternativo que se ajustase mejor a las condiciones que anteriormente ha expuesto.

Paso a defender en concreto la literalidad de la enmienda. Conocido el expediente, pedimos al ministerio que, sin generar ningún retraso y ajustándose a los plazos previstos para la ejecución de esta importante infraestructura para Asturias, estudie y agote las posibilidades de mejora del trazado de forma que si no se hace un cambio radical del trazado, sí se mejore para minimizar los impactos tanto sobre la rasa costera como sobre la actividad ganadera a que antes hacía referencia el portavoz de Izquierda Unida y que se encuentra tremendamente afectado por esta infraestructura, ya que en este territorio se ubican las más importantes explotaciones ganaderas de Asturias.

Termino, señor presidente, agradeciendo su benevolencia y pidiendo la votación que ayer produjimos en el Pleno por unanimidad en un asunto importante para una comunidad autónoma. Este es un asunto importante para Asturias, y a mí me gustaría que nuestra enmienda fuese aceptada porque es realista, respeta todos los antecedentes, intenta compaginar las competencias de cada cual y da respuesta al momento actual en la defensa del interés general de Asturias, que es el interés ambiental, el interés económico, el interés territorial y también la celeridad en la ejecución de unas infraestructuras de enorme trascendencia para el futuro de Asturias.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación corresponde posicionarse al resto de los grupos parlamentarios comenzando por el Grupo Parlamentario Mixto. **(Pausa.)** El Grupo Parlamentario Canario. **(Pausa.)** El Grupo Parlamentario Vasco. **(Pausa.)** El Grupo Parla-

mentario de Esquerra. **(Pausa.)** El Grupo Parlamentario de Convergència i Unió. **(Pausa.)** Pido al portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida y posteriormente al portavoz el Grupo Parlamentario Popular que fijen su posición respecto a la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **LLAMAZARES TRIGO:** Nosotros no nos hemos sumado a ninguna posición sobre la autovía del Cantábrico en su tramo occidental porque esta es una posición de Izquierda Unida desde hace muchos años. Yo la recuerdo, o sea que no me queda muy lejos. En todo caso, nosotros creemos que la enmienda que se presenta es un punto de encuentro para hacer compatible, por una parte, revisar el trazado actual y, por otra, ejecutar la obra, que es lo que preocupa a los grupos de la Cámara. Por tanto vamos a aceptar la enmienda, sin ser nuestra posición inicial, pero sobre todo como un punto de encuentro.

El señor **PRESIDENTE:** La portavoz del Grupo Popular, señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU:** Rectifico en cuanto a si interpreté o pudo haberse interpretado de mis palabras que Izquierda Unida se sumase al cambio del trazado en la actualidad porque, efectivamente, es algo ya históricamente demostrado que siempre han defendido ese trazado retirándolo de la rasa costera. Tengo que decir que, por coherencia y por rigor, que, como dije anteriormente, deben presidir nuestros actos, nosotros no podemos admitir una enmienda que obviamente va a llevar consigo aparejado un retraso, e insisto en que el retraso histórico de las infraestructuras en la región del Principado de Asturias se debe a la...

El señor **PRESIDENTE:** Señora Castro, posiciónese sobre la enmienda ya, no reabramos el debate.

La señora **CASTRO MASAVEU:** Señor presidente, nosotros no podemos admitir esa enmienda por coherencia y por rigor.

— **RELATIVA A LA EJECUCIÓN DE LA VARIANTE DE PAJARES EN LOS TIEMPOS COMPROMETIDOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000091.)**

El señor **PRESIDENTE:** Iniciamos el debate de la proposición no de ley que figura en el punto número 12, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa tiene la palabra la señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU:** El pasado 1 de junio, la ministra de Fomento anunció que había suspen-

dido la licitación de tres tramos de la variante de Pajares o tren de alta velocidad, obra que unirá Asturias con la meseta. Durante más de veinte años los asturianos vienen reclamando esta infraestructura, que les ha sido siempre negada, con sindicatos, empresarios y todos los partidos políticos, a excepción del Partido Socialista, que tanto a nivel regional como en el ámbito nacional en esta propia Cámara se han opuesto sistemáticamente a esta obra. Toda la sociedad asturiana, repito, en un clamor unánime, reivindicó la variante de Pajares. El Gobierno del Partido Popular, conocedor de su imprescindible necesidad para el desarrollo tanto social como económico del Principado de Asturias, desde todos los puntos de vista, por tanto, puso en marcha, por justicia y por coherencia, esta gran infraestructura, que es probablemente una de las más ambiciosas que se están desarrollando en estos momentos en el conjunto de la Unión Europea. La señora ministra alega para la suspensión varios argumentos y voy a citarlos textualmente porque insisto en que el aislamiento del Principado de Asturias se debe a las malas políticas del Partido Socialista durante su gobierno, porque si bien antes se nos ha dicho que en el año 1994 se había puesto en marcha el estudio de detalle, tengo que recordar en este momento que ese estudio de detalle podía haberse hecho en el año 1982 cuando el Partido Socialista llega al gobierno; por lo tanto, si antes eran 12 años de retraso, en este caso supuso los 14 años que el Partido Socialista estuvo gobernando en nuestro país. Decía que la señora ministra había dicho textualmente que la suspensión estaba provocada por barbaridades en la tramitación —palabras de la señora ministra—, y se refiere al método utilizado de proyecto y obra, es decir, licitación y adjudicación simultáneas de la redacción del plan y de su posterior ejecución. Este es un sistema que se utiliza con frecuencia, que lo utiliza el Ejecutivo asturiano, que es del Partido Socialista, y determina solamente la voluntad de realizar una obra acortando los plazos. Añade la señora ministra otro argumento de peso para llevar a cabo la paralización y dice textualmente: la vecindad de Cascos. Señorías, permítanme que diga que semejantes declaraciones solamente reflejan el talante y el carácter de quien las pronuncia. La obra tiene un presupuesto de inversión de más de 1.500 millones de euros, y los factores determinantes son, en primer lugar, la indiscutible necesidad ferroviaria para romper el aislamiento del Principado de Asturias; en segundo lugar, la decidida voluntad política del Partido Popular de conectar Asturias con la meseta por la alta velocidad y, en tercer lugar, porque la política económica del Partido Popular permitió financiar la totalidad de una red de alta velocidad. Por esto es posible la variante de Pajares, y no por vecindad ni por caprichos, como vino ocurriendo durante muchos años con un gobierno socialista que se olvidó de Asturias e hizo posibles esas obras en otras comunidades autónomas. Yo me pregunto: por qué paralizan las obras la ministra y el gobierno del señor Zapatero ¿Para que no se ejecuten los proyectos

del Partido Popular? ¿Para que con el dinero público de estas obras paralizadas se hagan obras en las comunidades autónomas de las que es rehén el gobierno del señor Zapatero? Y quiero recordar aquí otra frase también histórica, porque desgraciadamente este Gobierno está pronunciando frases que pasarán a la historia: ha dicho la ministra de Cultura que el dinero público no es de nadie, y yo les quiero recordar al Gobierno socialista y a sus representantes en esta Comisión que el dinero público es de todos los españoles y por lo tanto se debe administrar de acuerdo con las necesidades de cada comunidad autónoma y de las personas, y no atendiendo a criterios de caprichos políticos. Insisto, ¿significa esta paralización un nuevo desprecio al Gobierno asturiano, que no ha sido capaz ni siquiera de colocar un ministro asturiano en el Gobierno, cuando esas comunidades de las que es rehén este Gobierno ha colocado ministros? Podría citar más, pero no creo necesario hacerlo porque la opinión pública conoce a los gobiernos por sus hechos, y en materia de infraestructuras, como en tantas otras cosas, los asturianos tienen muy claro qué es lo que han recibido de unos y de otros. Señor presidente, lo que nosotros queremos es que se corrija de forma inmediata la decisión tomada por la señora ministra y se continúe la ejecución de la variante de Pajares en su totalidad y en los tiempos comprometidos.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley le ha formulado enmiendas el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida y el Grupo Parlamentario Socialista. Para la defensa de su enmienda tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

El señor **LLAMAZARES TRIGO:** Nos encontramos en relación con esta iniciativa ante una cuestión prioritaria de lo que podemos denominar el futuro de la Comunidad Autónoma asturiana. La variante de Pajares es un símbolo para la comunidad autónoma, no solamente un símbolo de superación del aislamiento, porque el actual trazado es un trazado complicado, sinuoso, obsoleto, sino también porque es un símbolo de la modernización necesaria de nuestra comunidad autónoma. En ese sentido existe un gran acuerdo, que creo que no es conveniente romper, entre las fuerzas políticas y las organizaciones sociales, yo diría que entre la ciudadanía asturiana, en torno al futuro de Asturias y en particular en torno a la necesidad de la variante ferroviaria de Pajares. Una cosa es eso, señorías, y otra bien distinta son las opciones que ha tomado un gobierno determinado en relación con la ejecución de la variante ferroviaria de Pajares. Podríamos decir que esta obra ferroviaria es una obra maldita. Hubo ocasiones en que se programó esta obra, quedó paralizada prácticamente ya en su inicio y vuelta otra vez al punto de partida. Eso no debería ocurrir, y yo creo que no está en la mente de nadie que vuelva a ocurrir, sino que esta obra se va a llevar a cabo y se va a llevar ade-

lante porque además lo quiere la mayoría de la ciudadanía de la Comunidad Autónoma asturiana. Pero decía que otra cosa es la gestión de un gobierno concreto, y nosotros ahí tenemos que decir que en ningún momento los que formamos parte en su época de la plataforma de la variante ferroviaria de Pajares planteamos que esa variante debiera ser en alta velocidad, en ningún momento lo planteamos. Tuvimos un debate en esa materia y queríamos una variante que hiciera compatible el transporte por ferrocarril tanto de pasajeros como de mercancías, y ese era un planteamiento estratégico de nuestra plataforma, de la que formábamos parte prácticamente el entramado político y social de la Comunidad Autónoma asturiana, y tampoco hicimos causa en esa plataforma y en las fuerzas políticas que formábamos parte de ella de los procedimientos de adjudicación de la obra. Por lo tanto, esas materias yo quería salvarlas de mi intervención. No hicimos causa de los procedimientos de adjudicación, independientemente de que todos sepamos que los procedimientos de adjudicación que son por mecanismos urgentes reducen las garantías públicas, en esa materia y eso es un axioma, no es una opinión. En todo caso, lo importante es el presente y el futuro para Izquierda Unida, para nuestro Grupo Parlamentario en este Congreso de los Diputados, y por tanto nosotros queremos que la obra se realice, que se ejecute ya como estaba prevista, que, sin perjuicio de los mecanismos y los procedimientos más adecuados, el calendario de ejecución de obra se lleve a efecto y por otra parte también que las previsiones presupuestarias que esta obra requiere se desarrollen.

Hay que tener en cuenta que la variante ferroviaria de Pajares fue declarada prioritaria por ley por este Parlamento en 1997, prioritaria por ley. Por lo tanto, nosotros creemos que no es un mandato únicamente de la ciudadanía o una coincidencia social y política muy importante en Asturias en relación con su modernización, ni tampoco un mandato parlamentario del Parlamento autónomo, sino que es un mandato de este Parlamento por ley. Es una obra decidida por ley, a diferencia del resto del Plan Director de Infraestructuras, que no tenía carácter de ley, esta obra sí tenía carácter de ley y de ley prioritaria. Por lo tanto, nosotros creemos que hay que preservar, y en ese sentido va nuestra enmienda, independientemente de la opinión sobre los procedimientos de adjudicación, que es una opinión de gestión del gobierno en cada momento, y que tendrán que criticar o que valorar las fuerzas políticas que estén en la oposición, independientemente de eso, nosotros creemos que lo importante hoy es garantizar que estas medidas no son dilatorias, que los plazos se cumplen y que las previsiones presupuestarias también se llevan a efecto por parte del nuevo Gobierno. En ese sentido va la enmienda del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz el señor Suárez.

El señor **SUÁREZ GONZÁLEZ**: Señor presidente, señorías, yo creo que esta aproximación a la construcción de la denominada variante de Pajares, como actuación básica para impulsar el desarrollo de Asturias, deberíamos hacerla situándonos en el momento actual, con gran realismo, alejados de las proclamas electorales y tratando de que al final esta Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados sea capaz en el día de hoy de tomar una decisión que siga impulsando la construcción de esta actuación, como dije, básica para Asturias, para superar su actual trazado ferroviario, que, como decía Gaspar Llamazares, no va a encajar en las futuras estructuras ferroviarias y en el papel que en el futuro va a jugar el ferrocarril en las comunicaciones. Cuando en este Congreso se aprobó el Plan Director de Infraestructuras, siendo ministro el señor Borrell y presidente del Gobierno don Felipe González, el Plan Director de Infraestructuras para el año 1993-2007, aprobado también en este Congreso, ya se contemplaba en él esta actuación básica como una de las grandes actuaciones que contemplaba el Plan Director de Infraestructuras. El Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 ya se colocaba en un contexto temporal en el que se daban las condiciones para afrontar esta actuación básica en Asturias. Por un lado, la variante de Pajares no iba a quedar como una actuación aislada en la cordillera cantábrica para salvar la barrera de comunicación entre Asturias y la meseta, sino que la denominada variante del Guadarrama, que construye un nuevo trazado desde Madrid hasta Valladolid, iba a permitir conectar por una nueva vía ferroviaria, con velocidades distintas a las actuales, Asturias con la meseta y con Madrid. Y en segundo lugar, porque en este contexto temporal, 2003-2007, ya se encontraría finalizada o muy avanzada, finalizado como está en estos momentos y muy avanzada como está también, la construcción de dos infraestructuras básicas también para Asturias, una, la autovía del Cantábrico y otra, la autovía para comunicar Asturias con la meseta. Autovía autopista, porque una parte de esa autovía que nos une a la meseta es de peaje y se ha encargado el Gobierno del Partido Popular, el Gobierno del señor Aznar, además de privatizar la empresa explotadora de ese peaje, de ampliar ese peaje en 20 años más, con lo cual la salida por autopista de Asturias hacia la meseta, de Asturias hacia Madrid, hasta el año 2050, va a estar sujeta a peajes. Por lo tanto, superados o en avanzado estado de superación estos importantes estrangulamientos, la salida al oeste de Asturias y la salida por autovía a la meseta, los socialistas contemplamos, en nuestro Plan Director de Infraestructuras acometer la variante de Pajares. En el año 2003, el Gobierno del Estado adjudicó los cuatro tramos correspondientes al túnel principal de la variante de Pajares, y recalco los cuatro tramos correspondientes al túnel prin-

cipal o, lo que es lo mismo, a la actuación más importante de la denominada variante de Pajares, la actuación que más recursos va a necesitar y la actuación básica. Hasta el momento prácticamente no se han iniciado las obras; es más, de los 2.289 millones de euros que se prevén, se han invertido 6,8 millones de euros, un 0,3 por ciento. Eso sí, se colocaron en el mes de febrero, antes de las elecciones, a la carrera, dos dovelas, una en la parte de León, en Arrola, y otra en la parte de Asturias, en Pola de Lena. En febrero de este año se adjudicaron tres nuevos tramos, además del túnel que se había adjudicado en el año 2003, los tramos que van desde Pola de Lena del túnel por parte asturiana y desde La Robla al túnel por parte de León. Estas son las licitaciones, las que van a los túneles, las que están suspendidas. No está suspendida la licitación básica de la variante de Pajares, que es el túnel, que es la actuación fundamental y básica, la de más cuantía económica y la fundamental, la que va a determinar la finalización de esta infraestructura ferroviaria. Por lo tanto, no debe hablarse de paralización de la variante de Pajares. Se suspenden dos tramos que no son los básicos y cuya nueva licitación el ministerio quiere retomar rápidamente por procedimientos más habituales, como el de redactar primero el proyecto y luego proceder a contratar las obras. Es más, hay muchos más datos de que la obra continúa en ejecución. Es decir, no hay ninguna paralización de la variante ferroviaria de Pajares más allá de la suspensión de tres tramos que no son básicos y fundamentales y que hay tiempo para realizar en el contexto general de finalización de la obra porque los plazos de ejecución de los túneles son superiores al de estas dos actuaciones, las de llegada a los túneles de Pola de Lena y La Robla. Por lo tanto, estos tramos no tienen por qué suponer retrasos en la ejecución de la variante, porque no son tramos críticos.

Por lo anteriormente expuesto, nuestra enmienda, la que hemos presentado a la proposición no de ley del Grupo Popular, busca colocarnos en el tiempo actual y dar un nuevo impulso todos, si es posible, a la construcción de esta infraestructura muy importante para Asturias. Nuestra enmienda plantea fundamentalmente que el Gobierno retome inmediatamente la licitación de los tres tramos suspendidos, sin que ello produzca ampliación de los plazos previstos para el desarrollo de la variante de Pajares. Por lo tanto, es una enmienda que busca en definitiva que se continúe con la construcción de la variante de Pajares, que constata que no hay ninguna paralización, que debemos todos, el conjunto de fuerzas políticas asturianas aquí representadas, trabajar por impulsar la construcción de la variante de Pajares y que hoy es un momento ideal, si hay una actitud positiva y realista por quien ha propuesto esta proposición no de ley, para propiciar una resolución en esta Comisión de Fomento que fortalezca hoy aquí desde el acuerdo la construcción de la variante ferroviaria de Pajares.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación corresponde el turno de palabra a los grupos parlamentarios que no han intervenido hasta este momento. ¿Desea algún grupo parlamentario hacer uso de la palabra? (**Pausa.**) En consecuencia, señora Castro, le ruego que se pronuncie usted sobre las enmiendas que le han formulado a su proposición no de ley.

La señora **CASTRO MASAVEU**: En primer lugar quisiera referirme, según el orden de intervención, a la enmienda de modificación de Izquierda Unida y presentarles asimismo una transaccional que leo textualmente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno al mantenimiento del calendario previsto de ejecución de la variante ferroviaria Pajares en su totalidad, sin perjuicio de los procedimientos más adecuados de licitación. Yo propongo eliminar «más adecuados» y añadir «y con el presupuesto comprometido». Esa es la propuesta del Grupo Parlamentario Popular. Si se aceptase, nosotros estamos dispuestos a unir esfuerzos. Consideramos que Izquierda Unida siempre ha defendido esta importante infraestructura, juntos la hemos defendido, y no va a ser menos en esta ocasión. Respecto a la enmienda del Grupo Socialista, yo diría que, si bien antes resaltaba la coherencia y la credibilidad que avala los actos de Izquierda Unida en este tema, no es así en el Grupo Socialista. El Partido Socialista se ha opuesto insistentemente en esta gran obra de infraestructura, y por lo tanto yo no puedo más que sospechar que en estos momentos lo único que pretende es intentar mejorar la situación creada por la señora ministra. Pero yo invitaría al Grupo Socialista a que se uniese a esta enmienda transaccional, que, si es admitida por Izquierda Unida, significaría el consenso de todas las fuerzas políticas para que el Principado de Asturias tenga esta gran infraestructura.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Llamazares, ¿acepta S.S. la propuesta de transacción?

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Sí, nosotros aceptamos la propuesta transaccional. Nos parece que no se sitúa en el pasado, no hace referencias a rectificación alguna, sino que se sitúa en el presente y en el futuro de la infraestructura; pero resalto que ahora no solamente nos interesa que haya unanimidad o unidad en los grupos de la Cámara sino también que el grupo parlamentario que sustenta la acción del Gobierno respalde también esta iniciativa para que sea no solamente unitaria sino que además sea viable. Nosotros no ignoramos quién es la fuerza que, aunque en minoría, respalda al Gobierno en esta Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, cuando se someta a votación, se someterá el texto con la enmienda transaccional que ha sido aceptada.

— **SOBRE ACTUACIONES PARA SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS DERIVADOS DE ESPACIO Y COMODIDAD QUE AFECTAN A LOS USUARIOS DE LA ESTACIÓN DE TREN DE SANT JOAN DESPÍ (BARCELONA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC). (Número de expediente 161/000007.)**

— **RELATIVA A LA MEJORA DE LAS CONDICIONES DE LA ESTACIÓN DE TREN DE SANT JOAN DESPÍ. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/000083.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al tercer punto del orden del día, que es el debate agrupado de las proposiciones no de ley que figuraban en el número 1 y en el número 11 anterior, es decir, sobre actuaciones para solucionar los problemas derivados de espacio y comodidad que afectan a los usuarios de la estación de tren de Sant Joan Despí, en Barcelona, formulada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana y la 11, sobre el mismo tema, formulada por el Grupo Parlamentario Catalán. Tiene la palabra en primer lugar, para la defensa de su proposición no de ley, el portavoz del Grupo de Esquerra, señor Tardá.

El señor **TARDÁ I COMA**: Señorías, hoy les planteamos una problemática que, por evidente, entendemos que no debe merecer grandes discusiones. Hablamos de una ciudad colindante con Barcelona, en el Baix Llobregat, de 30.000 habitantes, plenamente articulada en la gran área metropolitana de la capital catalana, con una estación de Renfe que en estos momentos acoge a 6.000 usuarios diarios. Con la integración tarifaria, la trama de cercanías se ha convertido en un soporte logístico de primera magnitud para articular el área metropolitana de Barcelona, con lo cual el incremento de usuarios ha sido extraordinario. Por contra, las instalaciones, en el caso concreto la estación misma, tienen graves deficiencias por lo que respecta a la funcionalidad. En estos momentos caben tres, cuatro, cinco personas como máximo en la estación, puesto que con las nuevas instalaciones que requiere la integración tarifaria el poco espacio que quedaba reservado para uso de los viajeros se ha visto reducido notablemente. Es una paradoja que un servicio de asistencia a la viabilidad del área metropolitana que pretende ser funcional y moderno se encuentre con este déficit tan extraordinario, repito, en una ciudad de 30.000 habitantes, con 6.000 usuarios y además, como todas las ciudades del Baix Llobregat, con un número importante de industrias, lo cual favorece el uso de los transportes públicos. Es por esto por lo que el Grupo de Esquerra Republicana de Cataluña ha presentado una proposi-

ción no de ley con la finalidad de asegurar que en un tiempo razonable se solucionarán los problemas de comodidad y de espacio. Entendemos que por las razones que se han argumentado aquí, no debería ser un problema que significara o representara grandes obstáculos. En ese sentido, debo comunicarles que hemos llegado a un acuerdo con el Grupo de *Convergència i Unió* y también con el Grupo Socialista, que, como usted ha indicado, han presentado también sendas proposiciones no de ley, y presentamos un texto transaccional que no ha sido difícil de consensuar puesto que, repito, el problema que presentamos es de una evidencia extraordinaria. En el texto que presentamos y que creo que se les ha sido repartido el primer aspecto es el de conciliar, y para ser razonables pero tampoco dilatar la posible solución, introducimos la frase «en el plazo de tiempo lo más breve posible», acogiéndonos también al criterio de ser lo más razonables posible. Hablamos de conciliar, repito, en el plazo de tiempo más breve posible la comodidad con las nuevas necesidades de espacio generadas por el incremento de usuarios de la estación Sant Joan Despí, es decir, hablamos de comodidad, de falta de espacio y de brevedad de tiempo. Tampoco hemos tenido la voluntad de marcar fechas concretas, entendiendo que ya se mostraba con este acuerdo, en caso que fuera aprobado, la voluntad política de los grupos y en este caso del Gobierno, caso, repito, que fuera aprobada, de solucionar el problema. Pero es que además introducimos una variable teniendo en cuenta la tradición de Renfe, que ha sido poco respetuosa normalmente con el patrimonio histórico, y podíamos mencionar múltiples ejemplos catalanes y españoles. Introducimos una variable que nos parece interesante, y es prevenir que cualquier actuación debe ser respetuosa con el patrimonio protegido, que en el caso del área metropolitana de Barcelona, zonas obreras, zonas en donde la falta de burguesía, ha dejado como huella un patrimonio histórico arquitectónico débil y algunas edificaciones, como las estaciones de Renfe, adquieren en este contexto de falta de patrimonio histórico una importancia que en otras zonas de Cataluña o del Estado español en donde hay una huella de patrimonio histórico más importante pierden protagonismo. Con esto nos atenemos a alguna experiencia de otras ciudades de Cataluña en las que Renfe ha sido, si me permite decirlo en catalán, *matusera*, cuya traducción al español creo que es *chapucera*. Renfe ha sido muy *chapucera* en algunas actuaciones y también ha sido condenada en los tribunales. Entendemos que cualquier actuación debería ser respetuosa, y repito que es una obviedad tener que decir esto y no deberíamos decirlo porque se supone que la ley está para cumplirla, y cuando los municipios y las comunidades autónomas legislan o aprueban ordenanzas de protección, están para ser respetadas. Entendemos, repito y para terminar, que es una demanda que da solución al uso del transporte público básicamente de traba-

jadores y trabajadoras, que, además de tener jornadas laborales largas, deben dedicar mucho tiempo, demasiado, a viajar y trasladarse a las fábricas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*), tiene la palabra el señor Grau.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Me sumo a la demanda de actuación del Gobierno en la estación de Sant Joan Despí, que, como es natural, al ser integrada en la red de cercanías, ha creado nuevas necesidades y nuevas facilidades para los habitantes que se desplacen a Barcelona, y, lógicamente, los 6.000 usuarios diarios no pueden ser atendidos como corresponde en una estación de las características de Sant Joan Despí. Es una ciudad, como ha dicho el señor Tardá, de 30.000 habitantes que ha propiciado gracias a esta integración tarifaria una comunicación importante de estos habitantes con la Ciudad Condal. Esta integración tarifaria ha originado la necesidad de implantación de máquinas automáticas y ha reducido básicamente la capacidad de las salas de espera, que ante inclemencias climatológicas propicia unas malas condiciones de servicio para los usuarios. Hay que proceder a la actuación de esta estación de acuerdo con las nuevas necesidades, de forma que se pueda atender el servicio de estos ciudadanos en condiciones paralelas a las de otras estaciones de la red tarifaria. Nosotros habíamos propuesto determinada urgencia en esta actuación; por el bien del servicio nosotros habíamos propuesto tres meses, solicitando que esta actuación tuviera una respuesta rápida por parte del Gobierno y de Renfe en la atención de estas necesidades. Entendemos la predisposición del Gobierno a escuchar esta propuesta y a atender esta iniciativa de Esquerra Republicana y de *Convergència i Unió*, y por el bien de la transacción y en la confianza de que habrá un buen diálogo nosotros estamos dispuestos a retirar de nuestra proposición inicial la propuesta de tres meses, en la confianza de que es una primera actuación. Lógicamente esperamos del buen hacer del Gobierno que responda a esta intención y no quede en una necesidad de nuevo recordatorio en plazos sucesivos, como con la iniciativa se verá después sobre *Premià de Mar*, en la cual ha habido un espacio de tiempo muy importante que no ha propiciado solución del tema.

Quiero también reiterar en mi turno la necesidad de la preservación de estos edificios protegidos. De alguna forma Renfe tendría que someter todos sus proyectos, y supongo que la iniciativa de respetar el edificio protegido así lo generará, a la necesidad de presentar este proyecto al ayuntamiento de Sant Joan Despí para que un edificio que seguramente será catalogado por este municipio tenga su protección en las actuaciones de Renfe. Estas actuaciones que de alguna forma se han basado en muchos otros casos en la funcionalidad y han

hecho perder en aras de seguridad o de otras necesidades de funcionalidad unas características de edificios que con el paso del tiempo han llegado a ser emblemáticos de la ciudad y cuya pérdida de imagen resta al menos especificidad municipal a determinadas áreas. También nos parece oportuno incluir en esta transaccional la preservación de este edificio protegido en el sentido de que esto dará derecho al municipio de Sant Joan Despí a tener voz y al menos opinión sobre las actuaciones que se van a realizar. De estas forma entre todos conseguiremos mejorar la actuación de la Administración pública al servicio de los ciudadanos. Por ello reitero nuestro voto favorable a esta transaccional y también la confianza de que la actuación será urgente, será rápida y que la necesidad de poner tres meses puede ser una necesidad que se vea obviada en el futuro porque la actuación será eficiente como corresponde.

El señor **PRESIDENTE**: A ambas proposiciones no de ley ha formulado enmiendas el Grupo Parlamentario Socialista y a la de Convergència i Unió el Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra en primer lugar la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: Yo empezaré un poco por el final de las actuaciones de mis antecesores. Yo creo que las estaciones de Renfe en la mayoría de ciudades y pueblecitos que hay en nuestro territorio, son una de las características históricas que dan más carácter a estos pueblos, por eso es muy importante que sepamos proteger estos edificios catalogados. La protección de estos edificios muchas veces conlleva problemas con los nuevos usos o las nuevas demandas de los usuarios en estas estaciones. En el área metropolitana de Barcelona vemos que normalmente las ciudades de su área han crecido muchísimo y el número de habitantes a veces se ha triplicado, con lo cual las estaciones, estos centros, estos edificios que antes servían, han pasado a ser muchas veces pequeños. Conformar un poco las nuevas necesidades de maquinaria en uso del tema tarifario hace que sea muchas veces difícil de conjugar las dos cosas. Por eso es importante que nosotros como grupo sepamos dar una visión distinta a lo que hasta ahora se iba haciendo. Nosotros creemos que es importante decir que las condiciones o las necesidades generadas por los usuarios han de estar equilibradas con los usos del edificio, por eso el ministerio pone bastantes condiciones a la hora de ampliar o hacer nuevas actuaciones en estos edificios. Al final, se ha logrado (también para nosotros es importante que los usuarios estén cómodos y además tengan los servicios con tiempos que tampoco sean ningún problema) generar esta transaccional. Creemos que la gente de Sant Joan Despí en el tiempo más breve posible podrá gozar de unas condiciones mejores en su estación; también vemos la comodidad

que puedan entrar, estar, sacar el billete tranquilamente y que las necesidades de espacio se conjuguen con el mantenimiento de las características del edificio protegido. Por todo esto, en esta transaccional que hemos pactado, vamos a votar positivamente.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora Nadal.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Señoras y señores diputados. El Grupo Popular ha presentado una enmienda a la proposición no de ley presentada por Esquerra Republicana, que figura en el punto primero del orden del día de esta Comisión, que tiene exactamente el mismo contenido que la presentada por Convergència i Unió, pues las dos hacen referencia a la necesidad de que el Gobierno realice actuaciones para resolver los problemas que se producen en la estación de Sant Joan Despí, problemas de espacio y de comodidad para los usuarios del servicio de ferrocarriles. Quiero recordar que se ha producido efectivamente (se han referido los anteriores portavoces que han intervenido, que me han precedido en el uso de la palabra) una reducción de lo que es el espacio de la estación de Sant Joan Despí, debido a las actuaciones de adecuación que hizo necesaria la integración tarifaria; en definitiva, problemas de espacio que requieren actuaciones de ampliación, de reordenación, de rediseño de buscar nuevos espacios interiores que permitan un mínimo confort, una mínima amplitud. No estamos hablando de que se dote la estación de Sant Joan Despí de ningún tipo de lujo, de ningún tipo de servicio que no se corresponda con la prestación de un servicio público, que debe ser básico, que debe ser prioritario en la medida que la apuesta por favorecer, por potenciar la utilización del transporte público y especialmente de un transporte público no contaminante como es el ferrocarril ayuda muy notablemente a la sostenibilidad; por lo tanto, debe ser una apuesta del Gobierno; lo es desde luego del Grupo Parlamentario Popular.

Yo quiero recordar que se han hecho actuaciones en Sant Joan Despí por el Gobierno del Partido Popular. Se resolvieron problemas que preocupaban enormemente a la corporación municipal. En este sentido en el año 2001 se impulsó a través de un acuerdo entre el Ayuntamiento de Sant Joan Despí y Renfe la construcción de pasarelas para que los ciudadanos pudieran pasar sobre las vías. Esto mejoró notablemente la comodidad y la seguridad que se produce en esa zona respecto a las infraestructuras ferroviarias; esa fue una actuación importante. Por lo tanto el voto favorable del Grupo Popular a esta, a las sendas iniciativas presentadas por Esquerra y por Convergència responden a lo que ha sido siempre nuestro planteamiento y a la coherencia con que actúa el Partido Popular.

Nosotros, señor presidente, señores y señoras diputados, hemos presentado una enmienda a la proposición no de ley presentada por Esquerra Republicada. Hemos creído que no era necesario presentarla a la de *Convergència i Unió*, porque en ella ya se fijaba un plazo de actuación, es decir, en la de *Convergència i Unió* ya se fijaba un plazo de tres meses para que se procediera a esas actuaciones de reordenación, de ampliación, de rediseño de los espacios y especialmente de dotar de mayor espacio interior a la estación de Sant Joan Despí, pero no así en la de Esquerra Republicana. Esto ha motivado que el Grupo Popular presentara una enmienda, sobre todo para fijar un plazo para que ese mandato político que emana de la Cámara, que emana del Parlamento al Gobierno, tuviera la seguridad de que iba a ser ejecutado en un tiempo determinado, dando satisfacción, respuesta a los ciudadanos de Sant Joan Despí. Se ha comentado por parte del portavoz de Esquerra Republicana y también por parte de la portavoz del Grupo Socialista que se ha llegado a una transacción con las dos proposiciones no de ley (se ha referido también el portavoz del grupo de *Convergència i Unió*) en el sentido de suavizar la enmienda presentada por el Grupo Socialista. De ello nos alegramos porque sinceramente presentar una enmienda diciendo que el Gobierno va a procurar conciliar comodidad con mantenimiento de un edificio protegido, si me lo permiten, señorías, era una sinfonía morisca para canto y piano que en ningún caso hubiera podido recibir el apoyo del Grupo Popular. Mejora notablemente la situación con esta transacción, a pesar de que seguimos sin tener un plazo concreto; hubiéramos preferido desde el Grupo Popular fijación de plazo, pero en cualquier caso daremos nuestro apoyo a la redacción de esta transacción, a la que entendemos a pesar de que no hemos sido mencionados, que está sumada la propuesta del Grupo Popular en la medida que hemos conseguido una mayor concreción en lo que va a ser la votación definitiva que se va a producir en esta Comisión. En cualquier caso el Grupo Popular va a estar vigilante para que ese plazo de tiempo no exceda de los tres meses que nosotros creíamos que era un plazo de tiempo suficiente para llevar a cabo esas obras de ampliación, esas actuaciones de remodelación para dar una adecuada prestación del servicio público de ferrocarriles a una ciudad del cinturón de Barcelona, del Baix Llobregat tan importante como es Sant Joan Despí.

El señor **PRESIDENTE**: Les comunico a SS.SS. (lo digo para que quede constancia) que su enmienda es a la proposición de *Convergència i Unió*, aunque creo que de la lectura de la misma la intervención de S.S. es correcta. Esta parece más dirigida a Esquerra, pero no lo es la que consta aquí. En cualquier caso es indiferente, puesto que de la intervención de los portavoces se deduce que lo que votaremos será la transacción.

¿Algún otro Grupo Parlamentario desea realizar alguna intervención? (**Pausa.**)

— **SOBRE RETIRADA DEL PLAN DIRECTOR DE AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN-HONDARRIBIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000018.)**

El señor **PRESIDENTE**: En consecuencia pasamos al siguiente punto del orden del día, que es el punto 4, que consiste en la proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario Mixto, sobre la retirada del Plan director de ampliación del aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia.

Tiene la palabra para su defensa la portavoz de este grupo, la señora Lasagabaster.

La señora **LASAGABASTER OLAZÁBAL**: Traigo a esta Comisión una iniciativa que ya fue objeto de un debate en la pasada legislatura el 20 de noviembre del 2002; un debate de una iniciativa que también presentó esta diputada, pero que también había sido acumulada a otras dos iniciativas, tanto del Grupo Parlamentario Vasco (PNV), como del Grupo Socialista, cuyas peticiones básicamente eran las mismas: la retirada del Plan director del aeropuerto de Donostia-Hondarribia. Les quiero centrar la cuestión porque es evidente que este tema ha generado un gran debate no sólo desde luego social, me atrevo a decir también institucional y por supuesto mediático. ¿Cuál es el problema, cuál es la situación y por qué pedimos esa cuestión, la retirada de este Plan director? Por una razón muy clara. El Plan director elaborado por el ente público AENA evidentemente trata de conseguir mejorar —es indudable—, modernizar y dotar de seguridad a un aeropuerto del cual estamos hablando. Entre esas cuestiones está el objetivo, por ejemplo, de la modernización de aspectos y cuestiones que afectan al edificio de la terminal (hay que realizar muchas modificaciones y muchas mejoras); también afecta a la mejora y a la eficacia del aparcamiento de vehículos de ese aeropuerto, además de otra serie de cuestiones; pero hay un tema que es el que realmente ha llevado a esta polémica y a este debate, que es la llamada ampliación de la pista. Me explicaré.

Según las normas de la OACI, la Organización Internacional de Aviación Civil, para que dentro de una serie de años, para el año 2008 si no recuerdo mal, para que determinadas aeronaves, por ejemplo MD88 Airbus320, que amiten más de 100 pasajeros, puedan operar en un aeropuerto se requerirá una determinada franja de seguridad, es más amplia que la que hoy pueda estar recogida en esa normativa. Eso suponía para dentro de una serie de años (desde luego no ahora, hay que dejarlo claro, no ahora, ya que esta normativa no afecta para nada a la situación actual), que para determinadas aeronaves como las que he citado, se requeriría esa amplia-

ción de la pista. Parto también de una premisa, que el aeropuerto de Donostia, el aeropuerto de San Sebastián, es una infraestructura básica para el territorio histórico de Guipúzcoa, pero evidentemente también tiene que ser viable, tiene que ser segura y se tiene que compaginar en sus usos y utilizaciones con lo que es la combinación de otros transportes y de otra serie de instalaciones aeroportuarias que existen en el entorno; digo el entorno porque no solamente me refiero a la Comunidad Autónoma del País Vasco, sino también, por ejemplo, a Iparralde, a la parte del Estado francés con el aeropuerto de Biarritz y también a Iruña (Pamplona). Evidentemente es una infraestructura básica. Esa normativa de seguridad para la utilización de esas aeronaves (vuelvo a insistir, no para otras más pequeñas que pueden llegar hasta una capacidad de 100 pasajeros), requeriría que se ampliara la pista por la franja de seguridad, lo que supondría una ampliación en ambos sentidos, o al menos en un sentido. Ello lleva consigo unas afecciones importantísimas de todo orden, medioambientales; afecta a uno de los humedales protegidos importantes de la bahía de Txingudi; afecta —deben ser expropiados los terrenos— a viviendas que están en esos terrenos, más de 200 viviendas de ciudadanos que allí habitan, más de 19 locales, establecimientos industriales, alrededor de 20 locales comerciales; afecta a un núcleo viario importantísimo que es la conexión con la frontera y con la N-1, la carretera hacia San Sebastián y por supuesto hacia la N-1; afecta también a lo que es el paso de una ría, la de Jaizubía, que debiera ser absolutamente cubierta. Es decir, tiene importantísimas afecciones que realmente tocan elementos sustanciales de todo orden: social, ambiental e institucional, porque esto afecta a distintas instituciones: al Ayuntamiento de Hondarribi, al Ayuntamiento de Irún, indirectamente al Ayuntamiento de San Sebastián, a la Diputación de Guipúzcoa en lo que se refiere a los transportes, al Gobierno vasco, porque también se vería afectado (no lo he dicho antes), un plan de viviendas oficiales de más de 300 viviendas. Todo esto lleva paralizado muchísimo tiempo porque realmente aquí hay un problema importantísimo.

El Gobierno del Partido Popular, las distintas instituciones como he dicho antes lo que hicieron fue hacer una contrapropuesta, es decir, estudiaron el tema y plantearon al Gobierno del Partido Popular, al Ministerio de Fomento, una contrapropuesta para, manteniendo esta infraestructura básica tratar de racionalizar el uso, ver exactamente cómo se podía utilizar sin esas afecciones y cuáles eran las necesidades que podía tener ese aeropuerto no solamente en el presente, sino en el futuro. En esa propuesta se realizaba una serie de aportaciones en las cuales se venía a decir que la utilización de aeronaves que son las que mayoritariamente en este momento se están utilizando, aeronaves con una capacidad de 100 pasajeros, era suficiente, no requería esa ampliación de la pista y podía dar servicio a un

radio de influencia, a un área de influencia de alrededor de 1.000 kilómetros; es decir, por supuesto bastante más de lo que en este momento está produciendo el uso de ese aeropuerto, que no llega ni tan siquiera a esas distancias. Por lo tanto, esa contrapropuesta era conjunta de todas las instituciones; conjunta no solamente son distintas instituciones, sino incluso de distintos partidos y mayorías de partidos diferentes que tienen la responsabilidad en las distintas instituciones. Esa contrapropuesta desde nuestra perspectiva —no quiero entrar en el pasado— no fue objeto de estudio, no hubo diálogo con las instituciones competentes, y esto es un grave problema. Como ven, les he descrito una realidad. Es una cuestión que está realmente en ese debate mediático, sobre todo social porque afecta a muchísimas personas, y sobre todo institucional porque están paralizados multitud de proyectos tanto urbanísticos como de transporte de distintas instituciones, y hay que darle la vuelta.

Nosotros proponíamos esa retirada porque las propias juntas generales del territorio histórico de Guipúzcoa el pasado 3 de mayo pedían también la retirada. No es cuestión baladí, por lo que nosotros pedíamos la retirada ya que realmente el núcleo central del problema estaba y sigue estando en la ampliación de la pista. Hemos tenido conversaciones, especialmente con el Grupo Socialista, al objeto de ver cómo podíamos sacar esta pretensión adelante y hemos llegado (lo suscito ya ahora para evidentemente no tener ninguna otra intervención) a una enmienda negociada, acordada, a la que esperamos que se pudieran unir otros grupos (desde luego me hubiera gustado también que pudieran estar otros grupos en esa enmienda, y es la voluntad de esta portavoz en esa enmienda transaccional), en la cual hay tres cuestiones claves desde nuestra perspectiva que recogen el espíritu de lo que nosotros pretendíamos con esta iniciativa. Primero, que aquellas modificaciones que sean necesarias, urgentes (además, así lo entienden también las propias instituciones competentes que inciden en esta cuestión), por ejemplo, el tema del aparcamiento de vehículos, las mejoras en el edificio terminal —siempre en colaboración con las instituciones competentes—, se acometan de manera rápida. En lo que se refiere a la ampliación de la pista deseamos que no se realice, porque hay soluciones, combinando lo que puede ser en el futuro las distintas instalaciones aeroportuarias. Aquí sí comparto las reflexiones del portavoz del Grupo Nacionalista Vasco (EAJ-PNV), explicadas en su enmienda sobre hacer un estudio de la racionalidad y de la eficacia de las distintas infraestructuras aeroportuarias en una amplia zona viendo también lo que puede pasar en el futuro. Esperemos que, pronto con infraestructuras ferroviarias modernizadas, no solamente las actuales sino otras nuevas como por ejemplo puede ser el tren de alta velocidad, realmente la ampliación de la pista no se haga. Estas son las dos cuestiones importantísimas, y la tercera es que se man-

tenga la infraestructura dentro de los parámetros de modernidad, eficacia, racionalidad y seguridad. Esta es la enmienda y el acuerdo al que hemos llegado. Algunas de las reflexiones, como decía antes, de otra enmienda pudieran ser perfectamente asumibles en este acuerdo. Por tanto la planteamos a esta Comisión como elemento urgente ya, porque realmente esta ha sido una cuestión muy polémica, que ha afectado a muchísimas personas, a muchísimas instituciones, que paraliza otros muchos proyectos y a la que debemos dar una salida rápida, siempre en colaboración con los responsables políticos de las instituciones que tienen que realizar este tema con diálogo y con salidas y con soluciones, para que puedan resolver los problemas que al día de hoy existen.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley han formulado enmiendas el Grupo Parlamentario Vasco (PNV), el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Mixto. Para la defensa de sus enmiendas tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Vasco.

El señor **BELOKI GUERRA**: La historia del Plan director del aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia constituye al entender de este grupo un ejemplo más de una forma de actuación a la que por desgracia nos ha tenido excesivamente acostumbrados la Administración central, más como norma general que como excepción, especialmente en los campos de su competencia y responsabilidad, como es el tema aeroportuario. Es la historia de quien se ha atribuido, con razón la competencia exclusiva de un determinado campo —insisto que en este caso en la gestión aeroportuaria—, y entiende que esta competencia hay que ejercerla en soledad, en perfecta soledad, al margen de las opiniones del resto de las instituciones, muy a pesar del interés y de la opinión que éstas le hayan podido demostrar y mostrar repetidas veces de querer concertar algo con ella. Es la historia de quien ha hecho gala de que él no tiene por qué pactar nada con nadie, sino hacer lo que el o ella estime, sin tener siquiera que dialogar. Es la historia de quien, amparándose en esa competencia que es suya, entiende que no hay que contrastar ni ideas, ni datos, ni por supuesto propuestas alternativas. Es la historia del aquí mando yo, aquí se hace lo que yo diga, porque es mi competencia. Así se hizo el Plan director, así está hecho el Plan director.

Consecuentemente la historia del Plan director es la historia de un desencuentro permanente, del no encuentro entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno vasco, la Diputación Foral de Guipúzcoa y los ayuntamientos de Irún y Fuenterrabía, instituciones que, sin embargo, como pueden ustedes imaginar, estaban y están altamente afectadas e interesadas en el presente y futuro de este aeropuerto. Ha sido así por parte de estas instituciones la historia de un reclamo permanente del Minis-

terio de Fomento de sentarse a analizar conjuntamente el futuro del aeropuerto. La gravedad de esta historia de desencuentros no se limita en todo caso al hecho mismo de la falta de una interlocución interadministrativa, nunca recomendable a nuestro entender; al desencuentro en las formas también se ha unido el desencuentro en los fondos. Ocurre muy a menudo que los desencuentros en forma constituyen también un cierto desencuentro en el fondo, desencuentro entre quien ejerciendo su autoridad hace un planteamiento y no quiere escuchar los planteamientos de los demás, por si estos tuvieran algún punto de razón. Consecuentemente, el Plan director del aeropuerto de San Sebastián-Fuenterrabía está hecho con planteamientos no debidamente contrastados y analizados. Esas fueron las sensaciones que prevalecieron en las instituciones vascas, públicas y privadas, y en la ciudadanía vasca, guipuzcoana muy especialmente, cuando se tuvo conocimiento de la aprobación por el Ministerio de Fomento el año 2001 del Plan director del aeropuerto de San Sebastián-Fuenterrabía. ¿De dónde extraía el Ministerio de Fomento las previsiones de tráfico que figuraban y soportaban el plan? ¿De dónde de 7.972 naves que operaban en el año 2001 iba a pasarse en el 2015 a 12.758 naves? ¿De dónde de 281.000 pasajeros se iba a pasar a 632.000 y pico pasajeros, por poner sólo un ejemplo? ¿Había considerado el Ministerio de Fomento la perspectiva temporal del propio plan, porque habla del año 2015, los efectos que en orden a dicho tráfico de pasajeros iba a tener, por ejemplo, el tren de alta velocidad, o no se contemplaba este hecho? ¿Había analizado, considerado siquiera la existencia de otros planteamientos, como sin embargo estaban siendo estudiados en el marco del proyecto del llamado de la eurociudad vasca Bayona-San Sebastián, y que todavía la pasada semana hacía público un estudio, en el que se está trabajando, de tomar en consideración a la hora de definir el porvenir, el futuro del aeropuerto de San Sebastián-Fuenterrabía tener también en consideración que a muy pocos kilómetros hay muchos otros aeropuertos, entre ellos el de Biarritz-Palma?

El análisis conjunto de todos esos datos y factores unidos a la necesidad del cumplimiento de las normas y recomendaciones de la OACI avalaban la conclusión del plan, según la cual había que prolongar la pista del aeropuerto a costa incluso del derribo de 223 viviendas, 19 empresas, 22 comercios y también de la imposibilidad de la ejecución de determinadas infraestructuras previstas por la Diputación Foral de Guipúzcoa. Son preguntas y más preguntas que los ciudadanos de Guipúzcoa, del País Vasco y también del área urbana que va desde San Sebastián hasta Bayona se estaban y siguen haciéndose, pero no tienen respuesta hoy todavía. Hemos llegado al día de hoy en el desentendimiento con un Ministerio de Fomento actuando por su lado y, a su entender, sin la menor atención siquiera, ni siquiera cortésmente, a las autoridades vascas, generan-

do como siempre ocurre en estos casos incertidumbres y desasosiegos entre los ciudadanos. La pregunta hoy es: ¿Es posible rehacer este camino? Nosotros creemos que sí, pero ello requiere determinados tipos de actuaciones que paso a enumerar y que son las que recoge nuestra enmienda.

Por un lado, efectivamente es necesario paralizar inmediatamente, nosotros creemos que por un periodo temporal que nunca debe sobrepasar los seis meses, todas aquellas acciones encaminadas a la ampliación de la pista. Eso es absolutamente necesario. En segundo lugar, deben continuarse los trabajos y obras previstos en el propio plan para el subsistema de actividades aeroportuarias, inversiones que llegan con retraso, y no es cuestión que retrasemos todavía más, esas inversiones tienen que seguir. En tercer lugar, sin embargo, no es menos necesario hacer de una vez el trabajo que no se hizo y hacerlo de la forma en la que no se hizo, debatiendo a fondo el futuro del aeropuerto de Fuenterrabía en un contexto que necesariamente es bastante más complejo que el que considera el Plan director de dicho aeropuerto, y que nosotros definimos en los siguientes términos. En primer lugar, es necesario proceder a una revisión de las previsiones de tráfico de dicho aeropuerto, siempre actuando en el horizonte temporal que contempla el propio plan, teniendo en cuenta asimismo el conjunto de las infraestructuras de transporte de viajeros, muy especialmente las infraestructuras ferroviarias y aéreas, las que hoy existen o que se prevé que vayan a existir en el horizonte temporal del plan. También se ha de tener en cuenta no sólo a los ciudadanos guipuzcoanos o, si quiere, a los del entorno más inmediato del aeropuerto, sino al conjunto de la Comunidad Autónoma del País Vasco, a la Comunidad Foral de Navarra y al área que se contempla en el proyecto de la eurociudad vasca Bayona-San Sebastián, o, si se quiere, en términos generales, del departamento de los Pirineos atlánticos. Ellos son usuarios también de este aeropuerto, como nosotros somos también usuarios para determinados vuelos del aeropuerto de Biarritz-Palma. Es necesario asimismo proceder a una revisión o a un análisis compartido de las condiciones técnicas actuales y posibles de dicho aeropuerto y las consecuencias que de ella se derivan hacia las aeronaves que hoy operan o las que pueden operar también en el futuro de este aeropuerto, siempre (para nosotros no hay la menor duda), cumpliendo las normas y recomendaciones de la OACI. En tercer lugar es necesario proceder después de estos estudios a una evaluación económica y social de distintas posibles hipótesis de trabajo que pueden establecerse para el aeropuerto de San Sebastián-Fuenterrabía, y que permita tomar definitivamente algún tipo de decisiones, por ejemplo, sobre si es o no necesario proceder a la ampliación de la pista, si en caso de proceder a una ampliación de la pista es necesario, no hay más alternativa que proceder en los términos que figuran en el Plan director, o si caben otros

términos; todo ello teniendo en cuenta que es necesario tomar estas decisiones en función sobre todo no tanto de infraestructuras, sino de los viajeros y de los ciudadanos que se mueven en esa área, y a los que tenemos que garantizar en la perspectiva de los años próximos, del futuro inmediato y a medio plazo unos mejores servicios de transporte de viajeros, que en su caso serán los aeropuertos.

Entendemos nosotros —esa es la razón de haber presentado nuestra enmienda— que este no es momento para presentar propuestas excesivamente genéricas ya que el Plan director del aeropuerto de San Sebastián-Fuenterrabía se ha planteado en los términos de lo tomas o lo dejas, siendo evidente que no coincidimos con ese planteamiento. Habiendo tenido un escarmiento grande a la hora de las infraestructuras en general hay que rehacer a fondo el Plan director con otros planteamientos distintos a los que en su día se hizo, completándolo cuando menos (eso siempre hay que hacerlo) teniendo en cuenta a las administraciones que son en algunos casos inmediatamente afectadas por este tema y más o menos inmediatamente afectadas también por el futuro de este aeropuerto. Esa es la razón de ser de nuestra enmienda que, insistimos, no es que vaya en contra de la inicialmente presentada, pero creemos insuficiente. En absoluto nos parece que en este momento el Ministerio de Fomento tras esta enmienda vaya a adoptar las decisiones que son necesarias en virtud de la historia que he contado, y de ahí que estimamos necesario que se precisen las cosas en los términos en que acabo de hacerlo.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Azpiroz.

El señor **AZPIROZ VILLAR**: Efectivamente, como ya se expuesto, se trata de una cuestión largamente debatida. La intervención de los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra en algunos aspectos me hacen evitar menciones a la misma, pero indudablemente, pese a que yo tenía la voluntad inequívoca de apoyar una infraestructura cara al futuro, estoy en la obligación de hacer alguna apostilla en relación con la historia del aeropuerto. En este sentido he de decir dos cosas.

Evidentemente cuando se trata de talantes o de diálogos, de hablar, de acordar, de reunirse, de tener en cuenta la subjetiva apreciación de estos términos creo que es moneda corriente al día de hoy; cada uno es muy libre de la percepción que pueda tener a este respecto. En el procedimiento de un Plan director de infraestructuras como es el del aeropuerto de San Sebastián-Fuenterrabía se respetó entre otras cosas la legalidad vigente que prevé un que es el mecanismo de alegación, por lo tanto, las administraciones implicadas y afectadas en dicho plan tuvieron la oportunidad en periodo legal de

hacer las manifestaciones que al respecto les parecieran oportunas. La Diputación Foral de Guipúzcoa no hizo ninguna, el Ayuntamiento de Irún, afectado, no hizo ninguna, el Ayuntamiento de Hondarribia-Fuenterrabía alegó y se opuso y la consejería competente del Gobierno vasco no opuso ninguna cuestión técnica al Plan director de infraestructuras. Posteriormente es verdad que se organizó una discrepancia pública, en la cual el partido al que me honro en representar, Partido Popular, ha mantenido una actitud que puede compartirse o no pero clara; una actitud que hasta el momento se ha fundado en algo en lo que yo desde luego soy incapaz de hacer una valoración, que es en los datos que los técnicos nos ponían encima de la mesa. La visión del Grupo Popular ha sido políticamente el mantenimiento como prioridad de una infraestructura en Guipúzcoa como lo es el aeropuerto de Fuenterrabía, pero a su vez con el obligado cumplimiento en este caso de las normativas que se imponían desde la Asociación Internacional de Aviación Civil en cuanto a la seguridad de los vuelos, y parece que hasta el 2008 no se va a hacer efectiva tal imposición. Nuestra cuestión fue ver si había una alternativa a la prolongación de la pista; los técnicos en un principio estimaron que no. Sí había a su vez una alternativa: con una pista minorada hagamos que sean operativas unas aeronaves de menor dimensión, que son las que legalmente podrían reunir esos requisitos. Según se nos informó, porque este fue un planteamiento que desde alguna institución se hizo, el ministerio nos vino a decir que no encontraban alternativa a esa posición, que no había viabilidad, que no había interés económico en las compañías y que había problemas en los (perdónenme si no lo digo bien), creo que son, *slots* o aparcamientos en las pistas de aterrizaje y especialmente en la de Madrid. Los donostiarros y los guipuzcoanos, sobre todo del área de San Sebastián a la frontera y de la parte francesa, del otro lado también, sabemos bien que para algunos, por ejemplo, los diputados, el aeropuerto de Fuenterrabía es un aeropuerto de destino a Madrid. Madrid no es el aeropuerto tampoco de destino de todos los viajeros, sino que es un aeropuerto medial; el que va a Colombia va vía San Sebastián-Madrid, es decir, San Sebastián-Colombia pasando por Madrid, o el que va a Málaga o el que va a las islas Canarias. Esa es una realidad que también está ahí.

Nuestra preocupación ha sido siempre preservar la infraestructura sin perjuicio de que pueda haber proyecciones de carácter estrictamente técnico que apunten a una posible evolución en los tráfico, que en virtud de otras circunstancias se pueden o no producir. Hoy aquí se ha planteado una iniciativa de Eusko Alkartasuna, coherente con lo que políticamente siempre ha planteado, que nosotros no compartimos y por eso hemos formulado una enmienda. Nosotros entendemos, y nos gustaría equivocarnos, lo digo con entera claridad, que si no se produce una ampliación de la

pista o no se busca técnicamente una solución que nosotros hasta el momento no hemos hallado cuando teníamos una responsabilidad de gobierno, y ojalá alguien la encuentre, la no operatividad de aeronaves de más de 100 pasajeros va a conducir no hoy, pero al año 2008 llegará, en un futuro no muy largo, a la práctica desaparición de la infraestructura aeroportuaria, de los empleos directos e indirectos, a la desaparición de la actividad económica, de la actividad ferial y de la actividad vinculada a agencias de viajes, a empresarios, etcétera, que tiene esta infraestructura. Se ha dicho hoy que caben otras alternativas; obviamente a casi todo en la vida le caben otras alternativas. También es verdad que alguna de ellas se ha practicado, y lo tengo que señalar. Hubo un tiempo en que se apostó decididamente en términos políticos por que el aeropuerto de San Sebastián fuera Biarritz, y llegó a haber vuelos oficiales Biarritz-Madrid. Hoy en día hay una parte de la población que vuela —lo sabemos bien los que hemos intervenido— son franceses; no prosperó, no cuajó por la circunstancia que fuera, que yo soy incapaz de determinar (no sé si por la distancia, por el costo de autopista porque al final era un aeropuerto diferente), pero la realidad es que no cuajó y al final el aeropuerto de Fuenterrabía tras diversas vicisitudes de hace unos años empezó a retomar el pulso y el crecimiento en su transporte de viajeros. Lo que nosotros desde esta perspectiva decimos es que, ante la formulación política de no ampliación de la pista, que se va a traducir al final en una caducidad de la infraestructura, por lo menos si hay alguna solución —aquí se dice soluciones, pero nadie concreta en qué—, se ponga encima de la mesa, se analice. Insisto, a lo mejor nosotros somos muy inútiles y no hemos tenido la capacidad en otros momentos de encontrarla, y estaremos encantados de que haya alguien que tenga el vellocino de oro, el toisón y que tenga la llave para dar una solución a este problema, estaremos encantados. Con todo respeto, no nos parece que en términos políticos la solución más adecuada pase ineludiblemente por decir que se retira el desarrollo del Plan director y la ampliación de la pista. En este sentido además he solicitado en cuatro preguntas por escrito el criterio del Gobierno sobre esta cuestión y también a la que afecta a los demás directamente concernidos como son los propietarios de viviendas, como son los empresarios allí ubicados, que evidentemente deben salir del *impasse*, y si acaban siendo objeto de una expropiación tienen que tener realmente un proceso ágil, rápido y compensaciones reales y justas. Nosotros planteamos una serie de cuestiones, y se nos dijo con respecto al Plan director del aeropuerto de San Sebastián y fundamentalmente en lo relacionado con la ampliación de su pista de vuelo, este Gobierno tiene previsto estudiar su viabilidad, es decir, el Gobierno socialista actual, de acuerdo con las instituciones implicadas. Y añade: Estaríamos dispuestos a analizar detenidamente, como usted ha pedido, las objeciones plan-

teadas. La respuesta única que se me ha dado con este denominador común a cuatro preguntas escritas es del 10 de junio del año 2004. Sin embargo, en fecha 18 de junio, ocho días después por tanto, en nota de prensa del Ministerio de Fomento, de su oficina de información, se nos dice que el Ministerio de Fomento ha decidido suspender el proceso de expropiación de terrenos iniciado en el aeropuerto de San Sebastián, que en la actualidad se encontraba en la fase de ocupación y determinación del justiprecio. La actuación más significativa que justificaba esta expropiación era la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves. Con motivo del desplazamiento temporal de esta actuación más allá del año 2008 se ha procedido a la suspensión del proceso de expropiación. Y añade: En estos momentos no está previsto iniciar ningún otro proceso de expropiación en este aeropuerto en relación con las demás actuaciones contempladas en el Plan director. Ahora, consecuente o no con la primera respuesta pero sí con esta nota del ministerio, en una enmienda que suscribe el grupo mayoritario de la Cámara, el grupo que sustenta al Gobierno, el Grupo Socialista, plantean que no haya una prolongación de la pista. Nosotros íbamos a perder la votación, pero nos gustaría que los guipuzcoanos no pierdan la infraestructura. Si van a llevar adelante este punto y no van a acceder a la enmienda que hemos formulado, en la cual éramos conscientes de las dificultades pero planteamos que hicieran ustedes lo que les pareciese oportuno, reuniéndose con todos los afectados, para ver si cabe la posibilidad de limitar o reducir los requerimientos que el Plan director tenía en orden a la ampliación de la pista, minimizando los impactos a que han aludido los intervinientes anteriores, tendrán que decirnos qué soluciones hay o si simplemente nos vamos a contentar con que finalmente se diluya en el tiempo, dentro de no muchos años, una infraestructura que desde el Partido Popular de Guipúzcoa y desde el Partido Popular de España es prioritaria para todos los guipuzcoanos.

El señor **PRESIDENTE**: Hay una enmienda transaccional firmada por el Grupo Parlamentario Mixto y el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señora Unzalu.

La señora **UNZALU PÉREZ DE EULATE**: En primer lugar quiero señalar que el Grupo Socialista apuesta por la defensa de esta infraestructura como básica y estratégica para el territorio de Guipúzcoa pero y que tiene que comprenderse dentro de un desarrollo ordenado del territorio; tiene que ser un desarrollo que aúne las necesidades de movilidad ciudadana con las redes de transporte por carretera con el sistema ferroviario y con el sistema aeroportuaria. Yo hago referencia muy somera a dos elementos que confluyen en un territorio tan pequeño como es Euskadi. Estamos hablando en un radio de 80 kilómetros de

cinco aeropuertos y estamos con otro elemento encima de la mesa, que a juicio del Grupo Socialista es importantísimo, como puede ser el desbloqueo de la Y vasca. Un tema de transporte hay que verlo en su conjunto.

El tema que nos trae aquí es el Plan director que, como ya se ha dicho, ha sido ampliamente debatido en las distintas instituciones afectadas. En estas instituciones ha habido un posicionamiento claro en contra; se han posicionado en contra las juntas generales de Guipúzcoa, se ha posicionado en contra el Gobierno vasco e incluso en esta Cámara se debatió en el año 2002 una propuesta en la cual se logró un acuerdo del Grupo Nacionalista Vasco, de Eusko Alkartasuna y del Grupo Socialista que no prosperó por la oposición del Grupo Popular. Además de todas estas cosas, como ya se ha citado, en este plan director confluye otro elemento, que es un plan fuertemente contestado por los vecinos de Hondarribia e Irún directamente afectados. Aunque repita argumentos que ya se han expuesto, me parece necesario hacerlo para de nuevo intentar conseguir el máximo consenso en esta materia para obtener el mayor beneficio para el territorio de Guipúzcoa.

Cuando analizamos el Plan director éste se basa en dos motivos. Uno de ellos es el previsible crecimiento del tráfico. Con los estudios que hace en su momento AENA toma la decisión de la ampliación de la pista. Esta ampliación de la pista, que son 200 metros para que se pueda ajustar a la normativa de la OACI, Organización Internacional de Aviación Civil, conlleva dos cosas: una, que posibilita el aterrizaje de aviones de más de 50 pasajeros pero tiene una serie de consecuencias en las que hay que insistir, aunque ya se han dicho. Esta actuación de incremento de prolongación de la pista supone pasar la pista y su franja de seguridad sobre la ría de Jaizubía, lo que imposibilita la recuperación de un humedal tan importante como el de la bahía de Txingudi, pero además de esto significa la destrucción y el derribo de 223 viviendas, 22 comercios, 19 pabellones industriales, es decir, estamos hablando de la desaparición de un barrio entero, el barrio de Mendelu. Afecta a otras infraestructuras como al desdoblamiento de la N-1 y a la conexión entre Hondarribia e Irún, así como —otra cosa que se ha comentado aquí—, importantes operaciones urbanísticas que están llevando a cabo los ayuntamientos de Hondarribia e Irún que afectan sobre todo a un tema de vivienda. Nosotros, los socialistas, consideramos que estos datos ya son suficientes para afirmar que existe una evidente desproporción entre las gravísimas afecciones que una ampliación como la propuesta supone frente a los supuestos beneficios. Hacemos esta afirmación porque esto no implica —ahora voy a entrar en ese tema— el que caduque el aeropuerto, el que el aeropuerto deje de tener vida. Yo quiero aportar otro dato nuevo, respecto a esa primera razón en la que se basaba el Plan director, que era el previsible incremento de los viajeros. Este fue uno de los pilares básicos que tuvo en cuenta el

Plan director. Es más, el Plan director hizo un análisis del número de viajeros hasta el año 2000, por lo tanto, hizo una prospección y llegó a la conclusión que en el periodo de seis años el crecimiento medio sostenido iba a ser de un 8,8. Como consecuencia de ello se necesita otro tipo de aeropuerto para atender a las necesidades. Vamos a la realidad de los datos. Si bien comparto que hasta el 2000 el número de viajeros tuvo un incremento superior a la media de otros territorios, si analizamos los datos desde el 2000 que se cifran en 283.000 viajeros, lo que nos encontramos, en vez de este crecimiento sostenido del 8,8, es que el número de viajeros ha descendido. Así por ejemplo tenemos en el año 2001, 281.000 (baja 2.000 viajeros); en el año 2002, 271.000 (vuelve a bajar el número de viajeros), para alcanzar en el año 2003 la misma cifra de la que partíamos en el 2002. Esto nos debe llevar a una reflexión respecto a esa razón que sustentaba el Plan director. Al hilo de esta argumentación, en relación con lo que planteaba el señor Beloki, evidentemente las previsiones siempre suscitan dudas y no siempre ocurre que se ajusten a la realidad.

Señor Beloki, mi grupo, el Grupo Socialista tiene una postura firme y clara en contra de la ampliación porque, si bien como le decía estas previsiones contienen dudas, lo que no contiene ninguna duda son las afecciones que provoca sobre el territorio (que provoca en los vecinos, que provoca en la sociedad, que provoca en planes urbanísticos y que provoca en el desarrollo de núcleos importantes de Guipúzcoa). Esos son datos objetivos. Si me permite que insista, este plan que se aprobó en el año 2001 fue previamente debatido, y llevamos desde el 2001 hasta el 2004, tres años más, con todas las actuaciones paralizadas, con una situación que para los propietarios de la viviendas, comercios e industria es insostenible. Le insisto, estos datos sí son objetivos.

Hay otro elemento, señor Azpiroz, que le quisiera comentar. Usted ha dicho que no se ha puesto un proyecto que haga viable el aeropuerto de Hondarribia. Nosotros creemos que sí, que sí se ha puesto ese proyecto encima de la mesa y que además lo ha puesto el propio Gobierno vasco. El propio Gobierno vasco ha hecho dos cosas: adecuar la pista en este caso reduciéndola hasta 1.474 metros, incrementando las franjas de seguridad, por lo tanto, acogiéndose a la normativa de la Organización Internacional de Aviación Civil. El estudio determina —estudio realizado por una empresa de alta ingeniería evidentemente— que desde el aeropuerto de Donosti se puede operar tanto en un radio de 400 metros (no nos olvidemos que absorbe el 99 por ciento de los destinos que se producen desde Donosti), como en uno de 1.000 kilómetros aproximadamente con unos aviones con capacidad hasta de 100 pasajeros, lo que permitiría acceder desde el aeropuerto de Donosti a los aeropuertos de las principales capitales europeas. Esto en cuanto a la primera razón. La segunda razón que expone el Plan director, y esto es lo que moti-

va nuestra enmienda transaccional, es que el edificio terminal necesita una serie de mejoras en todos los subsistemas que lo componen. Se necesita la ampliación del aparcamiento, la mejora de la gestión de la carga aérea o las mejoras en el abastecimiento energético y el incremento de medidas de seguridad. El Grupo Socialista está de acuerdo con esta parte del Plan director, por eso hemos llegado a una enmienda transaccional. De esas dos razones a una decimos que no y a otra que sí, y que se haga además lo más rápidamente posible.

Para terminar voy a hacer una referencia a la enmienda transaccional de la que me interesa destacar dos elementos: una, está dirigida a modernizar las instalaciones y, dos, nos parece un elemento cara al futuro importantísimo. Si modificamos el plan con este criterio que se ha puesto, se hará evidentemente de acuerdo con las instituciones competentes. No podemos hacerlo al margen de los estamentos que están afectados. Somos partidarios, como ya lo hemos venido diciendo, del diálogo y del consenso, y lo haremos con ellos, de tal forma que el aeropuerto sirva a las necesidades de la ciudadanía, teniendo la consideración de infraestructura fundamental para el desarrollo económico y social de Guipúzcoa.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Lasagabaster, deduzco, como usted es firmante de la enmienda transaccional, que la que acepta usted es la transaccional y no la del Grupo Popular. En consecuencia, así constará a los efectos de la votación.

— **RELATIVA A LA REVISIÓN DE PEAJES EN LA AUTOPISTA A-9. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000025.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día, que es el punto 5, debate de la proposición no de ley relativa a la revisión de peaje en la autopista A-9, formulada por el Grupo Parlamentario Mixto. Para su defensa tiene la palabra su portavoz.

La señora **FERNÁNDEZ DÁVILA**: Seguramente la propuesta que hoy traemos no les resulta desconocido a muchas de las personas que componen esta Comisión, porque es una vieja reivindicación de los vecinos del área que está alrededor de la autopista o del tramo de autopista A-9, Vigo-Pontevedra, pero fundamentalmente de los más de 60.000 vecinos de la comarca de O Morrazo que tiene que utilizar este tramo de autopista y concretamente el puente de Rande, como prácticamente la única vía de comunicación con la ciudad de Vigo; una ciudad a la que necesariamente tienen que acudir no solamente por cuestiones laborales muy especialmente laborales porque parte de esa población trabaja en Vigo y sus alrededores, sino por cuestiones

incluso de urgencia, como las propias urgencias sanitarias o todo lo relativo a la asistencia sanitaria (asistencia hospitalaria, asistencia especializada, etcétera). En muchas ocasiones tienen que llevarse heridos por accidente, por infartos, en situación de tremenda urgencia a los hospitales de Vigo y evidentemente la única salida posible para llegar a ellos es a través de la A-9, concretamente del puente de Rande que comentaba anteriormente. Esta vieja reivindicación hizo posible que en determinados momentos hubiera acuerdos incluso de distintas administraciones tales como los ayuntamientos limítrofes, la propia Xunta de Galicia, que tienen reconocida la demanda de liberalizar el peaje en el tramo de la autopista O Morrazo-Vigo, así como la reducción en al menos el 50 por ciento del tramo Pontevedra-Vigo, como así explicamos y solicitamos en nuestra proposición no de ley. Aunque la Xunta de Galicia asumió de manera provisional, en tanto no exista una solución definitiva, algunas medidas paliativas, estas demandas además de no ser las adecuadas son insuficientes porque afectan de manera restringida a algunos automovilistas que utiliza la autopista; afectan a todos los usuarios, por ejemplo a los que tienen que utilizar los transportes colectivos, que tienen que pagar un precio en el que está incluido el coste del peaje. Los tráficos existentes entre O Morrazo y Vigo tienen una naturaleza metropolitana, como yo decía antes, y con una actividad o de acuerdo a la actividad industrial, la asistencia sanitaria, comercio, educación y cantidad de actividades económico-mercantiles, sociales que se desarrollan en el área de influencia de la mencionada ciudad. Hay que reconocer, y así quedó de manifiesto en otros debates y en el propio debate social que este tema suscita, que la situación de la A-9 está fuertemente condicionada por la ausencia de un marco hegemónico a nivel estatal en lo que se refiere al criterio de los peajes; situación generada en todo el Estado español como consecuencia del Plan de autovías que origina evidentes desequilibrios y con el consiguiente efecto sobre los usuarios, y no entendemos —digo no entendemos porque a algunos nos toca utilizar esa autopista con mucha frecuencia—, no entendemos los criterios empleados para establecer peajes en unos trayectos frente a otros, y frente a otros de la propia autovía A-9.

Por ejemplo, nosotros en nuestra exposición de motivos hacemos o ponemos unos ejemplos tales como que la autopista, el tramo de autopista Pontevedra-Vigo sale a 0,113 euros/kilómetro, el tramo Pontevedra-Santiago sale a 0,062 euros/kilómetro, el tramo Santiago-A Coruña 0,062, el Vigo-Bayona 0,046 y como un ejemplo de otras autopistas del Estado español el tramo Jerez-Cádiz en 0,037 euros. Nos parece que las diferencias son terribles porque, aunque se dio la explicación del costo que significó la construcción del puente, bien es verdad que el puente lleva en funcionamiento 25 años y, por lo tanto, entendemos que es suficiente tiempo como para que el costo esté amortizado, indepen-

dientemente de que somos conscientes de que existe la necesidad de mantenimiento, igual que existe el mantenimiento en la A-9 como en cualquier otra autovía del Estado. Entendemos que desde el Gobierno se debería hacer una revisión de los peajes que se tienen que pagar en todo el tramo de autopista Vigo-Pontevedra, pero de manera fundamental estamos interesados en lo que se refiere al tramo O Morrazo-Vigo por las razones que yo explicaba al inicio de la intervención. La propuesta que hacemos es tremendamente sentida por los vecinos de la comarca de O Morrazo y hay que decir que todos los grupos políticos, fundamentalmente en campaña electoral, se comprometen con estos vecinos a liberalizar de peaje lo que es el tramo O Morrazo-Vigo y por lo tanto, el puente de Rande. En esta campaña electoral además de nuestro grupo político también PSOE y Partido Popular, asumieron esta postura ante de los vecinos, aunque hay que recordar que con anterioridad también el Partido Popular lo hizo y la solución que le dio fue la solución paliativa de la que yo hablaba antes de la cooperación de la Xunta y la diputación provincial para que aquellos vecinos que solicitan y que presentan la documentación adecuada se pueden adscribir o ser beneficiarios de un bono. Nosotros entendemos que esa es una medida no solamente paliativa, sino que es una medida transitoria entre otras cosas porque no sé si es cierto o no, pero en los medios de comunicación ya apareció la postura de la diputación perfectamente explicitada de que van a dejar de abonar o de afrontar el gasto que representa este bono de reducción del peaje en este tramo de O Morrazo-Vigo, así como la de la Xunta. Por lo tanto, nosotros solicitamos desde esta Comisión que se apoye la propuesta que presentamos, de liberalizar de peaje el tramo de la autopista A-9 O Morrazo-Vigo y reducir el peaje de la autopista A-9 tramos Pontevedra-Vigo en un 50 por ciento de su coste actual. De momento nada más.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley le han formulado enmiendas el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de su enmienda por parte del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Mantilla.

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: Una vez más viene a esta Comisión la liberalización del peaje de la Ponte de Rande, para entendernos. La señora Fernández que me precedió en el uso de la palabra y defendió su proposición no de ley, se muestra sorprendida o por lo menos parece que desconoce los motivos del elevado coste que tiene el peaje de Pontevedra-Vigo y lógicamente incluido O Morrazo-Vigo. Tengo que recordar algo a la señora Fernández y también al Partido Socialista, especialmente a don Ceferino Díaz que hoy no está aquí y me gustaría que estuviese presente. Les quisiera recordar de que la autopista Vigo-Pontevedra o

Pontevedra-Vigo estuvo parada durante más de diez años debido única y exclusivamente a la responsabilidad o a la irresponsabilidad del Bloque Nacionalista Galego y del Partido Socialista Obrero Español. Quisiera invitar a SS.SS. a que diesen un paseo por la autopista Vigo-Pontevedra, posiblemente verían el paisaje más bonito del mundo, especialmente entre Vilaboa y Vigo. Se lo digo porque debe ser de los paisajes más bonitos del mundo. Sin embargo, esa contemplación del paisaje le evitará contemplar las decenas y decenas de pasos elevados que tiene esa autopista. A cada casi 100 metros hay un paso elevado que se obligó a construir para unir a lo mejor dos casas que lógicamente la autopista separaba. Como dato anecdótico diremos a SS.SS. que para evitar tantos pasos elevados se ha intentado hacer pasos subterráneos con mucho menos coste, ¡ah!, pero a las vacas se les cortaba la leche y por tanto no se podían hacer pasos subterráneos y todos fueron pasos elevados. Les vuelvo a repetir que invito a SS.SS. a que pasen ustedes por allí y verán que son innumerables, yo creo que hay más pasos elevados en la autopista Vigo-Pontevedra que en todo el resto de las autopistas de España. Es un dato anecdótico, o sea, sintomático y explicativo. Ya no digamos, porque se tiraba de los todoterreno, de las máquinas excavadoras, etcétera, para que no continuase la autopista. Se han hecho verdaderos multimillonarios con pozos simplemente porque ni que estuviesen en un oasis en el Sáhara por ejemplo. Costaba muchísimo más un pozo que a lo mejor no se utilizaba. No digamos de molinos, porque estamos hablando en la década de los setenta de molinos sin utilizar, porque los que se pagaron más de 60 millones de pesetas de indemnización de aquellas épocas. De ahí que la autopista haya sido cara, la más cara de España sin duda. Repito, interrumpida durante más de diez años debido sin duda al Bloque Nacionalista Galego y al Partido Socialista Obrero Español. Quiero que le transmitan a don Ceferino Díaz, lógicamente compañero y amigo, que tiene una frase, creo que la tiene registrada, es un copyright, que dice que la autopista era a navallada no corazón da Galiza, que traducida dice que es un navajazo o una puñalada en el corazón de Galicia. El nombre a navallada suena así más a barriobajero por si acaso para que todavía tenga más impacto la propia frase. Esa frase o esas pancartas y esos papeles inundaron toda la provincia de Pontevedra. Es decir, que ni el Bloque ni el Partido Socialista Obrero Español querían la autopista Vigo-Pontevedra, era a navallada, era una puñalada. Ahora, desde hace mucho tiempo vienen clamando por la liberalización del peaje. Es cierto que la conexión de la península de O Morrazo con Vigo, donde trabaja la práctica totalidad de la gente, por mediación del puente, es de unos 5 kilómetros, mientras que si se tiene que ir por Vilaboa es una carretera muy mala, con un trayecto de más de 33 kilómetros, sin alternativa sería. También la alternativa de Pontevedra-Vigo es una carretera que ya está

totalmente desfasada, cruza pueblos como pueden ser Arcade, como puede ser Redondela, que ahora se ha solucionado y prácticamente entra en Vigo, porque hay que cruzar casi medio Vigo para llegar al centro. De ahí que no tengamos prácticamente ningún tipo de alternativa. Tanto es así que el Partido Popular lógicamente ha intentado paliar los peajes de esta autopista y los ha paliado, porque tienen que recordar SS.SS., que desde 1982 a 1996, es decir, con el Gobierno del Partido Socialista, el peaje se incrementó en un 100 por ciento, en tanto que el Partido Popular ha reducido el peaje en dos ocasiones. En una de ellas redujo el IVA que pasó del 16 por ciento al 7 por ciento, aunque el Tribunal de Justicia de la Comunidad Económica Europa lo ha vuelto a poner en el 16 por ciento por imperativo vamos a llamarle legal, pero la reducción de carácter general que se pudo aplicar a esa autopista se aplicó precisamente en este tramo. Quiero decir a SS.SS. que el Partido Popular sí liberalizó el tramo O Morrazo-Vigo, porque en estos momentos hay 10.000 tarjetas para pasar por ese puente totalmente libre, con un máximo de 80 peajes/día, que tampoco se está aplicando al máximo, y durante el día circulan por el puente 45.000 personas. También quiero decir al Partido Socialista y al Bloque Nacionalista Galego que si no se busca una alternativa a la autopista, posiblemente en el año 2010 esté totalmente saturada, de ahí que liberar totalmente los peajes sería tremendamente perjudicial si no se buscan otras alternativas, alternativas que el Partido Popular sí la tiene con la A-57 como lo diré más adelante. En estos momentos, vuelvo a repetir, que la liberación del peaje lo soporta la Xunta y la diputación de Pontevedra, que en estos momentos tienen un gasto por este motivo de 300 millones de pesetas/año. Por eso le quiero preguntar a doña Olaya Fernández: ¿No está liberalizado el puente? Claro que está liberalizado el puente. Puede optar a la tarjeta cualquier vecino de la provincia de Pontevedra para liberalizarlo, para no pagar peaje. Repito que hay 10.000 tarjetas y pueden ser las que sean y quien está soportando este peaje es la diputación y es la Xunta de Galicia. El Partido Popular no ha cambiado de mensaje, el Partido Popular siempre ha dicho que los tramos periurbanos que no tengan una alternativa real deben ser liberalizados de peaje o cuando menos minorado el peaje. En eso estamos y así lo está haciendo el Partido Popular. Repito que el Partido Popular liberalizó el peaje o redujo el peaje en dos ocasiones bajando el IVA y aplicando toda la reducción en ese tramo, en tanto que el Partido Socialista no hizo ninguna reducción y aumentó el peaje en un 100 por cien. De ahí que me sorprende que el señor Louro, portavoz socialista que ahora nos viene con una enmienda, que esa enmienda podíamos decir que es una enmienda *ad calendas graecas* o largo me lo fiáis, o un viva Cartagena, que no tiene nada que ver con la ciudad natal de mi portavoz. **(Risas.)** Por tanto hay aquí ahora un estudio para ver, para contemplar, para analizar. Yo le quiero

decir al señor Louro que durante la campaña electoral —íbamos por la misma provincia y por tanto no lo me puede negar porque lo sé perfectamente— el compromiso del Partido Socialista era liberalizar el peaje del Puente de Rande, o sea Morrazo-Vigo. Ahora dice si hay cartos, si hay cuartos, si el Partido Popular ha dejado cuartos. Claro que el Partido Popular ha dejado muchos cuartos, señor Louro, y ustedes ya se encargarán pronto de dilapidarlos, pero le vuelvo a repetir: no cambie usted de mensaje. Si usted lo decía antes, mantenga usted el tipo ahora porque el Partido Popular, le vuelvo a repetir, que ha mantenido el tipo antes y ahora. El Partido Popular, repito, ha reducido el peaje en dos ocasiones y lo ha liberalizado y por tanto, les digo que la diputación y la Xunta no son competentes para ello. Entonces, tiene que hacerse cargo el Estado, el Gobierno tiene que hacerse cargo de este peaje, ya que en definitiva, usted bien lo sabe, la autopista es competencia estatal.

De ahí que nosotros hayamos enmendando la proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego en un doble sentido. Primero, aceptar que el peaje de Morrazo a Vigo quede totalmente liberalizado porque no hay una alternativa en tanto que se reduzca el peaje de Pontevedra a Vigo en un 50 por ciento, porque la alternativa que hay es mala. Sin embargo, en el Plan Galicia se contempla la construcción de la autovía A-57, inicialmente denominada Pontevedra-La Cañiza. Para esta autovía que conectará Pontevedra con la A-52 a la altura de Puenteareas se solicita que tenga un ramal que conecte con Vigo. De esta manera, los de Pontevedra sí tendrán una conexión directa con Vigo; de ahí que por tanto, tengamos una alternativa y en ese momento no procederá la reducción del peaje de Vigo-Pontevedra. Termino, señor presidente, diciendo que nuestra enmienda está perfectamente clara en ese sentido. Peaje de Rande siempre gratuito y Pontevedra-Vigo al 50 por ciento hasta en tanto esté construida la A-57, que ayer el señor Louro decía que estaría finalizada en el 2010, ha llegado a un consenso con el Partido Popular diciendo que en el 2010 estaría la conexión de Pontevedra con la A-52 en el 2010 y en ese momento, lógicamente, el peaje de Vigo a Pontevedra pasaría a ser el que le correspondiera.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, el señor Louro.

El señor **LOURO GOYANES:** La proposición no de ley presentada por el Bloque Nacionalista Galego es a todas luces una proposición importante y en sus propuestas de resolución coincide con los planteamientos y el programa electoral del Partido Socialista. Hay que decir, señorías, que en torno a las rías de Vigo, de Pontevedra y de Villagarcía se conforma un *continuum* urbano en el que residen más de 700.000 habitantes.

Esto significa la mayor concentración urbana de Galicia y la segunda concentración urbana de la euroregión Galicia-Norte de Portugal. Integrar social y territorialmente este área es de gran interés económico y estratégico para Galicia, ya que contribuye a desplazar la centralidad de la euroregión al área metropolitana de Vigo-Pontevedra. Hay que añadir que la comarca de O Morrazo, que está a la margen derecha de la ría de Vigo, tiene una población por encima de los 70.000 habitantes que depende de la ciudad de Vigo para todo tipo de servicios. Para desplazarse de O Morrazo a Vigo es preciso hacerlo por la autopista A-9, ya que la solución alternativa no es una solución de veintitantos kilómetros como decía el señor Mantilla, sino que es una solución que pasa por bordear toda la ría de Vigo y hacer del orden de 60 kilómetros. La aproximación del Morrazo a Vigo pasa por liberalizar el tramo de peaje entre lo que es el puente de Rande. Esta afirmación señorías, es compartida en Galicia por todas las fuerzas políticas, sociales, económicas y ciudadanas. Ciertamente que la solución que la libre circulación viaria entre O Morrazo y Vigo no tiene fácil solución. Y no tiene fácil solución, señor Mantilla, porque el Partido Popular ha faltado a su palabra. El Partido Popular y su máximo dirigente en este momento el señor Rajoy, anunciaron solemnemente en su momento que se comprometían a liberalizar de peaje el tramo O Morrazo-Vigo. Lo han hecho solemnemente hace ocho años, pero lo que han hecho ustedes, es justamente lo contrario. En vez de liberalizar el peaje han vendido ese tramo, lo han privatizado y hoy eso está en manos privadas cuando antes estaba en manos públicas. Cuando estaba en manos públicas estaba en el campo de las decisiones estratégicas que podían tomar los poderes públicos. Hoy, señor Mantilla, usted sabe mejor que yo, que en manos privadas dificulta seriamente el proceso de liberalización.

Hay que decir que en el área sur de Galicia, en este momento están en proyecto múltiples vías de comunicación. Mismamente para liberalizar el peaje entre Rande y Vigo hay más de una solución. Una solución es hacer el rescate de la concesión. Otra solución y recogiendo sus palabras, dado que ese puente en un plazo de cinco, seis, siete años puede estar colapsado, muchas de las fuerzas políticas y ciudadanas que operan en el sur de Galicia están hablando de un segundo puente. Usted hablaba y yo hablo y hablamos todos de la necesidad de conectar y de circunvalar el área metropolitana Pontevedra-Vigo con esa autopista o esa autovía que sería la A-57. Señorías, estamos en un momento donde el Partido Popular ha dejado las cosas difíciles, pero también estamos en un momento donde encima de la mesa están muchas iniciativas viarias que van a dar solución al sur de Galicia. Por eso el Partido Socialista con seriedad y con rigor apela en este momento a este Congreso de los Diputados y a la proponente para que tomemos en consideración que en un plazo de nueve

meses, doce meses, seis meses, el tiempo que consideremos, se elaboren los estudios y alternativas necesarios para que nos digan cómo podemos circular libremente entre O Morrazo y Vigo. Esto es seriedad y rigor, lo demás es demagogia señor Mantilla.

Nosotros presentamos una enmienda que va en el sentido que yo apuntaba en este momento. El Partido Popular no puede dar clases en Galicia, señor Mantilla, de liberalizar peajes. No, ustedes en ocho años de gobierno, en Galicia no han construido ni un solo kilómetro de autovía libre de peaje. Repase su memoria. Ni un solo kilómetro. Ustedes han hecho un tramo Puxeiros-Bayona que es una concesión, se paga por circular por ahí. Ustedes han hecho A Coruña-Carballo y se paga por circular por ahí. Ustedes han hecho Santiago-Alto de Santo Domingo y se paga por circular por ahí. Ustedes no han hecho ni un solo kilómetro, ni un solo. Sin embargo felizmente con el Partido Socialista los catorce años de gobierno en España han sido muy buenos para Galicia. Rande-Puxeiros es una negociación con ENA, a la que le hemos dado mejores condiciones en la concesión si se ha liberalizado la circunvalación de Vigo, pero señorías, en catorce años el Partido Socialista ha hecho en Galicia las mayores obras de ingeniería y las mayores inversiones que se pudieron hacer en la historia de nuestro país en materia viaria, las autovías. Diga usted lo que quiera señor Mantilla. Es una decisión del Gobierno de Felipe González y es una ejecución del Gobierno de Felipe González. Ustedes las inauguraron, nos parece bien, nos parece bien. En todo caso, es una obra del Gobierno de España y es una obra que hoy disfrutan todos los españoles y todos los gallegos. Por lo tanto, de sus palabras se me derivan pocas esperanzas, siguen instalados ustedes en la demagogia, siguen instalados ustedes en el oportunismo. Confío, sinceramente, que la autora de la proposición no de ley tenga más sensatez que el Partido Popular y que trabajemos en positivo de cara al futuro. Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de darle la palabra a la señora Fernández para que se posicione sobre las enmiendas, anuncio a todos para que lo conozcan, aunque hemos podido hablar prácticamente con todos los grupos, que les voy a proponer una nueva modificación del orden del día a solicitud de la portavoz del Grupo Parlamentario Izquierda Unida que la va a defender. La proposición no de ley que estaba en el punto número 6 antiguo pasa al debate siguiente y alteramos los dos próximos puntos del orden del día. Si no hay inconveniente, ¿los grupos afectados están de acuerdo? (**Asentimiento**.)

Señora Fernández, ahora tiene S.S. la palabra para posicionarse sobre las dos enmiendas que han formulado su proposición no de ley.

La señora **FERNÁNDEZ DÁVILA**: Tengo que ir adaptándome a los modos, usos y costumbres de los

debates en Comisión porque el que el último turno de quien hace la propuesta de una proposición no de ley sólo pueda referirse a la aceptación o no limita mucho lo que puede ser la riqueza que tuvo el debate. A todo esto quiero decir que bueno, yo pretendí dar a la intervención que hice en defensa de la propuesta un tono de tratar de llegar a un acuerdo en Comisión, no pretendía dar un mitin típico de campaña electoral, al que los diputados que estamos aquí de la provincia de Pontevedra estamos tan acostumbrados.

Simplemente a modo de comentario y porque creo que es de mucho interés de todos los diputados y diputadas, diré que el señor Mantilla dijo una gran verdad en su intervención, y es que el paisaje más bonito que podemos ver es el que hay en la autopista A-9, entre Vilaboa y Vigo, eso es cierto, tanto sea de día como de noche. Fuera de eso, yo creo que dijo muchísimas inexactitudes que como no puedo entrar pues, pero vamos, es bastante difícil tener que callarse.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, el comentario está bien porque se refiere a una belleza compartida por todos, pero no abunde porque reabriríamos el debate y vamos muy ...

La señora **FERNÁNDEZ DÁVILA**: No abrimos el debate. De todas maneras, todos los vecinos, concretamente de O Morrazo conocen perfectamente la situación.

Como presentamos una iniciativa sobre un problema que efectivamente lleva muchos años sobre la mesa y al que queremos buscar una solución, también queremos en esta propuesta que hacemos hoy, llegar a un acuerdo para posibilitar esa solución. A esa posibilidad nosotros le ponemos un plazo tratando de hacer una transacción entre nuestra propuesta, lo que plantea el Grupo Popular y fundamentalmente lo que plantea el Grupo Socialista, y decimos fundamentalmente porque es el grupo que apoya al gobierno y entendemos que alguna presión puede hacer para que efectivamente la propuesta se cumpla. Supongo que es necesario leer la propuesta de transacción, que diría: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a realizar en un plazo de seis meses los estudios necesarios que permitan dar solución a las diferentes alternativas para integrar territorialmente el área metropolitana de Vigo-Pontevedra, establecer peajes en un marco hegemónico y equitativo y liberalizar el peaje del tramo O Morrazo-Vigo. Entendemos que nos parece sensato teniendo en cuenta que el Gobierno lleva tres meses instar esto con un plazo de seis meses y evidentemente, nuestra posición será a favor o en contra de lo que el Gobierno proponga cuando al cabo de estos seis meses nos diga la alternativa. Evidentemente, demandaremos lo que sea necesario demandar si en ese plazo el Gobierno no cumpliera en caso de que la propuesta de transacción se apruebe en Comisión.

El señor **PRESIDENTE:** Pregunto al portavoz del Grupo Popular y al del Grupo Parlamentario Socialista si aceptan la transacción que ha formulado la señora Fernández.

¿Señor Mantilla?

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ:** Sí, tenemos que estudiarla, presidente.

El señor **PRESIDENTE:** ¿La transacción?

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ:** Sí, sí.

El señor **PRESIDENTE:** Le ruego, señora Fernández, que pase el texto para que lo puedan tener.

¿Señor Louro?

El señor **LOURO GOYANES:** Sí, el Grupo Socialista acepta la transacción, el nuevo texto.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Louro, en cualquier caso, su texto de enmienda pasará a ser de la transacción. (**Asentimiento.**) Muy bien, muchas gracias.

— **SOBRE MODIFICACIÓN DEL TRAZADO DE LAS OBRAS DEL AVE PARA NO DAÑAR EL ACUEDUCTO DE LA TORRE D'EN LLORIS EN XÁTIVA (VALENCIA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000052.)**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos al punto siguiente del orden del día, que será el debate de la proposición no de ley sobre modificación del trazado de las obras del AVE para no dañar el acueducto de la Torre d'en Lloris en Xátiva, Valencia.

Para la defensa de la proposición de ley tiene la palabra la portavoz del Grupo de Izquierda Verde, la señora Navarro.

La señora **NAVARRO CASILLA:** En primer lugar quería agradecer que se haya podido llevar a cabo el cambio en el orden del día. Respecto a la iniciativa quería manifestar, en primer lugar, nuestra discrepancia por parte del Grupo de Izquierda Verde con los trenes de élite que son depredadores del medio ambiente, que suponen un elevado coste y que después sólo pueden ser utilizados por ciudadanos de alto poder adquisitivo. Un coste también muy elevado para el erario público cuando la realidad es que los trenes Talgo de última generación que van a gasoil alcanzan los 220 kilómetros/hora y son mucho más baratos, permiten el transporte de mercancías y no necesitan la creación de nuevas vías férreas, por lo tanto perjudican mucho menos al medio ambiente y de esa manera benefician a todos en su totalidad. Además de que ese dinero que

nos ahorramos puede ser utilizado para vertebrado todo el territorio español, que es lo que nos hace falta. Una vez iniciadas las obras del AVE, en el caso de una zona en concreto de Xátiva suponen destruir un acueducto tal y como está ahora mismo el trazado. Nosotros hemos de intentar, iniciadas estas obras, minimizar los perjuicios que acarrea al medio ambiente. Para ello tenemos que, es necesario evitar la destrucción del acueducto de la Torre d'en Lloris como ocurre con el actual trazado. Se trata de un acueducto recogido en el inventario de bienes inmuebles de Etnología de la Dirección general de Política Lingüística y Patrimonio Cultural valenciano. Asimismo, la Secretaría General de Medio Ambiente aprobó el 9 de mayo de 2002 la declaración de impacto ambiental, a cuyo contenido no se ha dado ningún cumplimiento hasta la fecha. Si se hubiera dado cumplimiento de hecho, según el informe técnico de la Consellería de Cultura y Educación de la Generalitat Valenciana, se hubiera evitado el trazado actual, que supone la destrucción del referido acueducto. El actual trazado, según la Consellería de Cultura y Educación, afecta al acueducto en un 65 por ciento de su trazado y propone esta misma consellería para que no se lleve a cabo esta construcción la modificación de los trazos de manera que se garantice la salvaguarda del bien inventariado. Lo mismo, lo mismo es lo que reclama la plataforma creada para salvar este acueducto, y lo mismo reclama la unidad de Etnología de esta misma consellería. Por lo tanto, nos encontramos con que tanto desde el Ayuntamiento de Xátiva como desde la consellería, todos ellos dirigidos por el Partido Popular, y desde las plataformas ciudadanas en las que se encuentra el Partido Socialista, se encuentra Izquierda Unida y más partidos, se está intentando salvar este acueducto en contra de lo que dispone el actual trazado del AVE, aprobado precisamente, bajo el gobierno del Partido Popular. El Consell Valencià de Cultura también ha instado a la máxima calificación como merecedor de la protección patrimonial de este acueducto. En definitiva, es evidente que es necesario abordar urgentemente una solución al actual trazado del AVE, que supone una omisión flagrante de los principios de protección de nuestro patrimonio histórico que deberían regir todo tipo de actuaciones. La supuesta modernidad que viene con el AVE no puede ser utilizada como una justificación para destruir un acueducto del siglo XVIII en funcionamiento además, para su uso hidráulico, pues éste forma parte del sistema de regadío de la Torre d'en Lloris y el río Barcheta. La conclusión es que existe una alternativa, según todos los informes técnicos elaborados tanto por la Consellería de Cultura y Educación como por técnicos de la corporación municipal y por técnicos a los que se les ha instado desde la plataforma, que es la modificación del trazado. Hay una necesidad que es la de salvar el acueducto y todo ello nos ha llevado desde Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya a instar al Gobierno a que

cumpla con este objetivo, en cumplimiento así de todos los informes de los ingenieros de caminos que acreditan esta posibilidad de desvío del trazado sin gran repercusión económica.

Presentada esta iniciativa hemos llegado a una transaccional, a la vista de la enmienda presentada por el Grupo Socialista, en la que, además de mantener en los mismos términos la petición de buscar una solución al actual trazado, se incluye la protección del yacimiento arqueológico encontrado a raíz de las obras de la AVE en el municipio de Énova, dado su altísimo valor histórico y cultural y que éste se ha respetado de la misma manera que el acueducto. Se trata de un yacimiento romano todavía no descubierto en su integridad porque todavía se están haciendo las excavaciones, que es de un evidente valor cultural, histórico-artístico y que, por supuesto, ha de ser igualmente protegido. Además, la legislación del Estado ampara expresamente estos supuestos, por lo que la aplicación estricta de la Ley de patrimonio histórico español implica la protección de este bien de interés cultural y además, su declaración como tal, que es urgente y necesaria. El grupo de Izquierda Unida en la diputación de Valencia ha presentado una moción precisamente para manifestar el apoyo a la protección de este yacimiento, instando al Ministerio de Fomento a que realice las gestiones necesarias para salvar el yacimiento. Por lo tanto, estamos absolutamente de acuerdo con la enmienda presentada y la transaccional a la que hemos llegado con el Grupo Socialista. Dado que es el propio Gobierno autonómico del Partido Popular el que ha realizado estos informes técnicos en los que se manifiesta la necesidad del cambio de trazado, espero que esta iniciativa, junto con la transaccional expuesta, tenga el consenso de todos los grupos parlamentarios representados en la Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Se le ha formulado enmienda a esta proposición no de ley por parte del Grupo Parlamentario popular. Señor Campoy, tiene su señoría la palabra.

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: El tren de alta velocidad es, como saben SS.SS., una apuesta decidida del Gobierno del Partido Popular que tenía y tiene por finalidad comunicar el centro de la península con el levante español. Por tanto, desde el Grupo Parlamentario Popular no podemos sino estar comprometidos con este proyecto, algunos de cuyos tramos se encuentran en ejecución y otros están ya en fase de licitación y algún otro en fase de estudio, pero sobre todo comprometidos con lo que son los plazos de finalización de este gran proyecto. Consideramos que es un proyecto imprescindible para la Comunidad Valenciana, una comunidad dinámica, generadora de empleo y receptora de turismo. Si partimos de esta base a este grupo le parece inquietante que en la primera comparecencia que tuvo la ministra no dijera apenas una palabra sobre el tren de

alta velocidad de Valencia, lo que generó la consiguiente incertidumbre en los sectores sociales de la Comunidad Valenciana. Tuvo que ser el presidente del Gobierno, quien después de una entrevista que mantuvo con el presidente de la Generalitat, se comprometió o garantizó el AVE a Valencia. Hemos tenido que esperar a que la ministra de Fomento el día de ayer anunciara que el AVE Zaragoza-Valencia se pondrá en marcha, y al mismo tiempo conocer que la llegada del AVE a Valencia —cito textualmente— será la prevista, es decir, el 2007, si bien su compañero de Gobierno y además representante por la Comunidad Valenciana, el señor Sevilla, en la ciudad de Valencia también ayer mismo, en una reunión con empresarios, textualmente dijo: Igual merece la pena tener un AVE en 2010 por Albacete que uno por Cuenca en el 2015. Así que le pediría al Grupo Socialista que exigiera al Gobierno, a su Gobierno, que tuvieran un poco más de seriedad, de responsabilidad y sobre todo de compromiso que es lo importante en este caso, porque lo que le interesa al Grupo Parlamentario Popular es que haya compromiso para el cumplimiento del proyecto en los plazos que estaban previstos. En este sentido la proposición no de ley que nos presenta el Grupo de Izquierda Unida, a nuestro entender adolece de una serie de circunstancias, aunque estamos de acuerdo en el fondo, como demuestra el hecho de la presentación de una enmienda, en la que en primer lugar estamos conformes con el respeto a este acueducto de la ciudad de Xàtiva, bien con la solución que ha presentado y que presentó la Generalitat Valenciana, como ha mencionado la portavoz, señora Navarro del Grupo de Izquierda Unida ante la Gerencia de Infraestructuras de Ferrocarril, o con cualquier otra alternativa. Sería muy importante para nosotros que siempre y cuando ello no representara una demora, un retraso y mucho menos una paralización en la finalización de este importante proyecto para la sociedad valenciana, porque desde la Comunidad Valenciana no podemos permitir que se juegue de nuevo con su futuro.

No nos corresponde a nosotros valorar las enmiendas de otros grupos, desde el punto de vista reglamentario, pero no podemos aceptar que haya o que puedan haber excusas que paralicen o retrasen la finalización de este importante proyecto. Desde la Comunidad Valenciana ya estamos asistiendo a un desprecio por parte del Gobierno central, del Gobierno socialista a los intereses de esta importante comunidad. Por todo ello no podemos admitir que existan retrasos, obstáculos, demoras que impidan que el AVE a Valencia llegue en sus plazos. Además de ser una prioridad y una necesidad, Valencia tiene retos importantísimos como es el caso de la Copa América, conocido por todas sus señorías. Es absolutamente imprescindible que se cumplan los plazos. El Grupo Parlamentario Popular no pretende sustituir la relación que tienen en estos momentos el Partido Socialista y el Grupo de Izquierda Unida, pero

sí que me hubiera gustado que si ya no era posible ofrecernos una transaccional, al menos hubiera tenido la consideración de hacer una valoración sobre la enmienda que hemos presentado. (**La señora Navarro Casilla: No tenía conocimiento de que esa enmienda se hubiera presentado y difícilmente podría hacerlo.**) En ese caso ha sido un problema y un obstáculo porque ahí en la mesa está a su disposición y con mucho gusto se lo traslado. En cualquier caso, sí que queremos dejar claro con nuestra enmienda, como bien acabo de decir a lo largo de mi intervención, en primer lugar, que no nos oponemos, que estamos de acuerdo en salvar este monumento histórico, el acueducto, no en vano ya la Generalitat ha propuesto diversas soluciones, pero que no es menos importante para nosotros que ello no vaya en menoscabo del cumplimiento de los plazos previstos. Eso es lo realmente importante, es el fondo de la enmienda que nosotros hemos presentado y que esperamos que sea valorado por el grupo proponente, en este caso el Grupo Federal de Izquierda Unida.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, el señor Santamaría.

El señor **SANTAMARÍA I MATEO:** Saludamos con satisfacción la iniciativa del grupo proponente, que se corresponde con el sentir de todos los vecinos de las comarcas valencianas, la costera y ribera baixa, y la por supuesto, de nuestro grupo parlamentario, siempre, sea dicho de paso, comprometido con el futuro de nuestra comunidad y pensando que no sólo forman parte de ese futuro las cuestiones económicas, sino también la culturales y sociales que hoy nos ocupan.

Declamaba el señor Campoy el compromiso del Gobierno socialista con la Comunidad Valenciana, yo creo que está más que demostrado. Lo que sí le digo es que nosotros, los valencianos, esperamos el AVE en condiciones, pero también le digo que no a cualquier precio ni a costa de cualquier cosa. Un ejemplo lo constituye el desastre que puede producir la entrada del AVE por la comarca de L'Horta Sur que hoy nos ocupa y nos ocupará en otro momento. De cualquier manera a través de los distintos colectivos y plataformas creadas al efecto, se ha mostrado el interés de salvaguardar para el presente y el futuro esta obra de la ingeniería civil datada su construcción hacia el siglo XVIII. Podemos comprobar que desde el arqueólogo municipal de Xàtiva, la Comunidad de Regantes que es la que utiliza el acueducto de la Torre d'en Lloris, pasando por el consistorio setabense o diversos colegios profesionales hasta el propio Consell Valencià de Cultura, han venido reclamando la protección de tan preciado bien histórico y cultural, junto a la Generalitat Valenciana; patrimonio que quedará reducido a escombros de no acometerse alguna modificación en el proyecto constructivo de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La

Mancha-Comunidad Valenciana, en su tramo Xàtiva-L'Énova, a su paso por el río Barcheta. Esto sería así ya que el proyecto aprobado, actualmente en obras, no contempla su protección como bien de interés cultural por no estar catalogado como tal a la hora de redactar el proyecto mencionado. Compartimos pues la idea de que aun no estando catalogado debe ser protegido con las actuaciones y soluciones técnicas que este fin requiera. Por todo ello y estando de acuerdo con la finalidad de la proposición no de ley, pero también conscientes de la situación actual de las obras y expropiaciones realizadas, venimos a proponer una enmienda transaccional que en el apartado A) recoge por una parte la conservación del acueducto objeto de la proposición, y por otra, ofrece una alternativa posible al viaducto que atraviesa el río Barcheta en el tramo mencionado, cuya construcción según el proyecto en vigor, impide la conservación del acueducto.

Por otra parte y atendiendo la necesidad de proteger el yacimiento arqueológico encontrado en el municipio de L'Énova entre los puntos kilométricos 111,450 y 111,680 del mismo tramo de proyecto, hallazgo que ha sido objeto de estudio financiado por la Gerencia de Infraestructuras Ferroviarias, proponemos en el segundo apartado de nuestra enmienda la modificación del proyecto constructivo que posibilite dar cumplimiento a las reivindicaciones del movimientos sociales partidarios de respetar el valioso yacimiento, en especial las lógicas aspiraciones del municipio de L'Énova. Estos restos corresponden a una villa romana de gran valor arqueológico, histórico y cultural que data del siglo I y que, a nuestro juicio, debería convertirse en un proyecto museístico ya que constituyen la mayor y mejor conservada excavación de los últimos tiempos. Llegado a este punto se nos ha ofrecido por el grupo proponente un texto consensuado que a nuestro juicio satisface nuestras necesidades, primero, porque lo más importante es hacer viable salvar el acueducto, salvar también la vía romana en las excavaciones arqueológicas, por encima de cualquier solución técnica que no vamos a discutir en este momento. En segundo lugar, abre una posibilidad de diálogo y de consenso que hasta ahora no ha habido, entre la Administración del Estado, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Xàtiva y por supuesto, las organizaciones y plataformas cívicas que se han creado para su defensa. Por lo tanto, agradeceríamos, señorías, el apoyo a este texto consensuado por las distintas formaciones.

El señor **PRESIDENTE:** Señora Navarro, tiene S.S. ahora la palabra para poder pronunciarse sobre las enmiendas. Sobre la del Grupo Socialista se ha pronunciado ya al formular una transaccional; sobre la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, debe decir si S.S. la acepta o no.

La señora **NAVARRO CASILLA**: Me alegro de que estén de acuerdo en el fondo, pero lo que están estableciendo en la enmienda del Grupo Popular es una prioridad. Para ellos es prioritario el AVE antes que la protección del acueducto, es decir, la protección de nuestro patrimonio histórico-cultural. Por lo tanto, no podemos estar de acuerdo porque ya he expuesto que para el grupo que presenta esta iniciativa lo fundamental es la protección del patrimonio. Entendemos que todas las decisiones que se han de adoptar han de respetar tanto el medio ambiente como nuestro patrimonio, que es el de todos.

El señor **PRESIDENTE**: Si algún otro grupo desea intervenir, ruego que lo solicite porque tiene derecho.

Tiene la palabra su señoría.

El señor **CERDÀ ARGENT**: Desde Esquerra Republicana nos sorprende un poco y un tanto la posición del Partido Popular con respecto a los plazos para la realización de las obras del AVE, puesto que nuestro grupo el 15 de octubre del año pasado ya formuló una pregunta por escrito al anterior titular del ministerio, justamente sobre los plazos para la realización del AVE y si los trazados iban a respetar o no el acueducto, así como la vía romana de L'Énova. Se nos contestó en ese momento que los plazos eran para el 2010, para la llegada del AVE a Valencia y que no había motivos para el cambio de trazado. Nosotros formulábamos esa pregunta haciéndonos portavoz de alguna manera de los centenares de alegaciones que partían tanto de las comunidades, de las mancomunidades de ayuntamientos como de los propios ayuntamientos, como el informe de los propios arqueólogos que luego fueron destituidos por lo que estaban habilitando y haciendo los estudios sobre la vía romana, y sobre el informe que el Conseil Valencià de Cultura de la Generalitat Valenciana habilitó y que decía aproximadamente esto: El acueducto es una cuestión merecedora de la máxima protección patrimonial y recomendamos que se estudien los cambios alternativos al proyecto del trazado de la línea en construcción. Por tanto, este informe ya lo tenía en su conocimiento, actual titular, sabía que se estaba agrediendo un bien de interés cultural para los valencianos, que también es importante, tan importante como un trazado rápido del AVE, y no obstante, la negligencia a nuestro entender, del anterior titular, ha posibilitado que una parte importante de la vía romana de L'Énova, en estos momentos esté desaprovechada, esté sencillamente sacada de lo que era el conjunto arquitectónico de la villa romana y sea irrecuperable para su posterior rehabilitación museística. Esta es una responsabilidad que entendemos que tiene el anterior Ejecutivo y que como tal la hacemos constar.

Por lo que hace al acuerdo al que han llegado el Grupo Socialista y el Grupo de Izquierda Unida, nosotros estamos completamente de acuerdo, en tanto en cuanto es evidentemente lo que ya pedíamos desde octubre del año pasado cuando hicimos la pregunta, va en el sentido de preservar tanto la Torre d'en Lloris como el patrimonio histórico o lo que quede ello, después de la negligencia realizada por el Ejecutivo anterior. Por tanto, daríamos nuestro apoyo a esta demanda, no sin hacer constar que el 31 de mayo hicimos una pregunta igualmente al actual titular de Fomento, que nos contestó, y por redundar sobre el tema, que aún era prematuro pronunciarse sobre el trazado, lo cual nos llevará próximamente a realizar la misma pregunta sobre el trazado que va a tener el AVE en su transcurso entre Madrid y la ciudad de Valencia, y muy especialmente en el tramo entre la Región de Murcia y Xàtiva-L'Énova.

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: Señor presidente, le ruego que, dentro de lo posible, nos haga llegar la transaccional con objeto de fijar posición.

El señor **PRESIDENTE**: Así lo haremos para que puedan disponer todos los grupos.

— **RELATIVA A LA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL APEADERO DE RENFE EN EL MUNICIPIO DE PREMIÀ DE MAR (BARCELONA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/000038.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al siguiente punto del orden del día, que es el debate de la proposición no de ley relativo a la puesta en funcionamiento del apeadero de Renfe en el municipio de Premià de Mar, formulada por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor Sánchez i Llibre.

El señor **SÁNCHEZ I LLIBRE**: Señoras y señores diputados, esta es la octava o novena iniciativa legislativa que nuestro grupo de Convergència i Unió ha presentado ante esta Comisión. Iniciativa que hace referencia a la puesta en marcha y funcionamiento del apeadero de Premià de Mar en el sector de Camp Nou, Camp Pou y Camp de Mar. Hace más de once años que nuestro Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) viene insistentemente planteando ante esta Comisión y con los diferentes gobiernos que han pasado por esta Cámara, planteando la misma iniciativa: que sea posible que se ponga en funcionamiento el apeadero de Renfe en Premià de Mar. Concretamente, en el año 1964 Renfe construyó ya un apeadero en Premià de Mar justamente en la misma ubicación que nosotros la estamos planteando en estos momentos.

Han pasado 40 años, 40 años, señorías, y los trenes han ido circulando por esta zona pero nunca, nunca los ciudadanos de Premià de Mar han tenido la suerte que el tren parara en dicho apeadero, o sea, una desgracia, realmente una desgracia. También es cierto que Premià de Mar en 40 años ha multiplicado por tres, por cuatro o por cinco su población, hoy en Premià de Mar casi hay censadas 30.000 personas y ahora más que nunca, muchísimo más que en el año 1964, es necesaria la apertura de dicho apeadero. Convergència i Unió hemos estado sensibles con dicha población y tal como he dicho anteriormente, hemos presentado alrededor de seis iniciativas parlamentarias, hemos preguntado dos veces en el Pleno del Congreso de los Diputados a los diferentes ministros de Fomento que han pasado por la Cámara, concretamente al señor Borrel, al señor Arias—Salgado y también al señor Cascos. Finalmente, finalmente, en el año 1998, se aprobó una proposición no de ley en esta misma Comisión con la unanimidad de todos los grupos presentes en la Cámara, por la cual se instaba al Gobierno a poner en funcionamiento el apeadero de Premià de Mar. Juntamente con esta proposición no de Ley también se aprobó una moción que va en la misma dirección, y que también planteaba la apertura del apeadero de Vilassar de Mar y Cabrera; o sea, que se aprobaron las dos aperturas de dos apeaderos de dos poblaciones del Maresme. Los habitantes de las poblaciones de Cabrera de Mar y Vilassar de Mar tuvieron la fortuna de que Renfe finalmente procedió en el año 2002 ó 2003, si no recuerdo mal, a la inauguración de la apertura del apeadero de Vilassar de Mar. Los de Premià de Mar siguieron con la mala fortuna de que por problemas urbanísticos, por dificultades con Costas, con el ayuntamiento, a pesar de que había una partida consignada en los Presupuestos Generales del Estado o en el GIF, el órgano de gestión de infraestructuras, no tuvieron esa gran suerte, a pesar de que lo más difícil estaba conseguido, la voluntad política de todos los grupos de la Cámara, la voluntad política del presidente de Renfe en aquellos momentos, señor Corsini, de dar luz verde a este apeadero; hecho lo más difícil, fallaron las circunstancias técnicas, coyunturales, políticas y los ciudadanos de Premià de Mar no pudieron ver realizados su sueño.

Ahora Convergència i Unió vuelve a presentar en esta nueva legislatura que esta Comisión refrende el apoyo, el soporte y la unanimidad que conseguimos en el año 1998 para que finalmente sea una realidad este apeadero en Premià de Mar. En estos momentos el ayuntamiento ya ha resuelto todos los problemas urbanísticos con Costas y con la Generalitat para poder dar luz verde y hoy podamos refrendar otra vez por unanimidad de todos los grupos presentes en la cámara, la posibilidad de que este apeadero sea una realidad en esta nueva legislatura. Entendemos que todos los estudios técnicos, económicos, de viabilidad ya se hicie-

ron en la legislatura, anterior a la anterior, o sea, en el año 1998 cuando se aprobó dicha moción. Renfe y el Ministerio de Fomento ya se pusieron a trabajar en todos estos aspectos y finalmente pienso que llegaron a la conclusión de que era viable económicamente, que era viable técnicamente y ahora, pensamos nosotros, desde Convergència i Unió que no haría falta más estudios técnicos, más estudios de viabilidad porque todas estas cuestiones ya están planteadas en los años anteriores. Repito que son once o doce años de iniciativas parlamentarias en esta Comisión, seis u ocho proposiciones no de ley, dos preguntas orales, dos o tres preguntas por escrito. Sinceramente, si hubiéramos de designar una población que pudiera ganar el Guinness en esta Cámara en los últimos diez años, sin ningún tipo de dudas, Premià de Mar la conseguiría, porque en muchísimas ocasiones hemos planteado dicha iniciativa. Al inicio de esta legislatura no hemos dudado ni un momento y hemos vuelto a presentar esta iniciativa. Hoy la población de Premià de Mar seguramente estará atenta a lo que pase en esta Cámara, en esta Comisión, porque ya que son muchísimos años, muchísimas aprobaciones, muchísimas ilusiones que se han visto frustradas en estos dos últimos años, ya que no ha sido posible realizar esta apertura a pesar de estar consignada económica y a pesar de haber un análisis económico fiable. Ahora es el momento otra vez, en el inicio de esta legislatura, en el inicio de esta singladura, de que en la Comisión de Fomento votemos favorablemente esta iniciativa para que, a lo largo de los próximos años, sea una realidad que después de cuarenta años se pueda hacer justicia para que los habitantes de Premià de Mar puedan disponer de este nuevo apeadero, porque sinceramente han sufrido lo suyo y todos los grupos políticos también hemos dado lo nuestro en esta Comisión ya que realmente siempre se han aprobado por unanimidad.

A esta iniciativa presentada por Convergència i Unió se han presentado dos enmiendas que voy a aprovechar, si me lo permite el presidente, poder defenderlas para poder dar nuestra opinión al respecto. Ha presentado una enmienda el Grupo Popular que va en la misma dirección de nuestra propuesta, lo que pasa es que el Grupo Popular pone plazo para que la ejecución sea posible en los próximos seis meses. Esta iniciativa es coincidente con la propuesta de Convergència i Unió y la aceptaríamos de buen grado porque lo que más nos interesaría a nosotros y a los ciudadanos de Premià de Mar es que en seis meses el apeadero estuviera construido. Pero también el Grupo Parlamentario Socialista nos ha presentado otra enmienda en el sentido de que sería necesario el estudio de viabilidad otra vez de este apeadero, ya que parece ser que Renfe en estos momentos no dispone de los informes que dejó el Gobierno saliente hace dos o tres meses aproximadamente. Creemos sinceramente que no es necesario hacer más estudios de

viabilidad y estudios técnicos, pero después de 10 u 11 años de iniciativas legislativas en esta Comisión, después de ocho o nueve iniciativas parlamentarias, desde *Convergència i Unió* entendemos que en aras del consenso, en aras de buscar la posibilidad de que todos los grupos parlamentarios votemos favorablemente esta iniciativa, también le vamos a dar un margen de maniobra suficiente al Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno socialista, para que en el plazo de seis meses pueda hacer los estudios de viabilidad, que serán correctos porque ya se hicieron con anterioridad, y también dotar de recursos financieros para poder construir este apeadero. El plazo de seis meses es el que vamos a dar de margen al Gobierno para que pueda hacer los estudios correspondientes y lo que va hacer *Convergència i Unió* después es insistirle para consignar dichos recursos en los Presupuestos Generales del Estado del año 2005 y se puedan iniciar las obras de construcción de dicho apeadero ese año. Vamos a aceptar la enmienda del Grupo Socialista para dar estos seis meses de margen y que a partir de ese momento pueda iniciarse la construcción. Con este plazo también subsumimos en cierta forma, aunque mucho más light, la enmienda presentada por el Grupo Popular en la que hablan de seis meses para la construcción, que es lo que quisiéramos, es lo que quisieran los ciudadanos de Premià de Mar, pero pensamos que hay quedar un margen de maniobra al nuevo Gobierno, al nuevo Ejecutivo, para que haga estos estudios y a partir de los seis meses puedan iniciarse las obras de construcción del apeadero de Premià de Mar.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley, como ha dicho usted, han formulado enmiendas el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Socialista. La señora Nadal tiene la palabra para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Si me lo permite el señor presidente, realizaré conjuntamente la defensa de la enmienda del Grupo Popular y fijaré nuestra posición respecto a esta iniciativa presentada por el señor Sánchez i Llibre, en representación de *Convergència i Unió*, para proceder a la apertura y puesta en funcionamiento del apeadero de Premià de Mar. En primer lugar, quiero agradecer al señor Sánchez i Llibre su voluntad de aceptar la enmienda del Grupo Parlamentario Popular y también el reconocimiento que ha hecho de las actuaciones realizadas por el Gobierno del Partido Popular —concretamente por Renfe—, en su etapa de gobierno, para que fuera una realidad la apertura y puesta en funcionamiento de este apeadero. Es cierto que nos encontramos con dificultades en el sentido de condicionantes físicos. En el anteproyecto se detectó toda una serie de difi-

cultades que afectaban tanto a superficies dependientes de la demarcación de costas del Estado como al trazado de la N-II. También nos encontramos con dificultades por el hecho de que el plan especial del trazado marítimo de Premià de Mar no estaba en aquel momento aprobado para la zona afectada precisamente por el apeadero, lo cual afectaba la viabilidad para iniciar ese proyecto con el que el Gobierno del Partido Popular estaba comprometido. El señor Sánchez i Llibre ha dicho —y es cierto— que había incluso dotación presupuestaria para llevar adelante esta reivindicación que viene de lejos, que viene de antiguo, por parte de los ciudadanos de esta comarca y concretamente de los ciudadanos de Premià de Mar.

Se ha mencionado antes que Premià de Mar es una población importante de la comarca del Maresme, una población que ha seguido incrementándose —está alrededor de los 30.000 habitantes— y que se ha convertido en el segundo municipio de dicha comarca, lo cual exige que se le dote de las infraestructuras necesarias, porque en definitiva es una zona en la que no hay mucha industria y que requiere una utilización del transporte público para ir a trabajar, para ir a estudiar, además de que se trata de una línea de ferrocarril —la de Barcelona-Maçanet de la Selva— que es una de las que tiene mayor número de viajeros y es muy rentable, hiperrentable, porque no tiene prácticamente estacionalidad a pesar de que naturalmente el grueso de viajeros se ve incrementado cuando llegan las épocas de verano. Estamos plenamente de acuerdo también en la necesidad de hacer este apeadero porque, tal como se recoge en la exposición de motivos, hay un cierto agravio comparativo respecto a otras poblaciones de la comarca en la que las estaciones en algunos casos están a 800 metros y en el caso de Premià de Mar las más cercanas exceden de los 1.250 metros. Por tanto, no sólo estamos de acuerdo con la propuesta presentada por el Grupo de *Convergència i Unió* respecto a la apertura y puesta en funcionamiento del apeadero sino que, si me lo permite y con toda cordialidad, señor Sánchez i Llibre, quiero recordar que efectivamente *Convergència i Unió* se ha preocupado y mucho de la puesta en funcionamiento de este servicio, pero también lo hemos hecho otros grupos parlamentarios. En la V Legislatura se aprobaron propuestas tanto de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya como del Partido Popular, además de las actuaciones que realizó en su etapa de gobierno, que demostró claramente la preocupación por la mejora en el funcionamiento de la línea C-1 de cercanías de Renfe con inversiones importantísimas que permitieron desde el desdoblamiento de la línea hasta la ampliación de la estación de Mataró, el incremento de la frecuencia de parada en Montgat-Nord, la apertura —se ha referido a ello el señor Sánchez i Llibre— de distintos apeaderos

como Vilassar, Santa Susana y Cabrera, y la mejora de estaciones, que no apeaderos, como por ejemplo las de Vilassar y de Montgat. Para Premià de Mar ha presentado una mejora importantísima, lo que demuestra la preocupación y la conciencia que tiene el Partido Popular respecto a la importancia no sólo de la comarca sino de la población de Premià en esa comarca y que ha permitido a la línea 1 disponer de unas instalaciones modernas y renovadas, fruto de las actuaciones realizadas en los años de gobierno del Partido Popular.

Concretamente en Premià de Mar se llevó a cabo una inversión que comportó la construcción de un edificio de nueva planta que supuso la reordenación y diseño de espacios interiores, lo que permitió una mayor amplitud y confort para los usuarios de la estación, no sólo por lo que hace referencia al servicio de venta de billetes e información sino también al grueso de servicios de bar-cafetería, de prensa, etcétera. Se realizó también toda la renovación de la señalización y mejoras de iluminación y modernización del mobiliario de la estación; me estoy refiriendo naturalmente a todo ese mobiliario de bancos, papeleras, murales informativos, etcétera. Se realizó también la construcción de un paso subterráneo para la comunicación entre andenes, inexistente hasta el momento. Por tanto, las actuaciones realizadas por el gobierno del Partido Popular son indudables y también la preocupación que, como decía, viene de lejos, viene de la V Legislatura, cuando era ministro del ramo el señor Borrell, con los inconvenientes, con los condicionantes físicos con los que nos encontramos en la realización del anteproyecto. Ese ha sido el motivo —por coherencia, por dar continuidad a nuestra política— de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, que además intentaba concretar un plazo —lo ha dicho el señor Sánchez i Llibre y se lo agradezco sinceramente— y que iba en sentido contrario de la enmienda presentada por el Partido Socialista, marcada por la ambigüedad, por la vaporosidad, en la que se plantea realizar un minucioso análisis de viabilidad de este proyecto pero ningún mandato concreto al Gobierno. Por tanto, a pesar de la transaccional a que hemos conseguido llegar y que yo agradezco tanto a la representante del Grupo Socialista como al señor Sánchez i Llibre, aunque concreta un poco más, no en el sentido que planteaba el Grupo Popular de que se pusiera en funcionamiento en el plazo de seis meses sino que se sigue con el redactado del minucioso análisis, hay algo que nos preocupa especialmente —y me dirijo a la portavoz del Grupo Socialista—, que es la necesidad de determinar financiación disponible. Es una cuestión de voluntad política, de compromiso con esta infraestructura y en cualquier caso, como ha recordado antes el señor Sánchez i Llibre, el Partido Popular dejó partida presupuestaria para realizar esta actuación. Por

tanto, insisto en que es cuestión de voluntad política, no de disponibilidad financiera, porque en definitiva los recursos fueron dejados para esta finalidad. Por consiguiente, señorías, a pesar de que no es exactamente lo que hubiéramos deseado, en aras del consenso, el Grupo Popular votará favorablemente esta transacción.

No quiero terminar sin llamar la atención de la Comisión sobre una cuestión que afecta enormemente a las infraestructuras de la comarca del Maresme y que yo creo que de forma muy irresponsable ha decidido realizar el Gobierno del Partido Socialista, concretamente la ministra de Medio Ambiente. El Gobierno del Partido Popular dejó dotación presupuestaria para la rehabilitación de las playas, y esto es especialmente necesario en las del Maresme. Pues bien, la ministra de Medio Ambiente dice que no tiene la más mínima intención de proceder a la rehabilitación, a la regeneración de playas. Esto tiene consecuencias y repercusiones no sólo en lo que es ... Terminó, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: No le hacía el gesto por el tiempo, señora Nadal, sino porque estamos hablando del apeadero.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Si me permite terminar, señor presidente, usted verá que tiene una relación muy directa porque, en definitiva, cuando la ministra de Medio Ambiente dice que a pesar de tener dotación presupuestaria para ello no va a proceder a la rehabilitación, a la regeneración de las playas, lo que estamos haciendo es perjudicar estas infraestructuras que con cualquier golpe de mar se ven muy dañadas, como ha pasado con la estación de Premià. Por tanto, no se trata sólo de la repercusión que tenga sobre los usuarios de las playas sino también sobre las infraestructuras que se han realizado en el área del Maresme.

Muchas gracias por su benevolencia, señor presidente.

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

La señora **PUIG GASOL**: Señor presidente, nuestro grupo quisiera empezar dando una explicación para poner el debate en una posición distinta. Estos apeaderos de los que estamos hablando, primero el de Vilassar y ahora el de Premià, vienen del año 1964, se hicieron ese año, cuando las condiciones eran muy distintas a las que hoy los usuarios de Renfe quieren y utilizan. Hoy día no se hacen apeaderos sino estaciones, con unas prestaciones y unas exigencias de mejores condiciones y comodidad para los usuarios y usuarias de Renfe. El apeadero ya es una estación, y estamos hablando de estaciones. En lo que respecta a la estación de Premià las prisas son malas consejeras

y ahora, a los tres o cuatro meses que llevamos en el Gobierno, no vamos a hacer cosas que en más de ocho años no se han hecho. Presupuestariamente en 2003 y 2004 no hay nada para Premià. Es posible que todo tenga que ver con el plan especial del frente marítimo que se hizo en el mandato de 1999 a 2003 del Ayuntamiento de Premià, porque como ha dicho tanto el diputado Sánchez i Llibre como la señora Nadal las condiciones de infraestructuras no eran las correctas. Estamos hablando de un apeadero del año 1964 en el que sólo había un andén, el del lado del mar. En cambio, con el nuevo plan especial estamos hablando de una estación con todas las prestaciones que implica. Creemos que los ciudadanos de Premià de Mar se merecen tener una estación con todas las condiciones y prestaciones que necesitan. Por eso se tiene que hacer un minucioso estudio de viabilidad, porque las condiciones han variado, incluso la ubicación; desde el plan especial del frente marítimo aprobado por todas las administraciones y promovido por el ayuntamiento se ha cambiado esta ubicación. En la nueva ubicación puede haber dos andenes, el del lado del mar y el del lado de la montaña. Además —para nosotros algo muy importante—, se hace un aparcamiento disuasorio. Creemos que la movilidad de los trenes afecta mucho al medio ambiente y a la sostenibilidad, y por eso es muy importante que en cualquier estación se hagan aparcamientos disuasorios. Por todo esto y más cosas, la dotación presupuestaria que daban ustedes tampoco era suficiente para hacer todo. Pero le tendría que añadir que nosotros creemos que hacer un nuevo estudio nos dará la posibilidad de mejorar las prestaciones y dar un servicio mejor a la población, que desde el año 1995 se ha triplicado —como muy bien ustedes han dicho—, casi como en toda el área metropolitana de Barcelona, cuyos usuarios se han ido a vivir fuera en estas zonas, y como se ha triplicado podemos dar un mejor servicio.

Desde el Partido Socialista siempre hemos estado de acuerdo con este apeadero o estación. Si leemos el «Diario de Sesiones» veremos que mi antecesora Carmen Miralles ya hizo interpelaciones al Gobierno sobre cómo estaba esta estación. Por eso creemos que llegar ahora a esta transaccional nos da un margen para hacer este estudio que seguramente dará una nueva posibilidad de hacer una estación para las necesidades de los ciudadanos y ciudadanas de Premià de Mar.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea intervenir? El señor Andreu tiene la palabra.

El señor **ANDREU DOMINGO**: El Grupo de Esquerra Republicana, en aras de la unanimidad, apoyará esta proposición pero sí querríamos que no tuviera que volver este tema nunca más a la Comisión

de Infraestructuras del Congreso. Creemos en las razones expuestas en la transaccional del Grupo Socialista y deseamos que tenga una rápida realización un asunto que lleva tantos años en trámites tanto parlamentarios como de ejecución.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sánchez i Llibre tiene la palabra para posicionarse respecto a las enmiendas.

El señor **SÁNCHEZ I LLIBRE**: En mi primera intervención ya lo he intentado hacer. Es verdad que había dos enmiendas y sobre ellas se ha presentado una transaccional que hemos quedado de acuerdo con el Grupo Socialista que sustituiría a la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, si se quiere sumar a esta transaccional, y a la presentada inicialmente por el Grupo Socialista. Vamos a aceptar la transaccional y esperamos la unanimidad de todos los grupos parlamentarios. No quisiera terminar mi intervención —antes me he referido a la posición y la sensibilidad del Grupo Popular en la anterior legislatura— sin manifestar que hemos apreciado una voluntad política muy importante por parte del Grupo Socialista para llevar adelante la construcción de esta infraestructura del apeadero de Premià de Mar, así como también que valoramos muy positivamente la sensibilidad que ha tenido la diputada socialista señora Puig para llegar a un consenso con Convergència i Unió a fin de que los habitantes de Premià de Mar vean cumplido este sueño de los últimos 40 años antes de que finalice la legislatura y que no vuelva a venir aquí esta iniciativa.

— **RELATIVA A LA REALIZACIÓN DE UN ACCESO PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA EN LA OFICINA DE CORREOS DE SANTA PERPÈTUA DE MOGODA (BARCELONA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC). (Número de expediente 161/000074.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto siguiente que es el debate de la proposición no de ley relativa a la realización de un acceso para personas con movilidad reducida en la oficina de Correos de Santa Perpètua de Mogoda, Barcelona, formulada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. Para su defensa tiene la palabra su portavoz el señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Señor presidente, es una proposición muy sencilla. Se trata de la población de Santa Perpètua de Mogoda, de 21.000 habitantes, que tiene una oficina de Correos con graves deficiencias para el acceso de las personas con

discapacidad. Aceptamos las transacciones a la proposición no de ley que han presentado los diversos grupos (no tenemos el redactado definitivo pero aportaremos lo que se ha pactado enseguida) y esperamos poder contar con la unanimidad de la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley han formulado enmiendas el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el señor Merino por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Seré breve aunque el tema es importante. Aplaudimos la iniciativa presentada por Esquerra Republicana respecto a la oficina de Correos de Santa Perpètua de Mogoda, en Barcelona, que parece ser que presenta deficiencias para que las personas con discapacidad puedan acceder a la misma, y el diálogo que hemos mantenido todas las formaciones políticas que ha dado como fruto la enmienda transaccional que hemos negociado y que en breve nos será remitida. Con la enmienda que presentó el Grupo Popular, que pedía no sólo para las personas en silla de ruedas sino para cualquier persona con discapacidad que se hicieran las obras a la mayor brevedad posible, y con el planteamiento de las enmiendas del Grupo Socialista, entre todos hemos conseguido mejorar y lograr el objetivo de que todas las personas con discapacidad tengan la posibilidad de acceder a esa oficina de Correos y de disfrutar de sus servicios. El Partido Popular, en los ocho años de gobierno, llevó a cabo importantes actuaciones para las personas con discapacidad desde el ámbito normativo, desde el ámbito legal, para mejorar la calidad de vida de estos ciudadanos y es evidente que está absolutamente de acuerdo en que esta oficina requiere una actuación y que por tanto se lleve a cabo. Por nuestra parte queremos mostrar nuestra satisfacción por el diálogo y el consenso a que se ha llegado y confiamos en que se resuelva la situación a la mayor brevedad posible.

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

La señora **PUIG GASOL**: Nosotros también nos sumamos a este consenso y agradecemos al señor Merino, del Grupo Popular, y a Esquerra Republicana su ayuda para mejorar la enmienda que habíamos presentado, ya que me parece excelente que en vez de poner personas con silla de ruedas digamos personas con discapacidad, que es mucho mejor.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario quiere hacer uso de la palabra? La tiene el señor Grau.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Solamente quiero expresar la posición de nuestro grupo en favor de esta proposición y de los acuerdos transaccionales obtenidos. Queríamos destacar que esta es una propuesta que se hace a la Comisión y que reitera el informe del Defensor del Pueblo sobre las dificultades que tienen los discapacitados en muchos de los edificios públicos. Así como hay exigencias en las construcciones privadas para uso público, no existe para los edificios públicos un criterio homogéneo sobre las características que tienen que tener. Nuestro grupo cree que falta un plan específico de supresión de las barreras arquitectónicas en los edificios públicos y, por tanto, habría que ampliar estas proposiciones a todos ellos. Nuestro grupo ha presentado recientemente una proposición no de ley para mejorar la accesibilidad en las oficinas de Correos, no sólo en Santa Perpètua —que como hemos dicho votaremos favorablemente— sino en todas las oficinas de Correos del Estado español. Entendemos que tendría que haber un plan específico y nuestra propuesta básicamente es generar un estudio que antes de final de este año determine las oficinas que no tienen suprimidas las barreras arquitectónicas y marcarse un plan plurianual, que nosotros proponemos que se cierre el 2007, en el cual toda las oficinas de Correos tengan la solución a las barreras arquitectónicas y se permita el acceso a las personas discapacitadas con toda normalidad.

— **SOBRE REALIZACIÓN DE LOS TRAMOS DEL PERIFÉRICO DE CIRCUNVALACIÓN DE SANTIAGO EN LA ZONA NOROESTE DE LA CIUDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000057.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día que es el debate de la proposición no de ley, formulada por el Grupo Parlamentario Popular, sobre realización de los tramos del periférico de circunvalación de Santiago en la zona noroeste de la ciudad. Veo que el siguiente punto también se refiere a la circunvalación de Santiago. ¿Podrían debatirse conjuntamente?

La señora **SAINZ GARCÍA**: Yo desearía una a continuación de la otra.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo. Tiene la palabra para debatir la que se refiere a la circunvalación de Santiago en la zona noroeste de la ciudad.

La señora **SAINZ GARCÍA**: Como todas sus señorías conocen perfectamente, Santiago de Compostela no es sólo la capital de Galicia sino que por su situación geográfica es el centro de la comunidad autónoma, lo que naturalmente supone que es una

ciudad a la que se acercan muchas personas para realizar gestiones diarias ante la Administración autonómica, y además punto de referencia por ser una ciudad atractiva patrimonio de la humanidad, así declarada, con eventos tan importantes como el que estamos viviendo este año. Al mismo tiempo, por su ubicación central es también lugar de paso de una a otra ciudad. A su vez, no podemos olvidar que Santiago tiene un área metropolitana amplia que está experimentando un gran crecimiento año tras año, y lógicamente fruto de todas esas circunstancias y al no tener las infraestructuras necesarias de acceso la ciudad sufre unos grandes problemas de tráfico que tienen origen y destino fuera de la ciudad. Además del tráfico que viene a la ciudad, ésta está sufriendo atascos tremendos en parte derivados del paso por la ciudad cuando no se viene directamente a la misma, es decir que no tiene, como decíamos, su origen y su destino en la ciudad de Santiago. Ello porque en los primeros años de la década de los noventa —de hecho se inauguró en el año 1993— se construyó sólo una parte de la llamada circunvalación o periférico de la ciudad, en concreto los tramos de la zona sur y este, quedando sin hacer las zonas norte y noroeste hasta cerrar lo que llamamos el anillo de circunvalación —en algunas otras terminologías se habla de periférico pero es lo mismo—, que con su construcción final daría solución a la necesaria canalización de mucho tráfico, en definitiva, a diversificar el que hoy necesariamente tiene que llegar al centro de la ciudad; y digo bien al centro de la ciudad porque el periférico en algunos de sus tramos está ubicado prácticamente en el centro de la ciudad, con lo cual se multiplican los problemas. Tiene por tanto que soportar cuantioso tráfico que llega de tres grandes carreteras nacionales y autopistas, la 634 de Lugo, la 525 a Ourense y la 550 de Pontevedra a A Coruña, además del numeroso tráfico que procede de tres carreteras autonómicas, la de Noia, la de Santa Comba y la de A Estrada, que dan asentamiento a poblaciones importantes también en la zonas de Teo y de Ames. Conviene recordar que todas ellas tienen un flujo muy importante; en concreto la de Noia tiene aproximadamente unos 24.000 vehículos al día y uno cada segundo en las horas punta del mediodía. Siendo por tanto urgente, después de esas referencias que hemos hecho, la construcción de los tramos del periférico que restan, la Xunta de Galicia elaboró un plan sectorial de carreteras de carácter supramunicipal, porque afectaba a varios ayuntamientos, que fue aprobado y en el que estaba asignada a Fomento la terminación de la circunvalación de Santiago, algo que el Ministerio de Fomento había asumido porque de hecho había presentado alegaciones a la parte correspondiente a sus actuaciones; alegaciones que fueron aprobadas, con lo cual tenemos la definición y la aprobación de una serie de actuaciones que son muy importantes y cuya

construcción aquí reclamamos mediante esta proposición no de ley.

No quisiera terminar sin señalar que esta actuación resulta prioritaria para Santiago de Compostela porque, como decía, mucho de este tráfico entra en la ciudad (señalaba el gran tráfico que viene de la carretera de Noia) y hay un tráfico pesado muy importante que procede de la carretera de Santa Comba y atraviesa el centro de Santiago, con lo cual se deterioran las vías urbanas y al mismo tiempo se congestiona de manera importante y grave el tráfico de nuestra ciudad. Digo que resulta prioritario por tanto para Santiago, que cuando se dé un impulso importante contribuirá a su desarrollo económico y social, tan fundamental en nuestra ciudad, pero también trasciende el ámbito de Santiago de Compostela para hacer su referencia al beneficio que produciría a toda la comarca y, por supuesto, a mejorar la seguridad vial. Podría afectar a más de 125.000 ciudadanos que viven en Santiago y en los ayuntamientos limítrofes, especialmente —repito— los de Ames y de Teo, que de alguna manera son ciudadanos de Santiago de Compostela porque muchos de ellos se han ido a vivir allí por problemas de carestía de vivienda y todos nos vamos a beneficiar de la construcción de estos tramos de la circunvalación en la zona noroeste de Santiago que a través de esta proposición no de ley instamos a que el Gobierno realice. No podemos olvidar que los problemas de tráfico en las zonas urbanas son los que más inciden en la calidad de vida de los ciudadanos y, desde luego, instamos al ministerio a que sea consciente de ello y asuma sus compromisos. Tenemos ya un plan definido en ese otro de carácter supramunicipal elaborado por la Xunta de Galicia, en el que una parte de las actuaciones corresponde a la Administración autonómica y otra a la Administración central y que en esta proposición no de ley reclamamos y consideramos de gran importancia para Santiago y su comarca.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley han formulado enmiendas el Grupo Parlamentario Mixto y el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el señor Rodríguez, del Grupo Parlamentario Mixto.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Señor presidente, haré una intervención muy breve y, si me lo permite, debido a ocupaciones ineludibles en otra Comisión voy a fijar nuestra posición respecto a las dos proposiciones no de ley que presenta el Grupo Popular en relación con las infraestructuras de Santiago de Compostela.

Respecto a la primera, a la que ha hecho alusión y en la que basó su intervención la señora Sainz, hemos presentado una enmienda porque pensamos que sería de gran utilidad una priorización en los tramos del

periférico de circunvalación, ya que imagino que es claro que no resulta igual hacer el tramo del cinturón norte As Galanas-Pardiñas, o el tramo de relación con los actuales polígonos industriales, que hacer un tramo de circunvalación por detrás del monte Pedroso. Creo que desde el punto de vista económico, desde el punto de vista de la calidad de vida y desde el punto de vista de la intensidad del tráfico las urgencias son distintas y deben priorizarse. En cuanto a la segunda, quiero mostrar nuestro apoyo a la proposición que se va a debatir a continuación en relación con el cuarto movimiento en el periférico de circunvalación de Santiago en el tramo Castiñeiriño-Cornes, y recordar que durante los tres últimos años el Bloque Nacionalista Gallego ha presentado enmiendas en ese sentido en los Presupuestos Generales del Estado. Por tanto, apoyaremos las dos proposiciones no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz el señor Díaz.

El señor **DÍAZ DÍAZ**: Señorías, hace seis meses que se aprobaron los presupuestos y a ellos el Grupo Parlamentario Socialista presentó enmiendas para completar el periférico de Santiago de Compostela. En este caso parece poco justificado que al mes de perder el Gobierno el Grupo Popular presente esta proposición; lo razonable, lo sensato era esperar cuando menos a los presupuestos. Por nuestra parte lo normal es decir que no y que demos tiempo al tiempo, pero no esperen de este grupo ni demagogia ni promesas fáciles y por respeto a los ciudadanos diremos en cada momento la verdad. En esta cuestión que se nos plantea estamos trabajando pero, señores del Grupo Popular, entiendan que hay que recuperar el tiempo perdido y que se va a hacer lo que se puede hacer. Ustedes saben que la herencia en este caso es cero. Les recuerdo que la historia no comienza ni termina con el señor Aznar; lo que cambia es la manera de hacer las cosas y las prioridades. Ahora somos nosotros los que estamos gobernando, somos nosotros los que hacemos las cosas de otra manera y somos nosotros los que marcamos las prioridades. Por desgracia en política de obras estamos condicionados por el pasado reciente, que en el caso de Compostela no hizo ni dejó hacer. Un ejemplo es que en el presupuesto de 2004 se recogen las obras de 2001 que no se ejecutaron. Del 2000 al 2004 sólo se ejecutó el paso inferior subterráneo, la comunicación de una comunidad vecinal a través de una carretera general, y hay dos obras comenzadas en la actualidad. Cuando preguntamos al Gobierno por los pagos realizados entre 1986 y 2003 en Compostela el Gobierno contesta con datos provinciales; no nos da datos de los pagos porque no los hay. Concreta-

mente en cuanto al periférico, en mayo de 2001 preguntamos por completar la obra y la respuesta es que el ayuntamiento está haciendo estudios; octubre de 2001, el ministerio no tiene competencias; junio de 2002, el ministerio no tiene competencias; 2003, la Xunta está haciendo un estudio pero el ministerio no tiene competencias; en diciembre de 2003 preguntamos en concreto por el periférico de Compostela y la respuesta es: si se refiere a la mejora del acceso del periférico al polígono lo estamos estudiando, pero no hay respuesta en cuanto al periférico. En resumen, no hay proyecto de este periférico en el ministerio contrastado a día de hoy, no hay estudio ni compromiso del Gobierno anterior respecto a este periférico. Acaba de decir la señora Sainz que hay un estudio de la Xunta de Galicia sobre el periférico, pero concretamente de las obras propuestas sólo uno de los cinco tramos es competencia de obras del Estado, los otros cuatro no y tenían que ser consultados.

Nuestra posición pasa por defender que se complete el periférico y que el Gobierno del Estado asuma sus responsabilidades. Antes lo exigimos y no nos hicieron caso. Ahora el Gobierno asume estudiar el tema y resolver aquello que sea de su competencia dentro del nuevo plan de infraestructuras que se va a aprobar este año. Es lo máximo, ya que no hay nada hecho, no hay estudio ni muchos menos proyecto, y no hablemos de presupuesto. En principio hay un estudio que pasa por que hay que dar salida al aeropuerto, del aeropuerto a la A-9 y de ahí a la 54. En este momento el ministerio está trabajando en esta línea y se intenta que de alguna manera sirva para el periférico. No hay negativa a discutir el conjunto del periférico, pero sobre la mesa del ministerio en estos momentos están los temas de su competencia y dentro de ese plan se puede estudiar todo, pero en principio no se puede aceptar que se propongan cinco tramos —por eso presentamos nuestra enmienda— que no tienen ante el ministerio ninguna base para decir que sí o que no sobre esa cuestión. Nosotros decimos que lo que compete al ministerio es un tramo, el ministerio lo va a estudiar, va a estudiar incluso cómo hacerlo mejor y no se niega a hacerlo dentro del plan general, pero por favor que no se dé como hecho lo que no lo es y, en todo caso, si el tema era tan importante ¿por qué se esperó a los dos meses de un cambio de Gobierno para plantearlo como una urgencia? Nos parece una mala política la de esta Comisión porque es muy fácil apoyar todo lo que se demande, pero al final estamos creando una bola porque cuando lleguen los presupuestos en septiembre habrá que priorizar. Aquellos que no estén dispuestos en septiembre a aprobar este proyecto no lo lleven adelante porque ahora es muy fácil, pero después en septiembre tendrán que decir si va o no y sin proyecto.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Sainz tiene la palabra para pronunciarse sobre las enmiendas formuladas a su proposición no de ley.

La señora **SAINZ GARCÍA**: Después de esta intervención claramente no podemos aceptarlas porque en el texto se habla de actuaciones, que es algo concreto, y no sabemos si en el fondo responden o no a las que estamos solicitando, y hablar simplemente de estudiar no es comprometerse con unas infraestructuras que son muy necesarias para Santiago de Compostela, que malamente se podían haber hecho antes cuando no había un plan general con las previsiones necesarias para poderlas construir, cuando tampoco existía ese plan de infraestructuras supramunicipal que hoy existe y en el que Fomento tiene unos compromisos de construcción que fueron también asumidos por el anterior Gobierno y que por tanto no podemos hacer, más allá de que yo no puedo aceptar que no hayamos hecho nada, entre otras cosas ...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sainz, no me reabra el debate.

La señora **SAINZ GARCÍA**: ...porque ahora recuerdo el acceso del noroeste a Santiago de Compostela.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto su señoría no acepta la enmienda del Grupo Socialista. ¿Y la del Grupo Mixto?

La señora **SAINZ GARCÍA**: La del Grupo Mixto sí podemos aceptarla porque es lógico y natural que siempre haya que priorizar. Efectivamente, hay algunas como las que nosotros ponemos de segunda y tercera actuación que son más prioritarias porque afectan a las zonas industriales, el acceso al polígono industrial del Tambre, y por eso puede asumirse priorizar las actuaciones en su construcción, no tenemos ningún inconveniente en ello.

— **SOBRE CONSTRUCCIÓN DEL CUARTO MOVIMIENTO EN EL PERIFÉRICO DE CIRCUNVALACIÓN DE SANTIAGO EN EL TRAMO CASTIÑEIRO-CORNES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000058.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto último del orden del día, el debate de la proposición no de ley sobre construcción del cuarto movimiento en el periférico de circunvalación de Santiago en el tramo Castiñeiriño-Cornes. Para su defensa tiene la palabra la señora Sainz.

La señora **SAINZ GARCÍA**: Como estábamos diciendo, el periférico de Santiago de Compostela es una avenida de circunvalación que busca distribuir el tráfico sin necesidad de acceder al centro de la ciudad, aunque —como ya hemos señalado en nuestra intervención anterior— no ha sido construido en su totalidad y por tanto no cumple esa función para la que nació. Pues bien, desde el primer momento en que se construyó el tramo de Castiñeiriño-Cornes, el grupo municipal del Partido Popular consideró que era necesario realizar el llamado cuarto giro con el fin de aliviar el caos de tráfico que presuponíamos iba a darse en torno a la glorieta de Galuresa —llamada vulgarmente en Santiago de Compostela, aunque técnicamente se dice la de Cornes—, desviando todo el tráfico que procedente de Castiñeiriño se dirige a centros tan importantes como los hospitalarios —hoy está el Clínico ubicado en esa zona—, al campus sur de la universidad, a la carretera de Noia que ya he dicho que tiene muchísimo tráfico y también a la carretera nacional de Pontevedra. Por otra parte, esta actuación estaba acordada con el anterior secretario de Estado de Fomento que se construyera desde el primer momento porque el ministerio quería hacerla, pero el ayuntamiento en cambio consideró que no era de interés, de la misma manera que lamentablemente consideró que podían funcionar mejor los tráfico en superficie en una glorieta, por lo que no se construyó ese paso subterráneo que hoy día está asumido y demandado por el mismo. El alivio del tráfico de la glorieta de Galuresa, que es lo que busca en concreto esta iniciativa, sería muy importante porque la congestión que tiene es tan grande que se suele producir una media de 365 accidentes al año, es decir, una media de un accidente diario, aunque ayer por ejemplo hubo dos, el día anterior cuatro y tenemos la suerte de que a lo mejor pase algún día sin accidentes, pero como digo suele producirse un accidente al día, lo cual revela la situación caótica de tráfico y la urgencia y la necesidad de que se construya, por lo que hay que darle una solución definitiva y claramente urgente. Este es el objetivo que persigue nuestra proposición no de ley cuando instamos al Gobierno a que asuma la construcción del cuarto movimiento en el periférico de circunvalación de Santiago en el tramo Castiñeiriño-Cornes, que es en definitiva completar una obra que —repito— está incompleta, porque quedan muchísimos tramos sin realizar de un movimiento que a su vez era necesario haber incorporado en ese pequeño tramo de la zona de circunvalación que sí fue construido. Por tanto, es una infraestructura fundamental en el entorno urbano para el desarrollo de la ciudad, para alivio del tráfico y sin duda para la calidad y la seguridad viaria.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley ha presentado una enmienda el Grupo Parlamen-

tario Socialista. Para su defensa tiene la palabra el señor Díaz.

El señor **DÍAZ DÍAZ**: Señorías, yo creo que estos temas locales se entienden mejor si les damos un enmarque político, y lo hago fácilmente. El Partido Popular, desde que este diputado recuerda, gana todas las elecciones en Compostela y no gobernó nunca Compostela. Este enmarque puede servir para entender las cuestiones. En los últimos ocho años, para el Gobierno del Estado los temas de Compostela fueron secundarios y hoy, en la primera reunión de la Comisión, ya tenemos dos. Tenían poder para hacer obras y no las hicieron. Tenían presupuesto cuando menos para hacer obras urgentes como ésta, si lo es, y tenían poder para hacer obras urgentes que nos están pidiendo y que son fundamentales para Compostela pero nos piden que las hagamos nosotros dos meses después de cambiar el Gobierno. Tenían poder y no lo hicieron, pero a los dos meses de ser oposición se dan cuenta de que los temas de Compostela también se pueden arreglar desde Madrid. Dos meses después el Grupo Parlamentario Popular toma conciencia de que desde el Gobierno del Estado se pueden arreglar temas fundamentales para allí que llevan ocho años esperando. Ahora hay un Gobierno en el Estado que es socialista y el Grupo Parlamentario Popular, que no ha podido hacer obras en Compostela porque eran temas locales, cree que el socialista sí puede.

En esta proposición se plantea un tema importante, el cuarto movimiento, que yo traje seis veces documentado a este Parlamento, lo demandé seis veces en este Parlamento y la respuesta del Gobierno siempre fue echar balones fuera. Era conocida, el Grupo Parlamentario Popular la conocía también porque aparecía en los medios de comunicación pero no era una prioridad, y ahora hay un nuevo Gobierno y es una prioridad. Esto viene de un acuerdo del señor Borrell, que aún no descansa en paz. **(Risas.)** Con la ciudad de Compostela en aquel momento hubo un acuerdo en el que se contemplaba esta obra. Es cierto que en un momento dado, en 1997, el Gobierno de Compostela pide que se posponga la obra porque hay otra más ambiciosa, que es un paso subterráneo en el llamado nudo de Cornes que de hacerse y hacerse bien haría innecesaria esta obra, y como la otra es prioritaria se dice que se pare y se haga la de Cornes. ¿Qué ocurre? Que para la salida del nudo de Cornes Fomento se plantea un vial subterráneo que rompe la conexión de la ciudad con la estación, y por unanimidad de todos los grupos municipales se pide que esa actuación no se realice porque es perjudicial para la ciudad y que se haga el cuarto movimiento. Se comienza la demanda del cuarto movimiento y hasta ahora. En enero, antes de las elecciones, en una reunión con el director general de Infraestructuras se autoriza a que se haga un estudio para relanzar el

cuarto movimiento porque para Cornes Fomento aún no ha aceptado una salida que permita un túnel subterráneo que no rompa la conexión de la ciudad con la estación del ferrocarril. Nosotros ahora decimos que se haga porque lo otro va para largo, pero advertimos lo siguiente. La solución del cuarto movimiento está condicionada por el destino de la estación del ferrocarril, que teóricamente es una estación de AVE que no está definida; está también condicionada por lo que se pueda hacer con el proyecto de Cornes en el que hay un acuerdo unánime de todos los grupos municipales, incluido el popular, para que se haga un proyecto más ambicioso; y está también condicionada por una ampliación que está en estudio del vial Pontepedriña-Sar. Luego hay demasiados elementos que condicionan esta obra que creemos que hay que hacer con urgencia. Por ello nuestro compromiso es realizar el estudio de la obra conjuntamente con las otras pendientes que inciden sobre ella y dar una solución definitiva. Esa es nuestra enmienda. Que se resuelva el tema, decimos, pero que se resuelva dentro de un estudio del conjunto de obras afectadas para que de una vez no hagamos pequeñas obras sino que demos solución a un tema que se plantea no como puntual sino como global. Además, está prisa no se corresponde con los tiempos hasta ahora. Lo que pedimos es que no demos saltos en el vacío, que seamos coherentes, que vaya dentro del estudio global y se dé una solución global a éste y a los otros temas, pero no intentemos apuntarnos tantos pequeños que al final no se podrán realizar y, sobre todo, si pasaron ocho años sin que esto fuera fundamental, déjenos 80 días más para que lo metamos en el paquete y le demos solución, y no fueren ahora una votación porque algún medio de comunicación puede decir que se preocupan pero los ciudadanos saben que esto no es solución y que simplemente están intentando recuperar una posición que viene en este caso a destiempo y jugando con los sentimientos de una ciudad que requiere obras y menos juegos.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Sainz tiene la palabra para posicionarse sobre la enmienda del Grupo Socialista.

La señora **SAINZ GARCÍA**: Muy brevemente, no la podemos aceptar porque ya estaba acordada con el Ministerio de Fomento para iniciarse en el año 2005. Había un estudio, un proyecto y se difiere hoy al estudio en un plan de estrategias para el futuro de las infraestructuras, que es tanto como no asumirlo, pero sobre todo porque no coincide con lo que dijo el alcalde, que el 20 de junio declaraba textualmente a los medios de comunicación que estaba ya hecho, que comenzará a ser una realidad el año que viene y en próximas fechas será sometido a licitación el proyecto que en cualquier momento saldrá publicado en el

Boletín Oficial del Estado. Creo que con esto está todo aclarado.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a la señora Sainz y a todos los portavoces por la diligencia que han tenido en sus intervenciones, que nos ha permitido en esta primera reunión de la Comisión situarnos sobre los tiempos y ver que estaban bien orientados, y así poder atenernos a la hora que habíamos fijado para las votaciones. Falta un minuto. **(Pausa.)**

Señorías, vamos a comenzar las votaciones en el orden en que han sido debatidas las proposiciones no de ley. Comenzamos con la que figura con el número 4, formulada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya-Verds, relativa a un trazado alternativo a la autopista del occidente de Asturias a partir de la variante de Navia. El Grupo Parlamentario Socialista formuló a esta proposición no de ley una enmienda que fue aceptada, por lo que se somete a votación en estos términos.

Comenzamos con la primera proposición no de ley, que figuraba en el orden del día como número cuatro, formulada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, Iniciativa per Catalunya-Verds, relativa a un trazado alternativo a la autopista del occidente de Asturias a partir de la variante de Navia. A esta proposición no de ley de Izquierda Unida se le formuló una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Socialista que fue aceptada. Por lo tanto, la votación que realizaremos de esta proposición no de ley es con la enmienda incorporada del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, 15; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos a continuación la proposición no de ley relativa también a la variante de Navia, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 19; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos ahora a votar la proposición no de ley número 12 relativa a la ejecución de la variante de Pajares. En este caso, el proponente, que es el Grupo Parlamentario Popular, aceptó una enmienda de Izquierda Unida transaccionada y no aceptó la del Grupo Parlamentario Socialista, con lo cual someteremos a votación la proposición no de ley del Grupo

Popular con la transacción realizada con Izquierda Unida.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Señorías, vamos a votar en tercer lugar la proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, relativa a la estación de tren de Sant Joan Despí, de Barcelona. Hay una transaccional también que me parece que es válida para la número 11. Se puede votar la transaccional como proposición no de ley que sustituye a la número 1 y a la número 11, puesto que así ha sido acordada por los grupos; luego, realizaremos una sola votación relativa a la transaccional formulada, sobre la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya y del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió.

Efectuada la votación, dijo

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

Señorías, vamos a votar a continuación la propuesta que se debatió en cuarto lugar formulada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa al Plan director de ampliación del aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia. A esta proposición no de ley se formuló una enmienda transaccional con el Grupo Parlamentario Socialista, que es la que someteríamos a votación con la proposición no de ley. No fueron aceptadas la del Grupo Parlamentario Popular ni la del Grupo Parlamentario Vasco.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada. Pasamos a continuación a votar la que debatimos en quinto lugar que responde a la proposición no de ley relativa a la revisión de peaje en la A-9. A esta proposición no de ley se formuló una transacción con el Grupo Parlamentario Socialista. En consecuencia, se votará la proposición no de ley con la enmienda transaccional que ha sido acordada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Señorías, pasamos a continuación a votar la proposición no de ley relativa al acueducto sobre el trazado de la obra del AVE para no dañar el acueducto de la Torre d'en Lloris en Xàtiva (Valencia), sobre la que se ha producido también una enmienda transaccional. Votamos la enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 15; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Vamos a votar a continuación la proposición no de ley relativa al funcionamiento del apeadero de Renfe en el municipio de Premià de Mar, sobre la que se ha producido una transaccional por parte de todos los grupos parlamentarios, con lo cual votaremos la transaccional.

Efectuada la votación, dijo

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

A continuación, vamos a votar la proposición no de ley relativa a la realización de un acceso para personas con movilidad reducida en la oficina de Correos de Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona), sobre la que también se ha producido una transaccional. Votamos en consecuencia el texto con la transaccional.

Efectuada la votación, dijo

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

Señorías, votamos a continuación la proposición no de ley relativa a la realización de los tramos del periférico de circunvalación de Santiago en la zona noroeste de la ciudad, a la que se ha aceptado una enmienda del Grupo Parlamentario Mixto. Por lo tanto, se votará con la proposición no de ley.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Señorías, votamos finalmente la proposición no de ley relativa a la construcción del cuarto movimiento en el periférico de circunvalación de Santiago en el tramo Castiñeiriño-Cornes, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 15; abstenciones, tres .

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Señorías, finalizado el orden del día, se levanta la sesión.

Era la una y quince 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.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24



Depósito legal: **M. 12.580 — 1961**