



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2004

VIII Legislatura

Núm. 93

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 5

celebrada el martes, 5 de octubre de 2004

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Relativa a la siniestralidad de la autovía A-52. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000040.) 3
- Sobre la modificación de los planes directores sectoriales de los aeropuertos de las Illes Balears. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000121.) 6
- Sobre la modificación del plan director del aeropuerto de Palma y paralización, para su reconsideración, de las ejecuciones de obras y los procesos de concesión y expropiación asociados al convenio de colaboración, coordinación y apoyo para la financiación y ejecución de obras de carreteras en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears relativas a Mallorca.

	Página
Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC). (Número de expediente 161/000153.)	6
— Relativa a la cobertura financiera para el ejercicio 2005 de todas las actuaciones recogidas en el Plan Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000262.)	10
— Sobre el incremento de trenes en la línea Figueres-Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000175.)	14
— Relativa a la ejecución del tramo Barreiros-San Cibrao. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000177.)	18
— Sobre ejecución de las obras de los tramos Lorenzana-Villamar y Villamar-Barreiros de la autovía del Cantábrico. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista en el Congreso. (Número de expediente 161/000217.)	19
— Relativa a la gratuidad de los peajes de las autopistas cuando por causas imputables a las empresas concesionarias no se pueda garantizar el objeto de la concesión. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC). (Número de expediente 161/000212.)	21
— Por la que se insta al Gobierno a que habilite y establezca, a la mayor brevedad posible, los sistemas técnicos necesarios de control que cubran adecuadamente las operaciones de aproximación de tráfico aéreo de los aeropuertos de Lanzarote y Fuerteventura. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000221.) .	23
— Relativa a la mejora de la accesibilidad en las oficinas de Correos. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000137.)	26
— Relativa a la variante de Benissa (Alicante). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000147.)	28
— Sobre paralización del trazado del AVE Madrid-Valencia a su paso por la comarca de L'Horta Sud. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000188.)	30

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señoras y señores diputados.

Diversos grupos me han sugerido algunos cambios en el orden del debate y ha surgido alguna incidencia que quiero plantear a SS.SS. Por una razón justificada—el propio diputado me lo solicitó en días anteriores— me han pedido que las proposiciones que figuran en el orden del día con los números 5 y 8 se debatan al final. Si SS.SS. no tienen inconveniente, podríamos considerarlo así. Asimismo, me han pedido que la proposición que figura en el orden del día con el número 12 se vea al principio de la sesión, y aquí ha surgido una incidencia que quiero comentar a SS.SS. Después de consultar al letrado de la Comisión les comunicaré

mi decisión respecto a este tema. El Grupo Parlamentario Mixto había solicitado que al tener registrada en la Cámara una proposición no de ley idéntica a la que figura con el número 12 en el orden del día, esta se acumulase aunque no estuviese incluida en el mismo. La Mesa había dicho al portavoz del Grupo Parlamentario Mixto que no había inconveniente por su parte, siempre que prevaleciese el principio de unanimidad. Cuando se producen alteraciones en las reglas del juego, mi criterio es que prevalezca la unanimidad y, por tanto, si todos ustedes estuvieran de acuerdo, se podría hacer. Sin embargo, ha surgido un incidente posterior que impide a este presidente someter esta cuestión a esa regla de unanimidad, y es que esa iniciativa no ha sido remitida por la Mesa de la Cámara a la Comisión como iniciativa admitida a trámite. Por tanto, debido a esa falta de requisito formal, es absolutamente imposible acumular la iniciativa. Creo que es una garantía para

todos que, si esta proposición no está en el registro de iniciativas, porque ha sido admitida a trámite por la Mesa de la Cámara para remitirla a esta Comisión, no pueda ser sometida a la consideración de la misma. En consecuencia, no es posible acumular la iniciativa del Grupo Parlamentario Mixto.

No hay inconveniente por la Mesa, si no lo hay por ustedes, en que el punto número 12 se trate al principio de la sesión. **(El señor De la Encina Ortega pide la palabra.)**

Señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Nos solicita el portavoz de Convergència i Unió, don Jordi Jané, por problemas de horarios en otras comisiones, la posibilidad de pasar el punto cuarto, relativo a la mejora de la accesibilidad de las oficinas de Correos, al final del orden del día.

Por parte del Grupo Socialista no hay ningún inconveniente.

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a tener un final muy denso, señoría. Por parte de la Presidencia no existe inconveniente. Sin embargo, la Presidencia tiene dudas sobre cuál es el final porque los puntos 2 y 3 al final; los puntos cinco y ocho al final; el cuarto, al final.

El señor **HERRERA TORRES:** Para que no se acumule todo al final propongo que los puntos 2 y 3 los tratemos cuanto antes, al igual que el punto 6. Yo planteaba tratar al final el punto 6, pero ante la acumulación del final, cuando llegue el diputado que lleva el punto 6, si les parece a SS.SS., podíamos tratar la 2, 3 y la 6 relativamente al principio.

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a cerrar el turno incidental.

Tiene la palabra señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ DÁVILA:** Precisamente yo no podía cambiar el punto 1, que es la proposición no de ley que me toca defender, por problemas de tener que acudir también a otras comisiones.

El señor **PRESIDENTE:** No se preocupe, la 1 no ha sido objeto de ninguna recomendación y todavía puede permanecer en su puesto. **(Risas.)**

Señorías, en principio si les parece bien vamos a comenzar con el debate de la proposición no de ley número 1. Si mientras se realiza este debate las diputadas que se encuentran en un atasco y que vienen hacia acá, que son las portavoces de la número 2, se incorporasen seguiríamos con la 2 y la 3 inmediatamente después. Y sí que pasan al final la 5, la 8 y la 4. ¿Estamos de acuerdo, señorías?

Si hubiese alguna incidencia podemos ser flexibles para realizar alguna alteración.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS:** Señor presidente, si es posible que la 4 se pusiera de las primeras del final. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE:** De acuerdo, señoría. La 4 irá antes que la 5.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— RELATIVA A LA SINIESTRALIDAD DE LA AUTOVÍA A-52. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000040.)

El señor **PRESIDENTE:** Comenzamos el debate de la proposición no de ley relativa a la siniestralidad de la autovía A-52, formulada por el Grupo Parlamentario Mixto.

Para su defensa tiene la palabra su portavoz.

La señora **FERNÁNDEZ DÁVILA:** Supongo que a las señoras y señores diputados que hayan formado parte de esta Comisión en años anteriores el debate de la autovía A-52, o A-57 porque en estos momentos hay diferentes tramos con número distinto, no les resultará extraño, dado que en diversas ocasiones se trajo a esta Cámara este problema debido a la gravedad del mismo. Desde el año 1992, fecha en que se inauguró esta autovía Vigo-Porriño, ya desde el primer momento se demostró que era una autovía peligrosa. Esa peligrosidad se veía a simple vista y con los datos de los accidentes que en ella se efectuaban ha resultado ser la autovía de mayor siniestralidad del Estado español y uno de los cuatro puntos de más siniestralidad en toda la Unión Europea. Por tanto este es un debate viejo que SS.SS. seguramente conocerán.

En el año 2002, en este Parlamento, el portavoz del grupo parlamentario que en aquel momento apoyaba al Gobierno decía que el Ministerio de Fomento tenía adjudicado un contrato de asistencia técnica para la elaboración del proyecto de trazado de la variante A-52, puntos kilométricos 661.5, 662.5, Tameiga, término municipal de Mos. Es decir, en el año 2000 ya se reconocía la existencia de un estudio para la posible variación del trazado de esta autovía.

En el año 2003 la alcaldesa de Mos tuvo conocimiento del resultado de unos estudios, uno de los cuales aconsejaba en las direcciones ascendentes un nuevo carril para aliviar el colapso de tráfico que existía en aquella autovía. En todo momento las personas que conocemos la situación de esa autovía nos damos cuenta de que el problema fundamental de la autovía no es que tenga exceso de tráfico, sino exceso de velocidad. La velocidad máxima permitida en esa autovía son 50 kilómetros/hora, es decir, algo inaudito en una autovía y aún así el exceso de velocidad puede provocar un accidente y además un accidente mortal. Ese estudio

proponía hacer este nuevo carril para agilizar el tráfico, para que los vehículos pudieran aumentar la velocidad, lo cual desde nuestro punto de vista incrementaría el problema más que aminorarlo.

Por otro lado, existe actualmente un estudio, encargado también en la misma asistencia técnica que el estudio anterior que aconsejaba el tercer carril, que recomienda un nuevo trazado y que se construya un túnel de aproximadamente dos kilómetros que eliminaría justamente las curvas que comentábamos antes y que se recogían en el estudio que se comentaba del Ministerio de Fomento en el año 2002. Si bien es cierto que existen otros estudios, aparte de éste, encargados por el ministerio que aconsejan que la fórmula adecuada para resolver el problema de la autovía es un nuevo trazado, con un túnel de aproximadamente dos kilómetros, también existe un estudio en estos momentos que los técnicos están elaborando y que está pendiente para su aprobación en el Plan general urbanístico de Vigo, donde además de contemplarse una alternativa de siniestralidad de la A-52 también se contempla una alternativa a la salida sur del tren de alta velocidad, es decir, la salida de Vigo hacia Portugal, concretamente Porto.

La propuesta que nosotros hacemos con nuestra proposición no de ley es que, en vista de la existencia de dos necesidades de infraestructuras en la zona metropolitana de la ciudad de Vigo (por un lado, se precisa por la siniestralidad de la autovía A-52 un nuevo trazado de esa autovía y, por otro, se precisa una infraestructura que posibilite la salida sur del tren de alta velocidad), se construya el nuevo trazado con un túnel que, al mismo tiempo de resolver el problema de las curvas que crean la alta siniestralidad de la autovía A-52, también contemple la alternativa del trazado del tren de alta velocidad para su conexión de Vigo con Portugal o la conexión de todo el eje atlántico con Portugal, cuestión que nos parece muy importante. Abundando un poco en la propuesta, parece que los estudios que recomiendan el trazado nuevo y el túnel están prácticamente acabados, pero nos encontramos que en los presupuestos del año 2005 para esa autovía sólo hay presupuestados 40 millones y en el 2006 sólo hay 1.300.000 euros. Entendemos que no hay una prioridad por parte del Ministerio de Fomento en lo que significa resolver el problema de la siniestralidad de esta autovía. Por ello, nos parece urgente y necesario aprobar esta proposición no de ley para que haya una mayor implicación por parte del Ministerio de Fomento.

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

Para su defensa tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Louro.

El señor **LOURO GOYANES**: Señor presidente, señorías, hago uso de la palabra en nombre del Grupo

Parlamentario Socialista para fijar nuestra posición en torno a la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, por el Bloque Nacionalista Galego, en relación con la siniestralidad en el tramo Vigo-Porriño de la autovía denominada A-52.

En esta proposición no de ley se habla de un túnel en la A-52 y de un túnel para el trazado del ferrocarril Vigo-Porto. Debo empezar diciéndole que su preocupación es también la nuestra. Compartimos el fondo de la cuestión y compartimos que es preciso un nuevo trazado con características de autovía en el tramo Vigo-Porriño, en la denominada A-52. Nuestro grupo ya ha planteado este debate en esta Cámara en otras ocasiones y la coincidencia de criterios entre el grupo nacionalista y el Grupo Socialista ha sido alta. El Bloque Nacionalista Galego presentó en esta Cámara una iniciativa que fue debatida el 21 de febrero del año 2001, el Partido Socialista presentó en esta Cámara también una iniciativa en julio del año 2002, y la coincidencia de criterios entre ambos grupos fue total, compartimos el voto. Lamentablemente, en aquel momento el Partido Popular rechazó esta iniciativa.

Hay que decir que en este momento el Ministerio de Fomento está realizando estudios para un nuevo trazado en la A-52, y en las bases del concurso de ese estudio se establece que esa autovía tenga condiciones semejantes a las de la autovía A-52 antes de Porriño. Este estudio informativo para que se realice un nuevo trazado de la autovía Vigo-Porriño está en fase de realización, pero los resultados de este estudio adelantan que existen distintas alternativas de trazado. Indican también que la nueva variante va a tener una longitud de entre ocho y nueve kilómetros y medio, y que buena parte de estos kilómetros van a ser a través de un túnel de entre dos y tres kilómetros.

Yo le diría a la portavoz del Bloque Nacionalista Galego que, de alguna manera, lo que está solicitando está en marcha, que los estudios se están haciendo, que es previsible que en el mes de noviembre estén finalizados dichos estudios, y que creo que sería bueno esperar a las conclusiones definitivas de los mismos. En todo caso, compartimos que la solución tiene que ser un trazado con características de autovía que dé continuidad a las características de la A-52. Hay que decir también que en este momento el Ministerio de Fomento tramita la memoria-resumen para evaluación de impacto ambiental y que el Ministerio de Medio Ambiente procederá a la tramitación inmediata de dicha declaración. Se prevé enviar copias a los ayuntamientos afectados, como es el caso del Ayuntamiento de Vigo, del Ayuntamiento de Mos y del Ayuntamiento de Porriño. Lo que plantea la proposición no de ley está en estudio y, por lo tanto, yo creo que debemos esperar a disponer de esos estudios para, con rigor, tomar las decisiones oportunas.

Por lo que respecta al trazado del ferrocarril, debemos saber que las características del trazado de una autovía y de una línea de ferrocarril son distintas, así lo

indican los técnicos, y además no son compatibles. Debemos diferenciar la autovía Vigo-Porriño del ferrocarril Vigo-Porto en lo que damos en llamar en la provincia de Pontevedra, y en Vigo en particular, la salida sur de Vigo y romper el fondo de saco que la actual línea de ferrocarril presenta en Vigo. Por lo que se refiere al ferrocarril, actualmente, el Ministerio de Fomento, a través de la Agrupación Europea de Interés Económico, constituida por la Gerencia de Infraestructuras Ferroviarias y la empresa portuguesa RAVE están estudiando la conexión internacional Vigo-Porto. Por lo tanto, el Ministerio de Fomento, a través del GIF y en colaboración con su homóloga portuguesa están trabajando en esta línea, están estudiando el trazado internacional de esta vía y el ministerio está tratando de poner en marcha un estudio informativo para resolver la salida sur en Vigo. Es prematuro, por tanto, fijar un trazado concreto, es necesario esperar las conclusiones de esos estudios para, a partir de ahí, tomar decisiones. Desde el Grupo Parlamentario Socialista podemos adelantarle que es voluntad de este grupo abordar la salida sur de Vigo, realizar los estudios necesarios para tomar las decisiones oportunas para establecer la conexión directa de Vigo con la frontera portuguesa y Porto.

En este sentido, hemos presentado una enmienda que debe dar satisfacción al fondo de la cuestión y, si cabe, acelerar todos los estudios y todas las tramitaciones para resolver tanto el caso del ferrocarril, como el nuevo trazado de la autovía entre Vigo y Porriño. Como la proponente y los demás grupos disponen del texto de la enmienda, quedamos a la espera de cualquier consideración para poder transaccionar.

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

El señor **DELGADO ARCE**: Señor presidente, señorías, el Grupo Parlamentario Popular comparte la preocupación de la diputada del Grupo Parlamentario Mixto en relación con la alta siniestralidad de la A-52 en su tramo O Porriño-Vigo, que es el final de la autovía de las Rías Baixas. Sin duda, estos 10 kilómetros son unos de los de más siniestralidad de todo el Estado español. La construcción de este trazado fue hecha en épocas de Gobierno del Partido Socialista, siendo director general de Carreteras don Emilio Pérez Touriño; un trazado con curvas muy cerradas, muy seguidas, que además tiene una intensísima utilización, no en vano llega a la más populosa ciudad de Galicia, que es Vigo, lo cual provoca numerosos accidentes. Como consecuencia de esta peligrosidad, los anteriores gobiernos del Partido Popular, en los ocho años últimos años, han tratado de actuar directamente sobre el trazado actual haciendo lo que es posible, que es mejorarlo y modificarlo levemente, y en los últimos dos años se han realizado obras de mejora del firme por un importe superior a 1.000 millones de las antiguas pesetas, que desde luego han servido para reducir la siniestralidad.

Pero, como es evidente, esto no era ni es una solución, sino meramente un parche, y por ello el Gobierno del Partido Popular, entonces, decidió apostar por una nueva autovía —en eso plena coincidencia con el Grupo Parlamentario Mixto—, con un nuevo trazado, y encargó los estudios informativos necesarios para resolver adecuadamente esta comunicación. En estos momentos, esos estudios informativos —lo ha dicho también el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista— están a punto de culminarse y decidirán cuál debe ser la alternativa o las alternativas, en las que se impone la realización, cómo no, de un túnel.

Para ejecutar una infraestructura de estas características hay que efectuar consignaciones presupuestarias. El Partido Popular en su previsión para esta obra había consignado una cantidad de 195.000 euros para el año 2004 y 12,5 millones de euros para los años 2005 y 2006. Pues bien, en los Presupuestos Generales del Estado que acaban de entrar en esta Cámara el Gobierno socialista consigna la ridícula cifra de 40.000 euros y difiere para los ejercicios 2007 y 2008 el grueso de la inversión en esta autovía, lo cual implica que los ciudadanos vigueses, los gallegos en general, no tendremos esta autovía hasta bien avanzado el quinquenio 2010/2015. Por otra parte, nosotros queremos hacernos eco del gran disgusto y malestar que hay en la ciudad de Vigo por el tratamiento presupuestario en general que se da a la, repito, más importante ciudad de la Comunidad Autónoma de Galicia.

Pues bien, en relación con la iniciativa del Bloque Nacionalista Galego, entendemos que plantea dos cuestiones, la salida por autovía y la salida por vía ferroviaria. En relación con la primera, con la salida por carretera, lo que busca el estudio informativo que está a punto de culminarse y que se encargó en noviembre del año 2003 es la definición por parte de los técnicos de las alternativas de trazado. Es evidente que lo más probable es que se defina un túnel, pero nos parece razonable estar a resultados de lo que ese estudio diga para definir con información pública y con el tratamiento medioambiental correspondiente qué es lo mejor.

Por lo que se refiere a la muy interesante aportación que hace la señora Fernández Dávila de la salida sur de Vigo, le quiero decir que el tramo Vigo-das Maceiras, del eje atlántico, se encuentra en redacción del proyecto consultivo desde junio de 2004 con un plazo de ejecución de doce meses, que este proyecto consultivo tiene que definir la entrada de la alta velocidad ferroviaria en la ciudad de Vigo y que el Ministerio de Fomento ha recibido de la Xunta de Galicia unas consideraciones sobre cómo cree el Gobierno de Galicia que debe ser esta salida sur. Lo más claro es, primero, que se transforme la actual estación de Vigo-Urzaiz, configurada hoy en un fondo de saco, en una estación pasante, lo cual permita disponer de una salida por el sur en ferrocarril que garantice que continúe el eje atlántico hacia la frontera portuguesa impulsando la conexión de Vigo con Porto, y también, y esto es importante, la con-

sideración de que pudiera haber una conexión directa del Puerto de Bouzas y de la zona franca de Vigo con Porriño y la plataforma logística de Salvaterra, lo cual permitiría impulsar notablemente el tráfico de mercancías, y todo ello intentando alterar lo menos posible la trama urbana de Vigo, de modo que la agresión, pese a lo que ya está construido, sea menor.

En este sentido, y porque creemos que su planteamiento en el fondo es muy correcto, presentamos una enmienda de modificación en la que, como ustedes verán, sugerimos dos puntos: primero, que se acelere el estudio informativo de nuevo trazado de la autovía Vigo-Porriño, que se adjudicó en noviembre de 2003, y se proceda rápidamente a someter dicho estudio al trámite de información pública; y segundo, que se asuma por parte del Congreso de los Diputados la ejecución de la salida ferroviaria de Vigo por el sur y se acelere en lo posible su tramitación con el objetivo de garantizar la operatividad de la conexión Vigo-Porto en el año 2009, que es el plazo que nos hemos dado en el acuerdo que el Pleno del Congreso de los Diputados aprobó el 22 de junio de 2004.

Este es nuestro planteamiento, y esperamos, señora Fernández Dávila, tener la oportunidad de conversar con usted respecto de la situación de esta enmienda, porque a ello estamos plenamente abiertos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún otro grupo parlamentario desea hacer uso de la palabra? (**Pausa.**) En consecuencia voy a dar la palabra a la señora Fernández Dávila para que manifieste su posición respecto a la enmienda.

La señora **FERNÁNDEZ DÁVILA**: En principio estamos dispuestos a tratar de buscar una transacción a nuestra propuesta y a las dos enmiendas presentadas por el Grupo Socialista y el Grupo Popular, pero siempre dentro del criterio que hizo posible que nosotros presentáramos esta proposición no de ley. No se nos ocurrió lo del túnel para la salida sur del ferrocarril y para resolver el problema de la siniestralidad porque sí, sino porque contamos también con estudios de técnicos suficientemente cualificados como para considerar que existe la posibilidad de un túnel que pueda tener la doble utilidad de la infraestructura de ferrocarril y la infraestructura viaria. Somos además conocedores de todo el proyecto que existe para la conexión del ferrocarril desde la salida de la estación de Vigo hasta donde tendría que enlazar con el túnel del que estaríamos hablando, igual que las conexiones con el puerto y la zona franca. Por eso presentamos la propuesta de este trazado con el túnel, precisamente porque la ubicación donde comenzaría la entrada del túnel sería donde convergerían todas estas otras infraestructuras de comunicación con la ciudad de Vigo, pero sobre todo con aquellas otras infraestructuras importantes para la economía de toda la...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, le ruego que fije su posición respecto a las enmiendas, no haga un nuevo turno de intervención.

La señora **FERNÁNDEZ DÁVILA**: La posición es que hablaremos para hacer una transacción y proponerla a la hora de votar.

El señor **PRESIDENTE**: Esta intervención final de la señora Fernández me da pie para decir a SS.SS., para que lo conozcan —no lo dije antes—, que no se votará antes de la una.

La Presidencia está en condiciones de darles a ustedes el orden en que se van a debatir los puntos del orden del día tratando de casar las peticiones que se han referido. Hemos visto en primer lugar la número 1, veremos a continuación la 2 y la 3, después la 12, después la 6, la 7, la 9 y la 11, y finalmente la 4, la 5 y la 8.

— **SOBRE LA MODIFICACIÓN DE LOS PLANES DIRECTORES SECTORIALES DE LOS AEROPUERTOS DE LAS ILLES BALEARS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000121.)**

— **SOBRE MODIFICACIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE PALMA Y PARALIZACIÓN, PARA SU RECONSIDERACIÓN, DE LAS EJECUCIONES DE OBRAS Y LOS PROCESOS DE CONCESIÓN Y EXPROPIACIÓN ASOCIADOS AL CONVENIO DE COLABORACIÓN, COORDINACIÓN Y APOYO PARA LA FINANCIACIÓN Y EJECUCIÓN DE OBRAS DE CARRETERAS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LAS ILLES BALEARS RELATIVAS A MALLORCA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC). (Número de expediente 161/000153.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de las proposiciones no de ley números 2 y 3. En primer lugar, tiene la palabra el señor Herrera para presentar la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds sobre la modificación de los planes directores sectoriales de los aeropuertos de las Illes Balears.

El señor **HERRERA TORRES**: Nuestro grupo presenta esta proposición no de ley entendiendo que en los tres principales aeropuertos de las Islas Baleares había proyectos desmesurados de ampliación de los respectivos aeropuertos. En el aeropuerto de Son Sant Joan, en Mallorca, la ampliación prevé para el año 2015 una cifra de 38 millones de pasajeros. La paradoja se pro-

duce cuando vemos las cifras de Son Sant Joan y en los últimos años ha habido una disminución del tráfico de pasajeros y, pese a esta disminución, la ampliación prevé doblar la capacidad del aeropuerto. De la misma manera podríamos hablar del aeropuerto de Ibiza, con una disminución paulatina del número de pasajeros y, pese a ello, un aumento de más del doble de su capacidad. También preocupante es la situación en Menorca, pues las características son las mismas que en los anteriores aeropuertos, pero, además, en el caso de Menorca esta ampliación influiría muchísimo en lo que es para todos una de las reservas principales de la biosfera en todo el Estado español.

Ante estos tres casos impulsados por la Administración central y sin que haya existido voluntad de consenso ni de consultas con el Gobierno autonómico, nuestro grupo planteaba la necesidad de abordar estas ampliaciones y de frenar o redimensionar cómo tenían que ser las mismas. De hecho creemos que es absolutamente incompatible la protección del territorio, la utilización de los recursos, con una ampliación desmesurada de las infraestructuras. Esto es más grave en el caso de islas donde, como SS.SS. saben, el equilibrio ambiental depende mucho más aún de las dimensiones que le demos a cada una de las infraestructuras. De hecho estas ampliaciones han ido en contra de los planes territoriales de algunos conseils insulars o, por la vía de los hechos, definen un modelo de desarrollo que tiene poco que ver con lo planteado por parte de los diferentes conseils insulars.

La proposición no de ley también trata sobre el aumento de vuelos en el aeródromo de Sant Bonet, una instalación rodeada de núcleos de población en el municipio de Marratxi, en Mallorca, que creemos que afectaría muchísimo y supondría un aumento de las molestias para los vecinos y, sobre todo, la pérdida de un área que el ayuntamiento tenía previsto destinar a zona verde. Por todo ello, nuestro grupo plantea cuatro puntos: la retirada de los proyectos; la negociación con el Gobierno de las Islas Baleares de la inversión necesaria para la mejora de las instalaciones siguiendo criterios de seguridad y servicio a los usuarios, sin responder a la perspectiva de un aumento desmesurado del tráfico aéreo; el traspaso de las competencias en la gestión de los aeropuertos y que se desarrollen estas actuaciones en el plazo máximo de un año.

Ante estas propuestas —y avanzo la posición posterior, ya que hemos recibido enmiendas del Grupo Socialista—, nuestro grupo estaría dispuesto a aceptar las enmiendas números 1 y 2. Y para la número 3 planteamos la siguiente redacción: En relación con la participación y colaboración de las comunidades autónomas, corporaciones locales y otros agentes económicos y sociales en la gestión de los aeropuertos se estudiaran los mecanismos de participación de las instituciones, de la comunidad autónoma en la gestión de los aeropuertos de las Illes Balears. A nuestro grupo le gustaría ir más allá de esto, pero entendemos que esta enmienda

supone un compromiso de redimensionar las ampliaciones de los aeropuertos, de adecuarlos a estas directrices de ordenación del territorio vigentes, con la voluntad de que esta participación de comunidades autónomas y corporaciones locales se dé lo antes posible.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, que es el firmante de la proposición acumulada, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Señorías, nuestra intervención está en líneas muy similares a las que nos han precedido y anuncio que aceptamos las enmiendas transaccionales que se han presentado. Es cierto que la situación es que los planes directores están absolutamente sobre pasados de la realidad. Nadie puede imaginar que en las illes se pudiera doblar el turismo actual y se preservaran al tiempo criterios de sostenibilidad. El aumento desmesurado tanto del aeropuerto de Mallorca como del de Ibiza hay que redimensionarlo porque la baja constante de viajeros que hay año tras año no se corresponden con la realidad de estas ampliaciones. Nuestra proposición va más allá y también nos planteamos el convenio de carreteras que suscribió en su día el Ministerio de Fomento con el Gobierno de las illes. Dejaríamos esta cuestión de las infraestructuras de carretera de lado —es importantísimo el tema que estamos tratando de los planes directores de los aeropuertos—, pero consideramos que este convenio habrá de revisarse dadas las grandes afectaciones que pueden provocar en el territorio. En el nuevo convenio de infraestructuras no se contemplan los criterios de sostenibilidad que en varias ocasiones se han puesto de relieve desde el Ministerio de Medio Ambiente, convenio basado solamente en autopistas y autovías; que el transporte ferroviario, que es uno de los sistemas de transporte que más hemos de potenciar en este país, sea absolutamente cero no es un modelo que en las Illes Balears, en las que hay una gran saturación de infraestructuras, podamos apoyar y que tenga criterios de sostenibilidad.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley ha formulado una enmienda el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra la señora Muñoz.

La señora **MUÑOZ SALVÀ**: Sin duda, hoy por hoy, los aeropuertos han ganado una importancia que en el pasado no tenían en el tráfico de pasajeros; han aumentado los vuelos que se realizaban entre diferentes puntos y también ha aumentado el número de pasajeros que se desplaza de un punto a otro. Ha resultado ser un medio de transporte rápido y eficaz, hasta tal punto que en determinadas circunstancias es declarado de interés público de manera reglada y estandarizada. Pero, seño-

rías, tienen que hacerse cargo que este es el único medio de transporte importante en un territorio determinado porque es usado en prácticamente el 90 por ciento de los traslados de ida y vuelta, tanto de los residentes como de los turistas, además, sin tener posibilidad de elegir otro medio de transporte debido al hecho insular. Este es, por tanto, un caso claro de interés general que suscita el hecho insular. Unas infraestructuras aeroportuarias de calidad y seguras son necesarias y podríamos decir que imprescindibles para los residentes. Es el medio de transporte más usado y prácticamente el único para desplazarse y realizar las gestiones necesarias de trabajo, estudios, enfermedad, etcétera y, cómo no, por mero placer.

Al margen de la necesidad de contar con las infraestructuras adecuadas a las necesidades de los residentes, estas infraestructuras tienen que compaginarse con el flujo de turistas que, desde diversos puntos, llegan a nuestras islas para pasar unas vacaciones. Sin duda hay que buscar el equilibrio entre los dos tipos de pasajeros que utilizan las infraestructuras aeroportuarias de las Illes Balears, porque no podemos olvidar la industria turística establecida en las islas de la cual dependen muchas personas. Actualmente la planificación y desarrollo de los aeropuertos de interés general se basa en los planes directores de cada uno de los aeropuertos. Los planes directores tienen una vida determinada pero, al margen de la duración de estos en el tiempo, es cierto que en los pocos años de vida que tienen han quedado desfasados de la realidad actual. Por tanto, consideramos que es necesaria su revisión y actualización para confeccionar unas previsiones futuras más actualizadas y que además éstas se realicen de manera dialogada entre las administraciones y agentes afectados. Aunque en la actual planificación el desarrollo de los aeropuertos está presente con la necesaria implicación del territorio en la gestión aeroportuaria mediante la tramitación y aprobación de los planes directores y especiales, creemos conveniente que en dicha planificación tanto las administraciones cercanas a las infraestructuras como los agentes afectados tengan una mayor incidencia en la toma de decisiones. En los territorios isleños, donde casi el 90 por ciento de los desplazamientos se realiza mediante los aeropuertos, resulta una infraestructura imprescindible para los residentes, pero también resulta muy frágil de cara al territorio porque es una de las únicas vías de desplazamiento. Evidentemente consume territorio y es una de las puertas de entrada y salida de las islas y, aunque en gran medida dependamos de la industria turística, la infraestructura puede dar cabida en mayor o menor medida a las entradas en las islas de pasajeros que consumen recursos en muchas ocasiones escasos en nuestras islas. Por tanto, las actuaciones que deban realizarse en las infraestructuras aeroportuarias tienen que responder a las directrices de ordenación del territorio vigentes y en los planes directores tienen que revisarse las previsiones de tráfico futuro. Y, al margen de la revisión y

actualización de los planes directores, creemos necesario realizar las actuaciones inversoras necesarias para ofrecer las prestaciones de los servicios siguiendo siempre criterios de seguridad y de calidad.

A modo de conclusión cabe destacar el necesario equilibrio entre la necesidad de unas infraestructuras de calidad y seguridad para los residentes como una prioridad y que éstas respondan de una manera actualizada y coherente a la puerta de entrada y salida de los turistas como clientes de nuestra mayor industria. Nosotros hemos presentado una enmienda y, después de la intervención del señor Herrera, de los tres puntos de la misma modificaríamos el tercero en los términos que ha explicado el señor Herrera, que paso a leer otra vez. El tercer punto sería: en relación con la participación y colaboración de las comunidades autónomas, corporaciones locales y otros aeropuertos, se estudien mecanismos de participación de las instituciones de la comunidad autónoma en la gestión de los aeropuertos de las Illes Balears.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún otro grupo parlamentario desea intervenir? (**Pausa.**)

El Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra.

El señor **FAJARNÉS RIBAS**: Señorías, permítanme, en primer lugar, que contextualice las presentes proposiciones no de ley con el fin de poner de manifiesto su verdadera intención y alcance político, y fíjense, señorías, que su debate se produce precisamente en las mismas fechas en que el Gobierno de España, a cuya mayoría parlamentaria contribuyen los grupos proponentes, presenta sus Presupuestos Generales del Estado para el próximo año con un descenso de las inversiones en Baleares de 116 millones de euros con respecto al año anterior. En nueve años es la primera vez que descienden y no aumentan. Coinciden también con el incumplimiento, no sólo de la promesa electoral del Partido Socialista Obrero Español de aumentar del 33 al 50 por ciento el descuento aéreo a los residentes en las islas, sino del compromiso del propio presidente del Gobierno de España adquirido durante su estancia en Menorca, de vacaciones, de aumentar este descuento en los presupuestos del año próximo al 38 por ciento. En fin, pura casualidad, señorías, cuando este mismo Gobierno, con el respaldo, me imagino, de los grupos proponentes, incumple un acuerdo del Consejo de Ministros publicado en el BOE y deja prácticamente sin financiación el convenio de carreteras suscrito por el Gobierno de las Illes Balears para poder emprender la modernización de la red viaria de las islas, a todas luces obsoleta e insuficiente, y que se equipare al resto de la Península. ¿Cómo interpretar todo esto? Pues simple y llanamente como un castigo del Gobierno de Madrid y de sus socios a una comunidad gobernada por el Partido Popular.

Entrando en el contenido concreto de las proposiciones, cabe destacar unos errores de bulto, intencionados

o no, que las desvirtúan completamente. El primero es su argumento principal, que ha esbozado el señor Herrera al afirmar textualmente que las ampliaciones —cito textualmente— previstas facilitarán un incremento masivo de la llegada de viajeros que resulta absolutamente incompatible con cualquier política tendente a la protección del territorio y a la autorización sostenible de los recursos. Deberían saber SS.SS. que la protección del territorio, la utilización sostenible de los recursos o el crecimiento turístico no lo marcan los planes directores de los aeropuertos sino los planes territoriales de cada una de las islas, que elaboran, por cierto, los consells insulars. Por tanto, es rotundamente falso, es mentira que estos planes puedan propiciar una masificación turística, pues además es la propia capacidad de la oferta turística la que marca el movimiento aeroportuario y no al revés. Conscientes de ello, los propios planes del ministerio ya establecen, y cito textualmente, que el programa de inversiones se irá ejecutando conforme se cumplan las previsiones de incremento del tráfico derivadas del análisis realizado por los propios planes directores; unas previsiones, no lo olvidemos, que abarcan un horizonte de hasta el año 2015. En cualquier caso queda claro que serán las necesidades reales las que marcarán el ritmo de las inversiones futuras y, por tanto, no valen acuerdos ni enmiendas huecas ni brindis al sol, por cierto, innecesarios. Sin embargo, el problema no es de futuro sino de presente. Algunos aeropuertos de las islas necesitan de una modernización y urgente adaptación, no sólo de sus zonas de alojamiento de pasajeros y de estacionamiento de aeronaves, sino en sus infraestructuras más sensibles y que afectan a la seguridad del tráfico de aeronaves y de pasajeros bajo su responsabilidad. Un ejemplo de ello lo constituyen las principales actuaciones que se prevén en el aeropuerto de Ibiza, que es la implantación de un radar de aproximación, un sistema de aterrizaje instrumental de precisión y la adecuación, entre otras cuestiones, de la calle de rodadura paralela como pista de emergencia. Estamos hablando, señorías, de un aeropuerto que, con cinco millones de pasajeros anuales en la actualidad, no cuenta con una pista alternativa para aterrizajes de emergencia. Yo quiero preguntarle a los proponentes: ¿Qué tendrá que ver todo esto con la sostenibilidad y el equilibrio territorial o la masificación turística? Estamos hablando fundamentalmente de seguridad de los aeropuertos, y quiero preguntar a los proponentes y a SS.SS.: y si quedase obstruida la única pista de aterrizaje del aeropuerto de Ibiza, ¿se responsabilizarían SS.SS., especialmente los proponentes, del aislamiento de las islas de Ibiza y Formentera y de sus pérdidas económicas cuando vivimos exclusivamente del turismo?

Por otro lado, el Govern de las Illes Balears y los consells insulars de cada una de las islas están realizando un gran esfuerzo para atraer un turismo de mayor calidad, a lo que contribuyen leyes de ordenación de oferta turística o los propios planes territoriales orienta-

dos precisamente a la calidad, al tiempo que limitan la cantidad. Repito, son precisamente estas leyes y estas normas, todas de competencia autonómica, las que controlan, limitan y ordenan el crecimiento o la contención de la industria turística y no los planes aeroportuarios. Lo que sí deben de hacer estos planes es acompañar a las citadas normativas en la búsqueda de ese turismo de mayor calidad al que todas las islas aspiramos, y la ausencia de estas mejoras, que es lo que pretenden los grupos proponentes, va en la línea totalmente contraria. No podemos pedir calidad si no la ofrecemos en todos los servicios, pero sobre todo en uno de los fundamentales para los turistas y para los isleños, como es el aeropuerto. Por mucho que les pese a Izquierda Unida y a Esquerra Republicana de Cataluña, en las Islas Baleares nuestra principal industria es la turística y de ella depende la calidad de vida de todos los ciudadanos, el mantenimiento de muchos puestos de trabajo y, en definitiva, nuestro futuro. Por esto, oponerse a los planes de adaptación y mejora de nuestros aeropuertos, oponerse a la seguridad, es poner piedras en el camino del progreso y del bienestar de toda la comunidad balear y pitiusa; oponerse a estos planes sólo puede obedecer a dos razones: o no se es consciente de la realidad, o simple y llanamente se trata de una estrategia política partidista, y en este caso no me cabe ninguna duda de que nos encontramos ante la segunda opción porque, volviendo al principio de mi intervención, resulta muy sospechoso que se pida la retirada de los planes aeroportuarios y la negociación de otros nuevos, es decir, dos o tres años más, con modificaciones o mejoras que no sabemos cuáles son, a la vez que el Gobierno y sus socios quieren también revisar el convenio de carreteras y, en todo caso, no incluir partidas presupuestarias hasta el año 2006. Es evidente, señorías, bajo nuestro punto de vista, que al tratarse de una comunidad gobernada por el Partido Popular el objetivo es ahogarla económicamente hasta las próximas elecciones. En cualquier caso, señorías, un mal servicio para las Islas Baleares. A esto no nos prestamos, no nos prestaremos, y por eso pedimos el mantenimiento de los planes directores de los aeropuertos de Baleares a la vez que el comienzo de las actuaciones, que aún no se han comenzado, más importantes en ellos contemplados, especialmente las que suponen una mejora en la seguridad del tráfico aéreo y la seguridad y comodidad de los pasajeros.

En lo que respecta a Esquerra Republicana, a su planteamiento sobre la isla de Mallorca y otras cuestiones más en el mezcadillo de la proposición no de ley, nuestra postura no puede ser más clara. El Grupo Parlamentario Popular quiere que se respeten los acuerdos del Consejo de Ministros sobre el convenio de carreteras y que el presidente Rodríguez Zapatero cumpla su palabra de respetarlos. El Grupo Parlamentario Popular y sus diputados de las Islas Baleares quieren para Mallorca, pero también para las demás islas, carreteras modernas, de calidad y, sobre todo, seguras; queremos

el mismo tipo de carreteras que en el resto de la Península. Pero ya que el proponente es de Esquerra Republicana de Cataluña, le diré que queremos el mismo tipo de carreteras modernas, seguras y de calidad que hay en Cataluña. No queremos carreteras obsoletas de concepciones fracasadas...

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego vaya terminando.

El señor **FAJARNÉS RIBAS**: Estoy terminando, señor presidente. Queremos, en definitiva, que se cumpla el convenio, que se respeten las competencias del Gobierno de las Illes Balears, cuestión que debería entender perfectamente Esquerra Republicana, y que se restituyan las partidas presupuestarias para el año 2005. Por último, quiero agradecer a los proponentes su interés por las Islas Baleares, pero les quiero pedir que, por favor, dejen decidir a las instituciones de las islas votadas mayoritariamente, votadas democráticamente.

Respecto a las enmiendas, estamos totalmente de acuerdo con la enmienda presentada por el Grupo Socialista sobre las nuevas infraestructuras ferroviarias, tal como ya ha aceptado también el proponente. Respecto a la otra enmienda que han transaccionado entre el grupo proponente y el Grupo Parlamentario Socialista sobre la participación y colaboración de las comunidades autónomas en los aeropuertos, estamos de acuerdo con esa redacción. Además, señor presidente, solicitamos la votación por separado de cada una de las proposiciones no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Agradezco a los portavoces que hayan fijado ya sus posiciones respecto a las enmiendas. Ruego al portavoz de Esquerra Republicana que fije su posición sobre las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista. ¿Está de acuerdo? (**Asentimiento.**)

— **RELATIVA A LA COBERTURA FINANCIERA PARA EL EJERCICIO 2005 DE TODAS LAS ACTUACIONES RECOGIDAS EN EL PLAN GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000262.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 12, relativa a la cobertura financiera para el ejercicio 2005 de todas las actuaciones recogidas en el Plan Galicia, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: El 14 de septiembre de este año tuvo entrada en el Registro del Congreso de los Diputados nuestra proposición no de ley para debatir en esta Comisión, en la que dábamos cuenta y recor-

dábamos que el 24 de enero de 2003 se celebró en Coruña un Consejo de Ministros en el que se aprobó el Plan Galicia, con el fin de proporcionar un impulso definitivo al desarrollo social y económico de nuestra comunidad autónoma y contrarrestar los efectos negativos derivados de la catástrofe ocasionada por el hundimiento del buque *Prestige*. Decíamos, y reiteramos hoy, que es un compromiso adquirido por el Gobierno del Estado con Galicia, que engloba un conjunto de actuaciones en las que ocupan un lugar muy destacado las relativas a infraestructuras de comunicación, viarias, ferroviarias y portuarias. Estas inversiones convierten al Plan Galicia en el factor de desarrollo más importante de la historia de la Comunidad gallega. Por eso el Grupo Parlamentario Popular desde el primer momento ha mantenido una postura clara y firme de apoyo íntegro al cumplimiento de este plan. Prueba de ello fue la interpelación planteada en el Pleno del Congreso de los Diputados y, expresión de este objetivo, la aprobación de la moción defendida por el Grupo Parlamentario Popular y respaldada por la unanimidad del Pleno del Congreso, en el que se estableció un acuerdo de ejecutar un conjunto de infraestructuras del Plan Galicia en unos plazos comprometidos y establecer las dotaciones presupuestarias para llevar a cabo estos ambiciosos objetivos. Al mismo tiempo, en el Parlamento de Galicia, los grupos representados en aquella Cámara trabajaron en el seno de una comisión para el seguimiento, estudio y evaluación del desarrollo del Plan Galicia. El 28 de julio se aprobó una resolución votada por el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario del Bloque Nacionalista Galego, que no quiso respaldar el Grupo Parlamentario Socialista en el Parlamento Galego, por la que se instaba al Gobierno central a dar cobertura financiera en los presupuestos de 2005 a las situaciones recogidas en el Plan Galicia y que se detallan en dicha resolución que consta en la proposición no de ley que SS.SS. tienen a su disposición. Verán cómo la partida más importante son los 1.024,84 millones de euros pedidos para actuaciones del Ministerio de Fomento y los 299,03 pedidos para actuaciones del Ministerio de Medio Ambiente. En total, 1.559,95 millones de euros. Ese era el compromiso, pero con los Presupuestos Generales del Estado presentados ya en esta Cámara nos encontramos con la siguiente situación. En lugar de 1.559 millones exclusivamente para el Plan Galicia, aparte de los otros que habría que plantear para ejecutar inversiones diferentes del Plan Galicia y que podrían llegar hasta los 2.100 millones de euros, nos encontramos con que de los 1.258,40 millones de euros presupuestados por el Gobierno socialista, sólo 657 millones están dedicados al Plan Galicia, es decir, el 52,21 por ciento. El resto corresponde a la inversión ordinaria que hace el Estado, año tras año, en nuestra comunidad autónoma. Por lo tanto, esta cifra de 657 millones de euros está lejísimos de los 1.559 millones de euros que figuraban en la resolución aprobada por el Parlamento de Galicia y consti-

tuyen un auténtico agravio a la Comunidad Autónoma de Galicia. Sólo el 42, 12 por ciento de las necesidades formuladas por el Parlamento de Galicia encuentran cobertura presupuestaria. El Ministerio de Fomento y sus organismos y empresas dependientes tienen unas inversiones en los Presupuestos Generales del Estado para 2005 de 800 millones de euros. Sólo un total de 489,14 millones de euros se destinarán a actuaciones del Plan Galicia, mientras que los restantes 312 financiarán otro tipo de inversiones ordinarias del citado ministerio y de sus empresas. Esto supone que el Ministerio de Fomento sólo va a invertir en Galicia y con cargo al Plan Galicia en la anualidad 2005 el 47,73 por ciento de lo demandado por la Cámara autonómica, lo que constituye una gran decepción y, reitero, una marginación de Galicia. Lo mismo puede decirse del Ministerio de Medio Ambiente, que contará sólo con 154 millones de los 299 solicitados.

La conclusión es que con el ritmo inversor que se manifiesta en el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado se demuestra una falta de voluntad política clarísima de cumplir con el calendario acordado para el desarrollo del Plan Galicia, votado en el Pleno del Congreso el 22 de junio. Esto nos lleva a la conclusión de que las obras del Plan Galicia podrían dilatarse en el tiempo incluso más allá de 20 años. Con esta prolongación en el tiempo se pone en riesgo la generación de riqueza, la creación de empleo y el ritmo de convergencia de la economía gallega. Me gustaría recordar que si se cumplieren los plazos marcados en el Plan Galicia, las previsiones eran que en el horizonte 2005 Galicia alcanzaría el 90 por ciento del PIB per cápita español y el 80 por ciento del PIB per cápita de la Unión Europea. Hay infraestructuras que tienen unas consignaciones auténticamente sangrantes. El Plan Galicia, aprobado, repito, el 24 de enero de 2003, incluye la construcción de doble vía y alta velocidad en el eje Lubián-Ourense, actuación que está sometida a información al público desde el 13 de diciembre de 2003 y que nueve meses después no tenemos constancia ni de que haya concluido el proceso de estudio ni de las alegaciones. ¿Saben SS.SS. qué dotación presupuestaria recibe la puerta de entrada del tren de alta velocidad a Galicia? Cuatrocientos mil euros, cuando la consignación prevista en las anualidades dejadas por el Gobierno del Partido Popular era que habría que consignar 18 millones de euros. Con estas consignaciones será imposible cumplir el plazo previsto del año 2009. O la autovía Lugo-Ourense o Santiago-Lugo, autovías que articulan territorialmente el interior de Galicia y cuyos expedientes de declaración de impacto ambiental llevan retrasados nueve meses por la inactividad del Gobierno socialista. Pues bien, ¿saben SS.SS. qué consignaciones tienen? La Ourense-Lugo, que tendría que tener 29 millones de euros de consignación, sólo tiene 2,27 millones. Y la Santiago-Lugo, 3,14 millones de euros, cuando tendría que tener 38. Si nos vamos a la importantísima infraestructura de articulación del Can-

tábrico, la autovía del Cantábrico, que tiene un importante retraso en estos últimos meses, se consignan 10 millones de euros y habría que haber consignado 85,79 millones de euros. Va a ser imposible cumplir el objetivo de que en 2005 estén en obras todos los tramos de esta importante autovía. O el tren de alta velocidad en lo que se refiere a la unión de Ourense con la importantísima ciudad de Vigo, 60 kilómetros por la localidad de Cerdeiro. Señorías, comprendemos la indignación de la ciudadanía de Vigo y de las fuerzas económicas y sociales de Vigo, porque consignar 100.000 euros para una infraestructura que como mínimo tendría que tener cuatro millones de euros supone un auténtico agravio y nos hace dudar incluso de que exista voluntad política de acometer este ramal importantísimo de entrada en la más populosa ciudad de Galicia.

Pero hay otras actuaciones —y voy a terminar, señor presidente— que no están en el Plan Galicia pero que articulan y vertebran también nuestra comunidad. Pondré un ejemplo de mi provincia: la autovía Verín-Fronteira Portuguesa, cuyo estudio informativo fue aprobado definitivamente el 6 de octubre, que tendría que tener una consignación presupuestaria de 12,75 millones y se despacha el presupuesto con una consignación ridícula de 1,21 millones de euros. De ahí, señorías, que esta proposición no de ley que el Grupo Popular presentó el 14 de septiembre, es decir, antes de que los Presupuestos Generales del Estado estuviesen entregados en esta Cámara, buscaba justamente que el Gobierno tomase conciencia de la importancia y cumplierse los compromisos del Consejo de Ministros y los del Parlamento gallego. Hemos visto que eso no ha sido así y que en esta Cámara han entrado unos presupuestos que son un auténtico agravio para Galicia. Pero estamos a tiempo en la tramitación parlamentaria de dar un giro a la situación, de incluir las partidas necesarias para que se puedan cumplir los proyectos y los objetivos del Plan Galicia. Por eso, señorías, vemos con buenos ojos la enmienda transaccional que nos plantea el Bloque Nacionalista Galego, porque este grupo parlamentario, que registró una proposición de ley similar a la nuestra y que no está en esta Comisión, nos plantea justamente adaptar la parte dispositiva de nuestra proposición al momento parlamentario en el que nos encontramos, que es de tramitación de enmiendas. Por ello nosotros aceptaremos la enmienda transaccional del Bloque Nacionalista Galego simplemente con la salvedad de que en el punto primero, donde se menciona hasta un valor estimado de 1.559,95 y no se indica lo que es, es evidente que se trata de millones de euros.

Por lo demás, señorías, confiamos en que el conjunto de los grupos políticos representados en esta Comisión respalden esta proposición no de ley, porque no les pedimos que nos traten de una manera diferente, sino que se trata de que demos cumplimiento a unos compromisos del Consejo de Ministros y a una resolución que el Pleno de esta Cámara votó por unanimidad el 22 de junio de 2004.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Empezaré por aclarar que el Bloque Nacionalista Galego registró una proposición no de ley el día 26 de agosto del año 2004 sobre este mismo tema, relativa a compromisos presupuestarios para el Plan Galicia, para su debate en Comisión. Desafortunadamente, con criterios que no sabemos a qué responden, nuestra proposición no de ley fue introducida —vuelvo a repetir, con criterios más que discutibles en todo caso— en la Comisión de Economía y Hacienda, motivo por el cual hoy se impide tratar en esta Comisión una proposición no de ley que sin embargo sería perfectamente acumulable. Por tanto, quiero dejar claro que todos los trámites estaban cumplidos, incluso con antelación a la proposición no de ley que se está debatiendo en este momento. En todo caso, la única dificultad que habría sería el traslado de una Comisión a otra.

Nuestra proposición no de ley efectivamente tenía un punto donde se instaba al Gobierno a realizar una inversión de 1.559 millones de euros en los Presupuestos Generales del Estado de 2005 para actuaciones contempladas en el Plan Galicia, conforme al acuerdo del Parlamento de Galicia de 28 de julio de 2004, así como a establecer una planificación plurianual de las mismas que garantice su ejecución dentro del plazo previsto en la moción aprobada por unanimidad en este Congreso de los Diputados el 22 de junio de 2004. Efectivamente, el Consejo de Ministros celebrado en A Coruña el 24 de enero de 2003 anunció un acuerdo bajo la denominación de Plan Galicia que representaría una inversión total del Estado en Galicia, para atender las consecuencias y el impacto económico de la catástrofe derivada del hundimiento del buque *Prestige*, de 12.459 millones de euros, de los que 7.252 eran reprogramaciones con la intención de adelantar actuaciones ya contempladas previamente a la catástrofe y los restantes 5.207 millones suponían nuevas inversiones a ejecutar en un horizonte temporal no concretado, más a largo plazo, en todo caso. Sin duda el plan fue utilizado como arma propagandística; el acuerdo del Consejo de Ministros fue vago en cuanto a que no figuraban horizontes temporales ni compromisos financieros. Por tanto, este tipo de virtualidad del plan que establecía un período temporal 2000-2012, en concreto, siguió siendo una materia más que nada equívoca y abstracta.

Respecto al plan, el nuevo Gobierno siguió manteniendo también una posición de pura virtualidad, porque por una parte dice que está dispuesto a respetarlo, sin hacerlo salir de su indefinición y, por otra parte, todo indica su deseo de ignorarlo o remodelarlo a la baja, especialmente en las inversiones más importantes del Plan Galicia, como son las referidas al ferrocarril, diciendo que en todo caso va a elaborar otro plan de infraestructuras y que será ahí donde en todo caso se podrán contemplar no solamente algunas de las nuevas

infraestructuras, de los 5.207 millones de euros, sino de aquellas que habían resultado reprogramadas a raíz de la catástrofe.

El debate público y político ante la incertidumbre y la falta de compromisos claros y precisos es constante. Por eso el Parlamento de Galicia constituyó una Comisión para precisar los contenidos del acuerdo, las actuaciones e inversiones por ministerios, con la debida planificación presupuestaria. El día 28 de junio se llegó a un acuerdo y se cifró la inversión necesaria para el año 2005, aunque el Bloque Nacionalista Galego era partidario de que figurase toda la planificación plurianual. En todo caso, señorías, se concretó la cifra en 1.559 millones de euros, como ya dijimos, que debía ser contemplada en los Presupuestos General del Estado para el año 2005. El resultado, sin embargo, dista mucho de ser siquiera aproximativo. Les voy a dar las cifras sucintamente. En concreto, para el Ministerio de Economía y Hacienda el Parlamento de Galicia pedía 156 millones de euros, precisamente para obras que estaban contempladas en el Plan Galicia; pues bien, en los Presupuestos Generales del Estado no figura nada, con lo cual hay un saldo negativo de 156 millones de euros en este ministerio. En Fomento, el Parlamento de Galicia pedía 1.024 millones de euros, que se quedaron en 442 millones en los Presupuestos del Estado; por tanto, menos 582 millones de euros. En Educación y Ciencia se pedían 9,59 millones de euros, que sin embargo los Presupuestos Generales del Estado sitúan en 10 millones. En Industria, 13 millones y en los presupuestos hay un millón. En Agricultura, 50 millones y, en los presupuestos, cero, no hay presupuestos para agricultura y pesca en Galicia. En Cultura, 5,79 millones y, en los presupuestos, 2,40 millones. En Medio Ambiente el Parlamento de Galicia pedía 299 millones y los Presupuestos del Estado para 2005 nos ofrecen 182 millones. Se trata, por tanto, de una cifra de 638 millones en los Presupuestos Generales del Estado para el Plan Galicia, frente a 1.559 millones. Es decir, que solamente se cubre el 40 por ciento.

Comprenderán ustedes que con estas cifras es imposible que realmente se puedan cumplir las previsiones que se aprobaron en el Congreso de los Diputados y las obras, tanto las reprogramadas como las nuevas, que se habían prometido, incluso con un horizonte temporal muy lejano. En todo caso, señorías, no es difícil entender que después de las consecuencias catastróficas del *Prestige* esto no responde ni a las demandas ni a las necesidades del país. Pero es que tampoco los Presupuestos Generales del Estado responden siquiera al criterio de participación poblacional; por ese criterio nos tocarían 1.523 millones de euros —ni siquiera con las consecuencias del *Prestige*—. Si se tuviera en cuenta el menor nivel de renta de nuestro país, que está situado en el 79 por ciento de la media del Estado española, nos tocarían 1.900 millones de euros. Si encima se dice que se va a tener una actitud preferente con nuestro país en función de su malísima situación

estructural, agudizada además por la catástrofe del *Prestige*, creo que es suficientemente explicativo.

Para no cansar no les voy a dar las cifras —voy a acabar ya— de las sociedades, porque los resultados son pasmosos. En las sociedades públicas, en lo que al ferrocarril se refiere, Galicia solamente participa en el conjunto del Estado con el 4,2 por ciento; en aeropuertos, con 0,7 por ciento; en puertos, con el 7,6 por ciento. Por tanto, la participación gallega en las inversiones totales de las sociedades públicas es del 3,9 por ciento. Señorías, creo que esto avala la tesis de que no podemos aceptar los planteamientos del Gobierno. Por eso nosotros, para modificar y actualizar tanto la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular como la nuestra —que estaba planteada antes de que se elaborasen los presupuestos—, presentamos la transaccional para situar el problema en este momento.

La enmienda dice: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, cumpliendo la moción aprobada por el Pleno de esta Cámara el 22 de junio de 2004, dé cobertura financiera para el ejercicio 2005 a todas las actuaciones recogidas en el Plan Galicia y a tal efecto negocie la modificación del proyecto de Presupuestos Generales del Estado en la dirección de incluir las partidas no contempladas para financiar exclusivamente las actuaciones pertenecientes a dicho plan hasta un valor estimado de 1.559 millones de euros, de conformidad con la resolución aprobada en el Parlamento de Galicia el 28 de junio de 2004. Segundo, insta al Gobierno a que, en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2005, se recojan, a lo largo del debate parlamentario al respecto, las partidas necesarias con el fin de garantizar el adecuado desarrollo de las actuaciones, en ejecución o ya previstas, además de las nuevas, en la Comunidad Autónoma de Galicia que no estén incluidas en el plan antedicho. Por cierto, alguna de ellas va a ser objeto de debate en una proposición no de ley posterior.

Acabo ya, señor presidente, diciendo que la posición del Parlamento de Galicia es suficientemente ponderada como para que hubiese sido respetada, si no al cien por cien, por lo menos con una aproximación muchísimo mayor de la que lo hacen los Presupuestos Generales del Estado; inasumibles no ya con la catástrofe del *Prestige* sino inasumibles incluso desde la posición de marginación estructural de nuestro país. Por eso decimos que los presupuestos de este año siguen siendo continuistas a pesar de que se hayan aumentado en relación con el ejercicio anterior en 200 millones de euros.

El señor **PRESIDENTE**: Ha formulado enmiendas también el Grupo Parlamentario Socialista. Señor Louro, tiene S.S. la palabra.

El señor **LOURO GOYANES**: En relación con la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular relativa el Plan Galicia y a la dotación económica para dicho plan, nuestro grupo tiene que decir que el pasado

24 de enero de 2003, el Consejo de Ministros del Gobierno de España aprobó en la ciudad de La Coruña el denominado Plan Galicia. Este plan es fruto de la movilización sin precedentes de la sociedad gallega y de la presión que la sociedad gallega, con la solidaridad del conjunto de la sociedad española, ejerció sobre el Gobierno de España de aquel momento. La indignación popular provocada por la incapacidad y por la dejadez del Gobierno, que hizo posible que el accidente de un barco en las costas de Galicia se configurara como una gran catástrofe, permitió que la ciudadanía de Galicia arrancara del Gobierno de España un plan de actuaciones a desarrollar a lo largo de un determinado período de tiempo. La lamentable catástrofe generó consecuencias sociales, económicas y medioambientales, pero esta catástrofe también despertó la solidaridad, despertó lo mejor del pueblo de Galicia y despertó lo mejor de España, de Europa y del mundo.

El Plan Galicia, señorías, es un proyecto de país, es un proyecto compartido por el conjunto de la sociedad gallega. No es ni puede ser el proyecto de un partido ni de un gobierno, sino que tiene que ser un proyecto de Estado y un proyecto del conjunto de la ciudadanía. Como decíamos, es un plan que arranca de la solidaridad de todos y esta solidaridad, señorías, también la sentimos en este Congreso de los Diputados el pasado día 22 de junio de 2004, cuando por votación unánime del Pleno del Congreso se aprobaba y se reclamaba una determinada secuencia para el cumplimiento de ese plan. Lamentablemente, el Partido Popular rompe por interés partidista el compromiso común. El Partido Popular utiliza el Plan Galicia como un instrumento de oposición usando para ello la demagogia más rastrera con la que nos podemos encontrar.

Señorías, el pasado mes de mayo del año 2004, el presidente de la Xunta de Galicia y el actual vicepresidente de la Xunta de Galicia, el señor Núñez Feijóo, reclamaban en Galicia al Gobierno de España 800 millones de euros para dar satisfacción al cumplimiento secuencial del Plan Galicia. Reclamaban con todo el derecho del mundo 800 millones de euros para ser contemplados en el presupuesto de 2005. Igualmente, señorías, en los documentos elaborados por la Consejería de Economía y Hacienda de la Xunta de Galicia y por el Ministerio de Fomento, dirigido en aquel momento por el señor Álvarez-Cascos, se reclamaban para el cumplimiento del Plan Galicia para el año 2005 1.152 millones de euros. Esto está documentado. Pues bien, señorías, ¿saben ustedes cuánto se contempla en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2005 para inversiones en Galicia? Se contemplan 1.258 millones de euros; muy por encima de los 800 que pedía el señor vicepresidente de la Xunta de Galicia, muy por encima de lo programado por el Ministerio de Fomento para el año 2005, que eran 1.152. ¿A qué viene en este momento que por parte del Partido Popular se reclamen 1.559? ¿Por qué en el mes de mayo pedían 800? ¿Por qué en los documentos de la Xunta de

Galicia se programaban 1.152 para el año 2005 y ahora hablamos de 1.559? Señorías, los Presupuestos Generales del Estado contemplan para Galicia 1.258 millones de euros, por encima de lo programado en el Plan Galicia. Además, a ello hay que añadir 249,5 millones de euros que se contemplan para compensar a todas aquellas personas físicas o jurídicas que hayan sufrido daños por la catástrofe del *Prestige*. Si sumamos los 1.258 y los 249,5 millones de euros, tenemos que en los Presupuestos Generales del Estado para 2005 hay 1.507 millones de euros para Galicia.

Los socialistas de Galicia nos sentimos gratificados y agradecemos la solidaridad que el conjunto de los grupos de esta Cámara va a tener ocasión de mostrar aprobando en su momento los Presupuestos Generales del Estado con estas cuantías para Galicia. Hay algo más que decir, señorías, los Presupuestos Generales del Estado para el año 2005 en Galicia significan que Galicia gana posiciones en el conjunto de las comunidades autónomas. En el año 2004, la inversión en Galicia estaba por debajo de la media del conjunto del Estado. Cuando en el conjunto del Estado se invertían 100 euros, en Galicia se invertían 93. ¿Qué va a suceder en el año 2005, señorías? Que por cada 100 euros que se inviertan en España, en Galicia se van a invertir 111,78 euros. Además la inversión por habitante se sitúa en Galicia por encima de la media del Estado, pasamos a invertir por cada habitante 457 euros.

Estos Presupuestos Generales del Estado son buenos e históricos para Galicia porque, en los últimos 25 años, nunca un Gobierno de España, del color político que fuera, invirtió tanto en Galicia. Hay que añadir que esta pasión inversora en Galicia del Grupo Popular no tiene nada que ver con las inversiones realizadas en los últimos ocho años. En los últimos ocho años, cuando gobernó en España el Partido Popular, se invirtió una media de... **(Un señor diputado pronuncia palabras que no se perciben.)** Sí, es cierto, lea los presupuestos, señoría. Dobra la media inversora del Partido Popular en los últimos ocho años. Estas son cifras incontestables.

En todo caso, esta proposición no de ley no tiene sentido a estas alturas del debate. El Gobierno, cumpliendo con el ordenamiento jurídico vigente, ha presentado el proyecto de presupuestos y cualquier grupo presente en esta Cámara tiene todo un procedimiento para modificar ese proyecto presupuestario.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Louro, debe S.S. ir terminando, por favor.

El señor **LOURO GOYANES**: Voy terminando, señor presidente.

En todo caso, mi grupo, señor presidente, señorías, ha presentado una enmienda que pretende reforzar y afirmar los compromisos del Gobierno de España con Galicia. En ese sentido y en esa dirección debíamos trabajar todos los grupos presentes en esta Cámara y

todas las fuerzas políticas que actuamos en Galicia, para asegurar que en los próximos años el Gobierno de España mantenga la senda inversora iniciada en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2005.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún otro grupo parlamentario desea hacer uso de la palabra?

Señor Delgado, tiene S.S. la palabra para posicionarse sobre las enmiendas.

El señor **DELGADO ARCE**: Permítame sólo una cuestión de orden.

Señor presidente, usted preside esta Comisión y durante muchos años presidió un Parlamento autonómico. En el debate parlamentario todas las expresiones en defensa de los argumentos son válidas, pero las descalificaciones a las personas o a los grupos parlamentarios, sobre todo si no vienen a cuento, resultan desde luego censurables. Se ha escuchado la expresión calificativa sobre el Grupo Parlamentario Popular de demagogia rastrera sin venir a cuento, ya que la intervención, tanto de quien les habla como del señor Rodríguez, se ha producido en términos políticamente contundentes, pero correctos, sin descalificaciones a grupos ni a personas. Como representante del Grupo Parlamentario Popular me molesta que en el «Diario de Sesiones» conste esta expresión y pido su amparo, señoría, para que inste la retirada de esta expresión, que no es necesaria para que el señor Louro defienda adecuadamente su posición política, que yo no comparto, pero respeto.

El señor **PRESIDENTE**: Para zanjar este incidente, le voy a pedir al señor Louro que retire el calificativo rastrera, porque el término demagogia forma parte del común de las intervenciones de SS.SS.

Señor Louro, ¿está de acuerdo con la retirada del «Diario de Sesiones» de la palabra rastrera? **(Asentimiento.)**

Ahora, señoría, le pido que se pronuncie sobre las enmiendas.

El señor **DELGADO ARCE**: Ya expresé mi posición respecto a las enmiendas, diciendo que admitiría la del Bloque Nacionalista Galego y que no podíamos admitir la del Grupo Parlamentario Socialista.

— **SOBRE EL INCREMENTO DE TRENES EN LA LÍNEA FIGUERES-BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000175.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la proposición no de ley que figura en el orden del día con el número 6, relativa al incremento de trenes en la línea Figueres-Barcelona, formulada por el

Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

Para su defensa, tiene la palabra su portavoz, el señor Herrera.

El señor **HERRERA TORRES:** Esta proposición no de ley obedece a una realidad: que en el tramo de Figueras a Barcelona, pasando por Girona, existe hoy un absoluto colapso en los trenes regionales que transportan pasajeros. De hecho, este colapso afecta clarísimamente al transporte entre dos de las principales ciudades de Cataluña, afecta de forma definitiva al transporte de lo que hoy es ya la segunda ciudad de la provincia de Girona, afecta a trabajadores que se desplazan de una ciudad a otra y afecta a universitarios, con especial impacto en la época de verano, cuando los trenes que recorren la línea Portbou-Figueras-Girona-Barcelona van absolutamente colapsados. Eso supone, a efectos prácticos, un mayor colapso de las autopistas, ya que, dado el colapso que existe en estos trenes, hay un desplazamiento de usuarios habituales de los mismos hacia el vehículo privado, produciendo por tanto un impacto en el transporte rodado entre las ciudades de Figueras, Girona y Barcelona. Ante todo esto, la proposición de ley de nuestro grupo es clara y diáfana, que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a aumentar simplemente el número de vagones y de frecuencias entre los trenes que unen la ciudad de Figueras, en Girona, y Barcelona.

A nuestra propuesta se han presentado dos enmiendas. Nuestro grupo valora positivamente la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), porque entra en detalle respecto a lo que se refiere a las características de las frecuencias y de la circulación en horario nocturno, además, habla de la mejora de los servicios y también habla de la necesidad —no de forma inmediata, como ocurre con la frecuencia y los trenes, pero sí para el futuro— de adaptar los trenes que circulan en esta línea para las personas de movilidad reducida. Por esto nuestro grupo parlamentario va a aceptar la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). En cambio, no vamos a aceptar la enmienda socialista, que simplemente habla de un estudio que creemos que no es necesario realizar porque es evidente. Sólo haría falta que cada uno de SS.SS viajase a Girona en ferrocarril desde Barcelona para ver que es evidente que se necesita un aumento de frecuencias y de vagones en las líneas existentes entre Figueras y Barcelona, y no vamos a aceptar un estudio que dilate la propuesta. Sólo aceptaríamos un estudio si éste fuese realizado en muy poco tiempo, siempre y cuando comprometiese de forma inmediata la puesta en marcha del aumento de frecuencias. Creemos —y de hecho creo que es compartido por todos los diputados catalanes aquí presentes, incluso por los diputados catalanes del Partido Socialista de Cataluña— que hoy no se puede dilatar más algo tan razonable como este aumento de frecuen-

cias y de trenes. Por eso vamos a aceptar la enmienda del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y no vamos a aceptar la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición de ley le han formulado enmiendas el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y el Grupo Parlamentario Socialista.

Si no hay nadie que la pueda defender, la enmienda del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) decae. Señor Herrera, yo le estaba oyendo y pensaba que íbamos a encontrarnos con un problema. La enmienda ha decaído.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Sáez Jubero.

El señor **SÁEZ JUBERO:** No podemos sino compartir claramente la exposición de motivos de esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Efectivamente, este tramo ferroviario Figueras-Barcelona tiene una fuerte ocupación. Es sentido por todos los ciudadanos de Girona (y no sólo los de Girona, sino también los de Barcelona que utilizan frecuentemente este servicio ferroviario) la fuerte demanda. No en vano, esta es una situación que se prolonga desde hace muchos años. La propia exposición de motivos comenta las dificultades de los universitarios —especialmente de los que se trasladan los lunes de Girona a Barcelona—, pues al llegar el tren a Girona, tienen que hacer prácticamente todo el trayecto de pie. Esta situación no es nueva. Este diputado que hace uso de la palabra, que hace años dejó la universidad, ve como todavía se mantiene la situación de cuando estudiaba y hacía uso de este tren los lunes por la mañana. Por lo tanto, entendemos que esta exposición de motivos refleja una realidad y una petición claramente demandada por este territorio, especialmente por las comarcas de Girona, pero no sólo para ellas, sino también para el conjunto de Cataluña. La demanda de ocupación en la salida de Barcelona es especialmente importante los viernes por la tarde y los sábados por la mañana y en la llegada a Barcelona los domingos por la tarde y los lunes por la mañana. Plantea problemas a los usuarios habituales, a los universitarios y a los denominados *commuters*, con residencia habitual en Girona, que trabajan diariamente en Barcelona. Es una petición de todos los que habitual o esporádicamente utilizamos esta línea ferroviaria para desplazarnos de las comarcas de Girona a Barcelona y, también, de quienes se desplazan de Barcelona a las comarcas de Girona, de clara atracción turística. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

La Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya, por medio del secretario general de Movilidad, don Manel Nadal, ha pedido reiteradamente a los servicios regionales de Renfe

un aumento de frecuencia, así como la mejora de la línea ferroviaria. Pese a ello, debemos señalar que existen dificultades para el incremento inmediato del número de trenes; dificultades que vienen planteadas porque la mayoría de las circulaciones se hace en doble composición y no es posible aumentar el número de coches por tratarse de composiciones indeformables. Además, ocurre que hay estaciones con un déficit acumulado de mejoras, y no caben en los andenes composiciones en doble, que podrían dar incluso problemas de seguridad. También cabe señalar que, en los últimos tiempos, se ha tratado de organizar una circulación especial los lunes por la mañana, entre Gerona y Barcelona, sin paradas, pero la densidad de los trenes de cercanías lo ha impedido.

La enmienda que presentamos, y que esperamos transaccionar con el grupo proponente, ofrece la posibilidad de que, antes del aumento —pedido para todo el territorio, porque todos coinciden en que hay necesidad—, se haga un estudio con un lapso temporal definido para establecer claramente qué mejoras deben producirse, tanto en las estaciones como en la infraestructura ferroviaria, de modo que el incremento del número de trenes se produzca en el menor plazo posible. Esperamos transaccionar esta enmienda, como digo. En todo caso, estableceremos durante el turno de fijación de posiciones un diálogo con el portavoz de Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya-Verds.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): ¿Algún grupo desea intervenir? (**Pausa.**)

Tiene la palabra el portavoz de Esquerra Republicana.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Yo diría que la situación del tren Figueras-Barcelona, al que nos hemos referido, es la misma que la de la totalidad de los trenes de Cataluña, a excepción de los de largo recorrido. Hay ciudades importantes, como Valls, en las que la falta de trenes para desplazarse a Barcelona es incluso más acentuada. Además, esta situación se produce en un contexto de saturación diaria de las carreteras —autopistas y autovías—, sobre todo de las del área metropolitana. Aunque se invierta en el desarrollo de nuevas autovías en Cataluña, que son necesarias, la saturación existente —sobre todo en el área metropolitana, como he dicho— siempre irá por delante de las inversiones si no desarrollamos una política de ferrocarril convencional que lleve al usuario al tren.

Actualmente, en el ámbito ferroviario se prima absolutamente el tren de gran velocidad frente a los de recorridos convencionales y cercanías, como se hace en los Presupuestos. Si no se corrige esto, el colapso de circulación en el área metropolitana estará garantizado durante décadas. En esta situación, deberíamos recurrir a medidas urgentes como las que se describen, no sólo para la línea Figueras-Barcelona sino también para las restantes de Cataluña. Una vez que el tren de alta velo-

cidad sea una realidad, tendríamos que trabajar para que todo Cataluña se mueva en cercanías y para que las cercanías sean administradas por la Generalitat de Catalunya y Renfe.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Quiero iniciar mi intervención anunciando el voto favorable de mi grupo parlamentario a la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya-Verds. Decía el portavoz de este grupo que se trata de un mandato claro y diáfano al Gobierno. Efectivamente, se insta al Gobierno a aumentar el número de vagones y la frecuencia de los trenes que unen la ciudad de Figueras con la de Barcelona. El voto favorable de mi grupo a este mandato que el Parlamento hace al Gobierno se corresponde con las actuaciones que llevó a cabo el Gobierno del Partido Popular. Quiero recordar el esfuerzo realizado por el Ministerio de Fomento y Renfe, que supuso que la línea ferroviaria Barcelona-Portbou y vicesa dispusiera de una red de trenes regionales que permitía a los usuarios disponer de un tren cada hora, frecuencia que se reducía a 30 minutos en horas punta. Estas actuaciones comenzaron en septiembre de 2000, con el refuerzo de la composición de todos los trenes conocidos como críticos, y entre marzo y abril de 2002 el refuerzo se amplió a los conocidos como semicríticos.

Tiene razón S.S. al presentar esta proposición no de ley pues es cierto que la demanda que deriva de la industria turística, tan importante para Cataluña —y especialmente para Girona—, provoca insuficiencias e incomodidades. A ellas se ha referido también el representante del Grupo Parlamentario Socialista, y no es casualidad que la insuficiencia y la precariedad se agrave durante los fines de semana. De todos modos, el reconocimiento de estas insuficiencias no puede ignorar las mejoras que llevaron a cabo el Ministerio de Fomento y Renfe, tanto en la frecuencia como en los demás servicios, durante la etapa de Gobierno del Partido Popular.

No puedo dejar de referirme, señora presidenta, señoras y señores diputados, a la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Sorprendente enmienda, señorías, si me permiten decirlo; sorprendente, porque lo que pretende es impulsar un estudio, es decir que lo único que manda al Gobierno es que impulse un estudio —ni siquiera que estudie— sobre las mejoras que se deben realizar. Insisto que es una enmienda sorprendente porque contradice además lo que el Grupo Parlamentario Socialista propuso. Recomendando a SS.SS. que lean el «Diario de Sesiones» de esta Comisión de Infraestructuras, número 551, de 18

de septiembre de 2002, en el que la señora de Palma Muñoz —socialista y en representación del Grupo Parlamentario Socialista— detallaba minuciosamente todas y cada una de las actuaciones que se debían realizar para mejorar la frecuencia de los trenes y el servicio que prestaban estos. Esto se encuadraba en el marco de una proposición no de ley más amplia, y viene a demostrar lo que hemos dicho siempre: que una cosa es lo que los socialistas predicaban cuando están en la oposición y otra bien distinta lo que practican cuando están en el Gobierno.

Me ha parecido entender que había decaído la enmienda de *Convergència i Unió*. Como veo aquí a su representante, quisiera pedir al grupo proponente que aceptara la enmienda de dicho grupo. He visto con preocupación cómo, al referirse a dicha enmienda, el representante del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya-Verds mutilaba el punto dos, que trata de algo que no es baladí, como SS.SS. entenderán. Se trata de disponer las inversiones necesarias para que se realice el deseo que todos compartimos de mejorar esta línea. Entiendo que tal mutilación ha sido un olvido del portavoz del grupo proponente. En definitiva, ampliar la banda horaria de circulación, mejorar la frecuencia y dotar los trenes de accesos adaptados a personas con movilidad reducida, requiere inversión, requiere presupuesto. Señor Herrera, le digo, con toda consideración y cordialidad que, tanto esta iniciativa como el resto de iniciativas presentadas por su grupo parlamentario —que requieren necesariamente, por la propia finalidad que persiguen, la existencia de partida presupuestaria para que realmente se lleven a cabo—, sólo tendrán credibilidad si hay consignación para ello en los presupuestos a los que ustedes han anunciado ya su respaldo. Quiero llamar su atención sobre el hecho de que el presidente del Gobierno de la Generalitat, Gobierno del que el partido que usted representa forma parte, ha sido muy crítico y ha puesto en duda que los presupuestos presentados por el Gobierno para 2005 puedan en algún caso mejorar las inversiones previstas para este año en Cataluña.

Reitero, en cualquier caso, el voto favorable del Grupo Popular a esta propuesta, pero llamando la atención de SS.SS. sobre el hecho de que nada estaremos aprobando si no se introduce plazo para la ejecución de la propuesta y dotación presupuestaria para su realización.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra Jordi Jané de *Convergència i Unió*.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Gracias, señora presidenta, y gracias también a la Comisión porque me coincidía temporalmente con la Comisión de investigación del 11 de marzo y por tanto pido excusas por la tardanza a los miembros de esta Comisión.

Paso a defender la enmienda presentada por mi grupo parlamentario a esta proposición no de ley. Es una enmienda complementaria al texto inicial, que entendemos que lo enriquece y concreta, y pensamos que es necesaria esa concreción. Compartimos que el Congreso inste al Gobierno a aumentar el número de vagones y la frecuencia en los trenes que unen la ciudad de Figueras y la ciudad de Barcelona; es un anhelo de *Convergència i Unió* que hemos manifestado siempre en esta Cámara en los distintos debates, también en los de presupuestos, pero nuestra enmienda lo que hace es concretar más ese compromiso: aumentar el número de vagones, sí, pero también ampliar la banda horaria de circulación nocturna y la frecuencia en los trenes que unen las ciudades de Figueras, Girona y Barcelona. Este primer punto queda de esta forma más completo. Añadimos un segundo punto, realizar las inversiones necesarias para mejorar los servicios, la velocidad y las infraestructuras de la línea Barcelona-Port Bou. Por último, dotar a todos los nuevos trenes de accesos adaptados a las personas de movilidad reducida, impulsando la progresiva adaptación de los actuales trenes en circulación. Es una enmienda complementaria, pero necesaria; de ahí que pidamos su aceptación al grupo proponente. También manifestamos al mismo, para facilitar el trámite final de esta proposición no de ley, que mi grupo aceptará cualquier transacción que venga a reiterar que el Congreso se compromete con la línea Figueras-Barcelona porque es una prioridad —se ha dicho ya por otros portavoces—, por tanto, estamos abiertos a la aprobación final del texto que se nos proponga de esta proposición no de ley. Pensamos que nuestra enmienda viene a enriquecerlo y a puntualizar unos aspectos y unos compromisos, el último de los cuales es claramente social, un mensaje a las personas que padecen algún tipo de impedimento para su movilidad; sabemos que un aspecto que preocupa en muchas estaciones, en muchos andenes, es que esas personas no pueden acceder bien a los propios trenes.

Entendemos que es necesaria esta enmienda, apelamos al sentido social, y pedimos el reflejo presupuestario de la misma para su concreción; estaremos abiertos al texto general que nos plantee el grupo proponente.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, tiene la palabra el señor Herrera.

El señor **HERRERA TORRES**: Nuestro grupo acepta la enmienda presentada por *Convergència i Unió*, como hemos dicho. La propuesta que tenemos del Grupo Parlamentario Socialista no nos complace, de momento, y vamos a ver si podemos llegar a una transacción.

— **RELATIVA A LA EJECUCIÓN DEL TRAMO BARREIROS-SAN CIBRAO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000177.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al punto 7 del orden del día.

Tiene la palabra, por el grupo proponente, el representante del BNG.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Vamos a tratar uno de esos temas pendientes, de gran importancia desde el punto de vista de las comunicaciones entre comarcas de Galicia de gran importancia demográfica y económica y también la relación de estas comarcas con el exterior de nuestro país. Es el caso particular de A Mariña lucense, que abarca un espacio muy importante del norte de Galicia y que además tiene su continuidad en zonas de la provincia de A Coruña como Ortegal, Eume y Ferrol. Un área, este norte de Galicia, toda la cornisa cantábrica gallega, que tiene más de 200.000 habitantes y 3.000 kilómetros cuadrados de superficie. En ella, a pesar del gran declive demográfico de muchas zonas, sobre todo de la zona de Ortegal. Sin embargo, también en una parte de A Mariña, sobre todo la más interior, hay importantes enclaves industriales, como puede ser, en concreto, Alúmina Aluminio, antigua Inespal; hay enclaves pesqueros de gran importancia económica, como puede ser Cebreiro y hay incluso un puerto de interés general del Estado como es San Cibrao, hoy por hoy al servicio exclusivo de Inespal. La pesca, una explotación forestal, las industrias extractivas, las industrias de alimentación, el textil, la confección, la madera y el corcho, la química, la metalúrgica, son los principales sectores económicos, de tal forma que hoy constituye esta zona prácticamente el 10,5 por ciento de la población de Galicia, el 10,3 por ciento de la cuota de mercado, el 14 por ciento de la actividad industrial de nuestro país y el 10 por ciento de la actividad económica de Galicia.

Pues bien, señorías, esta comarca padece unas deficiencias ya crónicas de infraestructuras y es sintomático que la autovía del Cantábrico, que se trazó precisamente como una forma de vertebrar todo el norte de la península Ibérica, deje de ser autovía del Cantábrico justo cuando llega a Galicia y justo cuando se tendría que hacer el recorrido por la costa de Galicia en esta zona que, por lo demás, tiene suficiente potencialidad económica para necesitar este tipo de infraestructuras. Al quedar al margen de la autovía del Cantábrico, sigue padeciendo una carretera con unas características y condiciones muy deficientes en gran parte, cuyas deficiencias más notorias fueron solventadas en los últimos años. No se sabe muy bien por qué razón no se asumió desde el principio bien una vía de alta capacidad, desdoblable después en autovía, o bien ya desde el inicio la continuidad de la autovía del Cantábrico.

Señorías, esta zona, incluso desde el punto de vista competencial, es curiosa. La carretera, en concreto la 642, que va desde Barreiros hasta San Cibrao, ese puerto de interés general, es competencia de la Administración central, pero a partir de San Cibrao la carretera se convierte en una carretera autonómica, también en estado pésimo, que es la única vía de comunicación hasta Ferrol. Esta limitada y deficiente red viaria con la que hoy cuentan A Mariña y Ortegal, solamente está completada por un ferrocarril de vía estrecha con grandes limitaciones y que tampoco es usado en todas sus potencialidades. Lo curioso es que si la Administración autonómica acabó, después de mucho tiempo, por asumir que tendría que modificar las condiciones y las características de la vía desde San Cibrao hasta Ferrol (en concreto, ya tiene elaborado el estudio informativo y de impacto ambiental para modificar y convertir en una VAC, en una vía de alta capacidad, la zona de su competencia), el Gobierno del Estado español no hace más que marear la perdiz a pesar de tratarse de una longitud de 30 kilómetros, entre Barreiros y el puerto de San Cibrao, abarcando los ayuntamientos de Barreiros, Foz, Burela y Cervo. El compromiso entre la Administración autonómica y la Administración central es que todo el corredor —tanto el de competencia autonómica como el de competencia estatal— estuviese construido en el año 2007, un compromiso solemne adquirido en el año 2001. Sin embargo, estamos ya en 2005 y aún no se ha elaborado la parte del proyecto que es competencia del Estado. Voy a indicar sucintamente las aprobaciones prácticamente unánimes que han tenido lugar en distintas instituciones comarcales, provinciales y locales, las cuales son muy sintomáticas. El 29 de marzo de 2004 el pleno de la Diputación Provincial de Lugo aprobaba por unanimidad una moción del Bloque Nacionalista Galego relativa a la vía de alta capacidad Barreiros-San Cibrao acordando, incluso desviada la atención cara a la Consellería de Galicia competente en carreteras, que se precisase el trazado por el que la VAC debía transcurrir entre Barreiros y San Cibrao e instaba al Ministerio de Fomento a que ejecutase esta obra antes del año 2007. El 10 de septiembre de este año se ha celebrado en Burela una reunión entre empresarios de A Mariña y grupos políticos, en la que se llegó a un acuerdo para pedir la programación de los plazos anuales para ejecutar el tramo Barreiros-San Cibrao, de competencia estatal, en el período 2005-2008 y que se recogiese esta posibilidad en los Presupuestos Generales del Estado para 2005 con el crédito suficiente, lógicamente, para su realización con el horizonte de 2008. El 21 de septiembre cuatro alcaldes de A Mariña de distinto color político, el de Foz, el de Xove, Viveiro y Cervo, se entrevistaron en Madrid con la ministra de Fomento. En la citada entrevista la titular del ministerio únicamente se comprometió a incorporar en los presupuestos generales de 2005 el estudio para el trazado del vial, con 60.000 euros para el mismo, que ya había sido licitado el pasado 9 de abril por la Dirección General de

Infraestructuras del ministerio. Por tanto, seguimos sin fijar los plazos para el inicio de las obras de 30 kilómetros, a pesar de que se trata de un proyecto tan importante, con un coste de ejecución de entre 90 y 120 millones de euros, según se planifique sólo como vía de alta capacidad o con la posibilidad de desdoblamiento en el futuro.

Señorías, nuestra propuesta es clara y sucinta. Se trata, efectivamente, de instar al Ministerio de Fomento a que asuma esta obra e inicie su ejecución en el año 2005 con el horizonte del año 2007. Esto fue lo que se acordó en el año 2001. Se trata de una infraestructura fundamental que ha provocado grandes movilizaciones populares en toda la comarca, habiendo obligado incluso a reparar y a modificar la actual 642. Se debería adoptar una postura definitiva y la mejor es que, si se construye una vía de alta capacidad, se contemple en todo caso su desdoblamiento en autovía.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, que ha presentado una enmienda.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: La doy por defendida, puesto que el portavoz no está.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el Grupo Socialista.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señora presidenta, nuestro problema es similar, ya que nuestra portavoz está interviniendo en este momento en la Comisión de Sanidad. Ella es la que conoce el tema, por lo que damos por defendida la enmienda, pasando finalmente a la votación.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): De acuerdo.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Es una situación un tanto excepcional.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señora presidenta, dada la situación que se ha producido, si los demás grupos no tienen inconveniente, podríamos esperar a que viniesen los restantes portavoces y buscar una posible solución al final de la Comisión. Esto, como es lógico, si le parece bien al señor Rodríguez, que es el autor de la iniciativa.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Me dicen que a efectos de transaccionar se puede hacer, pero no a efectos de intervenir.

Tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: En todo caso, esperamos a la transacción.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Así pues, esperamos a la transacción y a efectos de la intervención la posición de voto queda pendiente de dicha transacción.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Sí.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): De acuerdo.

Pasamos al punto número 9. El señor Andreu, de Esquerra Republicana, tampoco está, por lo que aplazamos la proposición por si el ponente acude más tarde.

El señor **POSADA MORENO**: Señora presidenta, quiero manifestar que el Grupo Popular ha presentado una enmienda y que, obviamente, si no hay proposición no hay enmienda, pero si en algún momento se debatiera la proposición habría que tener en cuenta esta enmienda del Grupo Popular.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): De acuerdo, pero de momento la proposición número 9, de Esquerra Republicana, queda aplazada.

— **SOBRE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE LOS TRAMOS LORENZANA-VILAMAR Y VILAMAR-BARREIROS DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000217.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos a la número 10, presentada por el Grupo Socialista. Tiene la palabra...

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Un momento, señora presidenta, porque tenemos el mismo problema. Se trata de la misma portavoz que antes, que está interviniendo en Sanidad, pero la va a defender un compañero. Sólo pido la venia de un minuto.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): De acuerdo.

Tiene la palabra el señor Louro.

El señor **LOURO GOYANES**: Señora presidenta, esta proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista tiene que ver con la ejecución de las obras de los tramos Lorenzana-Vilamar y Vilamar-Barreiros de la autovía del Cantábrico. La iniciativa de nuestro grupo, firmada por la compañera Isabel Salazar, diputada por Lugo, insta al Gobierno a programar la ejecución de las obras en estos dos tramos y darle la máxima celeridad. En esta Cámara se han debatido en más de una ocasión iniciativas en relación con la auto-

vía del Cantábrico; mismamente, la anterior tenía que ver con infraestructuras viarias en la costa cantábrica y particularmente en el norte de Galicia. El Grupo Parlamentario Socialista es consciente de que en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2005 hay dotaciones económicas importantes. Sabemos que el Gobierno de España ha tratado en el pasado Consejo de Ministros la necesidad de ampliar los créditos contemplados en el propio presupuesto para el año 2005 y nos consta que en el siguiente, que se celebrará el próximo viernes, es probable que el Gobierno adopte resoluciones en este sentido, buscando procedimientos financieros extrapresupuestarios. Por lo tanto, esta proposición no de ley está en línea con las iniciativas del Gobierno y con su voluntad, por lo que la celeridad en la ejecución de estos tramos es compartida también por el Gobierno y además gestionada por el mismo en lo que se refiere a las necesidades financieras. La proposición no de ley es clara y rotunda y el Grupo Parlamentario Socialista pide el apoyo de todos los grupos para su aprobación.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Se han presentado dos enmiendas.

Tiene la palabra el señor Rodríguez, del Grupo Mixto.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: La ejecución de los tramos de la autovía del Cantábrico en el territorio de Galicia es objeto de debate y disputa desde la anterior legislatura, no es un tema nuevo. Al Gobierno anterior le acusamos repetidamente, no sólo de no llevar la autovía del Cantábrico por toda la costa, sino también de no asumir los tramos de Galicia con la debida celeridad como para que pudiesen estar finalizados en el año 2007. Lo grave es que con el nuevo gobierno reproducimos una situación similar, porque ha prometido que enfrentaría la ejecución de las obras de los tramos de la autovía del Cantábrico en Galicia de forma que fuese creíble su ejecución en el horizonte del año 2007, pero no lo vemos verificado en los Presupuestos Generales del Estado. Es curioso que la iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista en este momento intente paliar la situación de la carretera N-634, que es la carretera con más accidentes del Estado, intentando que se ejecuten las obras en los tramos Lourenzá-Vilamar y Vilamar-Barreiros de la autovía del Cantábrico, que servirían de paliativo. Ese fue también el argumento del anterior Gobierno para no modificar la estructura y las deficiencias de la N-634, argumento que, por cierto, no consideramos de recibo, porque la construcción de la autovía del Cantábrico va para largo, aunque se cumpliera el horizonte del año 2007, y los kilómetros de la N-634 entre Ribadeo y Bahamonde están cargando con un número de accidentes acumulados año tras año que la convierten en uno de los puntos negros más importantes del Estado español. Incluso el jefe provincial de Tráfico de Lugo afirmaba recientemente que el

trazado era mejorable, debiéndose tener en cuenta que esta desconcertante e incluso engañosa situación para los conductores era una de las causas de las deficiencias de esa carretera que provocaba tantos accidentes. Por tanto, no entendemos por qué razón no se acaba de acometer la autovía del Cantábrico con una ejecución rápida de todos los kilómetros que hay en la autovía de Galicia.

Nuestra enmienda intenta dar a la propuesta del Partido Socialista no solamente más credibilidad, sino también la asunción de que se van a comprometer con la palabra dada, desde el punto de vista propagandístico, en toda la campaña electoral, y por tanto que se van a iniciar las obras no solamente en este tramo Lourenzá-Vilamar y Vilamar-Barreiros, sino también entre Carreira-Abadín, Lindín-Carreira, Mondoñedo-Lindín, Mondoñedo-Lourenzá, Lourenzá-Vilamar, Vilamar-Barreiros y Barreiros-Reinante. Hay que tener en cuenta que todos estos tramos, que van por la carretera N-634, son peligrosísimos.

En todo caso, señorías, para acabar, me gustaría que se rectificasen las denominaciones de los topónimos que están acastapadas en la propuesta del Partido Socialista, que yo he respetado cuando he elaborado la enmienda de sustitución. El nombre del municipio no es Lorenzana, es Lourenzá, oficial y legalmente. Espero que esto se respete en todas las ocasiones en las que haya estos debates en esta Cámara.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el representante del Grupo Popular.

El señor **GARCÍA DÍEZ**: Quisiera manifestar la opinión del Grupo Popular a través de la defensa de la enmienda que ha presentado.

Como acaba de decir el portavoz del Grupo Mixto, señor Rodríguez, es conocida la problemática de este importante tramo situado en esta zona de la costa lucense. La línea argumental es plenamente compartida por todas las personas que hemos mostrado una sensibilidad especial respecto a aquella zona de nuestra provincia, la provincia de Lugo. A través de esta enmienda, el Grupo Popular ha pretendido alcanzar —si obtiene la mayoría necesaria para prosperar— un mayor grado de compromiso que el que se propone en el texto de la proposición no de ley.

Sin habilitar los mecanismos presupuestarios necesarios para que se pueda garantizar el cumplimiento de la moción que fue aprobada en el Pleno del Congreso de los Diputados el pasado 22 de junio, sería difícilmente justificable una postura a favor de la proposición no de ley. Es necesario que se garanticen esos mecanismos presupuestarios que van a dar cumplimiento a los procedimientos de adjudicación y de contratación de esas obras. Tampoco en esta etapa de nuevo Gobierno se ha producido ningún avance en la tramitación de los procedimientos de ejecución a los que me he referido hace un momento. Quiero recordar que a día de hoy y

desde el mes de marzo, hay dos tramos pendientes de adjudicación, por valor de más de 60 millones de euros. Tratando de ser consecuentes con esa moción aprobada el pasado 22 de junio en el Pleno, en la que se recogían otras obras del Plan Galicia, insistimos en que se hace imprescindible no solo habilitar esos mecanismos presupuestarios sino también prever la finalización de la autovía del Cantábrico en el horizonte de 2007-2008, como se decía en la moción a la que me he referido, de manera que al finalizar el año 2005 estén en ejecución los tramos a los que nos estamos refiriendo en esta proposición no de ley. Es importante. Hay que salir de este impasse en el que nos encontramos y hay que dar un impulso a este tramo de la autovía del Cantábrico. El anterior Gobierno del Partido Popular realizó un gran esfuerzo y ahora nos encontramos con varios tramos que llevan meses esperando su adjudicación y de los que todavía no sabemos nada.

Por tanto, solicitamos el apoyo a esta enmienda de modificación, basándonos en los argumentos que acabo de manifestar.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor Louro.

El señor **LOURO GOYANES**: Señorías, con la finalidad de fijar la posición del Grupo Socialista en relación con las enmiendas presentadas, cabe indicar algunas cuestiones. Se están redactando los proyectos de construcción de los tramos Lourenzá-Vilamar y Vilamar-Barreiros y está previsto que en el primer cuatrimestre del año 2005 estén ya redactados. Señor portavoz del Grupo Popular, lamentablemente el Gobierno del Partido Popular no dejó realizados los estudios y proyectos a los que asociar en este momento partidas presupuestarias. Es voluntad del Grupo Socialista y del Gobierno al que apoya dar un impulso a la ejecución de los proyectos de los distintos tramos de la autovía del Cantábrico y de acelerar su ejecución. En los Presupuestos Generales del Estado para el año 2005 hay una partida presupuestaria considerable para impulsar la realización de esta autovía y además el Gobierno, tal como indicaba este portavoz en su primera intervención, está estudiando en este momento mecanismos extrapresupuestarios para financiar la ejecución de los proyectos que en este momento se están realizando. Malamente, señores del Grupo Popular, podríamos asociarles partidas presupuestarias cuando a día de hoy no conocemos el coste de ejecución de esos proyectos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Louro, ¿podría no reabrir el debate y pronunciarse?

El señor **LOURO GOYANES**: Mi grupo tiene la voluntad de llegar a un entendimiento y propongo que a través de una negociación acordemos un texto común.

— **RELATIVA A LA GRATUIDAD DE LOS PEAJES DE LAS AUTOPISTAS CUANDO POR CAUSAS IMPUTABLES A LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS NO SE PUEDA GARANTIZAR EL OBJETO DE LA CONCESIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA. (Número de expediente 161/000212.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos a debatir el punto número 9, ya que ha llegado el señor Andreu, de Esquerra Republicana.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Habíamos dicho que después íbamos a debatir la...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Es que la número 9 había decaído, pero como ha llegado el proponente y nos lo ha pedido, la Mesa ha considerado que podríamos darle la palabra, si les parece bien, al señor Andreu, de Esquerra Republicana, para que defienda la proposición no de ley número 9.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Gracias, presidenta, por esta gentileza parlamentaria que ha tenido con nuestro grupo.

El motivo de esta enmienda es que, en Cataluña, muchas veces, además de pagar, hacemos colas en las autopistas. Antes del verano, a causa de las lluvias, se hundió una calzada de la AP-7 antes de llegar al aeropuerto de Girona, lo que provocó que hubiera unas grandes retenciones y nos encontramos con que, después de soportar las retenciones por causas que eran imputables únicamente a las concesionarias, en ciertos momentos se levantaron las barreras pero en otros no fue así. Esta situación también se ha dado en otras ocasiones, provocada por accidentes o por situaciones meteorológicas, en las que las concesionarias de autopistas no han tenido suficiente material en los parques, como máquinas quitanieves o sales, para garantizar una circulación rápida y fluida. Y también se da en muchas ocasiones, generalmente en la AP-7, por la estructura de pago, sobre todo en el área de Tarragona, donde nos encontramos que en muy poca distancia tenemos tres controles de pago en la zona central y troncal de la autopista.

Con esta proposición pretendemos que las concesionarias de titularidad estatal tengan el mismo régimen que las concesionarias de la Generalitat de Cataluña, a las que ya en el pliego de condiciones se les explicita que si por causas imputables a la concesionaria no pueden cumplir sus objetivos de circulación rápida tienen que levantar las barreras. Esta es una situación que tarde o temprano tendremos que abordar en Cataluña porque no puede ser que, además de pagar reiteradamente, tengamos que hacer colas en las autopistas. Creemos que si esta proposición no de ley se aprobara en su totalidad, las concesionarias arbitrarían fórmulas

—que tampoco son tan difíciles— como la generalización del teletac o situar los controles de pago no en las zonas troncales de las autopistas, sino en las zonas laterales de las diversas salidas, y así no se producirían estas colas.

Con todo, aceptaremos la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, con algunos retoques, pero no podemos aceptar la del Grupo Parlamentario Socialista porque la consideramos absolutamente insuficiente.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: En primer lugar, quiero señalar que el Grupo Parlamentario Popular considera muy oportuna la presentación de esta proposición no de ley. Ciertamente, en los meses pasados, y no sólo en Cataluña sino en toda España, ha habido incidentes en los cuales los usuarios de las autopistas se han encontrado, unas veces por unos motivos y otras por otros, en una situación en la que, como muy bien se señala en la proposición no de ley, no se ha podido garantizar el objeto de la concesión de autopistas, que es la circulación rápida y fluida. Pues bien, yo quiero señalar algo que a veces se olvida y es que las autopistas de peaje —estatales en este caso, pero es igual cuando son de carácter autonómico— tienen un carácter de servicio público exactamente igual que el de las autovías. Las autovías son construidas por el Estado, directamente por la Administración, y en las autopistas hay una participación de capital privado, pero hay una negociación y un acuerdo económico-financiero de la autopista para que los servicios que se den sean los que los ciudadanos necesitan. Por lo tanto, hay que dejar muy claro que el servicio que se da a los ciudadanos es el mismo a través de la autovía que de la autopista. En el caso de la autovía la circulación es gratuita (nunca es gratuita porque la pagamos todos los españoles, pero no los usuarios de la autovía) y en el caso de la autopista hay una parte importante, a veces todo, que la paga el usuario de la autopista. Por lo tanto, el planteamiento recogido de negociar es bueno y me parece un gran avance porque no se trata de imponer sino de negociar.

¿Por qué hacemos nosotros esta enmienda al párrafo 1? Quizás por precisar más a qué se refiere lo que estamos hablando. En la exposición de motivos parece que queda muy claro que estamos hablando de cuando sea la propia concesionaria de autopistas la responsable de que se produzca esa situación, pero de la redacción que se hace de ese párrafo 1 puede surgir alguna confusión porque se habla de cuestiones meteorológicas, de sucesos que no tienen que ver con la responsabilidad de la concesionaria de la autopista. Por eso nosotros queremos que quede claro que estamos hablando de esas situaciones que la concesionaria es responsable y que si ésta no garantiza —por eso nos parece bien el añadido que nos decía el señor Andreu— el objeto de su conce-

sión, se proceda a levantar las barreras. Esa es la idea de nuestra enmienda, precisar claramente a qué se refiere el objeto de la proposición no de ley.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Socialista para defender su enmienda.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: La proposición no de ley que nos presenta Esquerra Republicana nos parece correcta, si bien habría que matizar algunas cuestiones porque se dice que cuando sean circunstancias imputables a la empresa concesionaria de autopistas y, paradójicamente, se cita entre esas circunstancias las cuestiones meteorológicas, cuestiones que no tienen que ver para nada en la responsabilidad de una concesionaria de autopistas cuando se produce un problema, porque el tiempo, como alguien diría jocosamente, ni Dios lo controla. Por tanto, es difícil imputarle a una concesionaria las causas meteorológicas que puedan provocar anomalías en el funcionamiento de la autopista. Independientemente de esto, que es llamativo y que Esquerra Republicana imputa a las empresas concesionarias en su proposición no de ley, lo cierto es que se dan circunstancias como las que se han citado. En este sentido, nosotros hemos presentado una enmienda que puede dar solución a este problema en el futuro. Nuestro texto alternativo plantea estudiar la viabilidad de aquellas medidas técnicas y jurídicas que puedan contribuir, de la forma más eficaz, a reducir los efectos de alteraciones coyunturales de la circulación que afecten negativamente a la capacidad de las vías, especialmente de las autopistas de peaje. Y sobre todo algo que nos parece más importante y que echamos de menos en el texto que presenta Esquerra Republicana, que es acelerar la tramitación de los expedientes ya iniciados para terminar la construcción de las autovías A-2 y A-7 en todo el territorio de Cataluña. Ahí está fundamentalmente el problema y nuestro compromiso es acelerar esa tramitación para que estas dos autovías puedan estar en funcionamiento lo antes posible y evitar estas circunstancias que desgraciadamente se dan, sobre todo en los tramos entre Barcelona y La Junquera y entre Barcelona y Lleida, para de esa manera acabar con este problema.

En consecuencia, estando de acuerdo con el contenido de la proposición no de ley, nosotros entendemos que nuestra enmienda va incluso más allá de los problemas que plantean las circunstancias que hoy debatimos. Por ello, pediríamos a Esquerra Republicana que se plantee el estudio de esta enmienda y su apoyo para posibilitar una mejor solución del problema.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Respondiendo al señor De la Encina tengo que decir que ya sé que las

causas meteorológicas no son imputables a las concesionarias de autopista, ¡faltaría más!; pero usted también tiene que saber que en las concesiones de autopistas la concesionaria tiene la obligación de mantener unos parques de máquinas quitanieves y tener sal en diversos puntos de la carretera para cuando se dan estas circunstancias meteorológicas. Y nos hemos encontrado con que ha habido circunstancias meteorológicas adversas, como pueden ser las nevadas, en las que el parque que tenía la concesionaria, y que lo tiene que tener por la propia concesión, era absolutamente insuficiente, que tenía la mitad de las máquinas quitanieves estropeadas y que no tenían sal en los diversos puntos. A esto era a lo que hacía referencia.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE HABILITE Y ESTABLEZCA, A LA MAYOR BREVEDAD POSIBLE, LOS SISTEMAS TÉCNICOS NECESARIOS DE CONTROL QUE CUBRAN ADECUADAMENTE LAS OPERACIONES DE APROXIMACIÓN DE TRÁFICO AÉREO DE LOS AEROPUERTOS DE LANZAROTE Y FUERTEVENTURA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000221.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al punto número 11.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Reguera.

El señor **REGUERA DÍAZ**: Señorías, traemos nuevamente a esta Comisión de Infraestructuras un asunto de vital importancia para la isla de Lanzarote. Lanzarote y Fuerteventura son dos islas que viven exclusivamente del turismo. Por el hecho insular no hay otra forma posible de desplazarse a las islas que por vía aérea, ya que no es posible ir ni por guaguas, ni autobuses, ni por tren, porque es imposible. Por tanto, todas las personas que nos visitan en Lanzarote (y el 98 por ciento de la actividad económica de nuestras islas, tanto de Lanzarote, como de Fuerteventura, depende exclusivamente del turismo) entran por vía aérea. O sea que para Canarias, y para Lanzarote en concreto, es de vital importancia contar con unos aeropuertos con todas las infraestructuras necesarias para que se eviten cuestiones como las que se han producido este verano con múltiples cancelaciones y retrasos que, sin duda, han generado un efecto negativo en nuestro sector turístico de Lanzarote. Tengan ustedes en cuenta que las personas que nos visitan son muchas de Centroeuropa que no están habituados a utilizar la vía aérea y que cuando llegan a Lanzarote se les está dando vueltas alrededor del aeropuerto durante 25 ó 30 minutos y eso significa una vivencia que no olvidan y, al no olvidar, posiblemente en la próxima ocasión que se les ocurra pensa-

rían que lo conveniente sería no ir a Lanzarote porque sabemos que si vamos a Lanzarote vamos a estar media hora arriba, sin saber si es porque el avión está mal o porque la torre de control no le da la entrada.

Señorías, el aeropuerto de Lanzarote mueve 75.000 aeronaves al año y entre Lanzarote y Fuerteventura mueven en torno a 10 millones de turistas o visitantes. Pues, señorías, se están produciendo básicamente en Lanzarote unos retrasos y cancelaciones que están en torno al 32 por ciento de lo que se produce en toda Canarias, fruto de no contar con las infraestructuras necesarias, concretamente con radares de aproximación que garanticen un tráfico más fluido que impidan que se generen esos retrasos. También hay otras cuestiones que será necesario aplicar en Lanzarote, como son el sistema de ayuda a la aviación ILS por la pista 21, que también genera importantes retrasos cuando los vientos son del sur y los aviones tienen que entrar en una zona más difícil que por el mar. Tengo que decirles que hay otros aeropuertos de España que cuentan con el sistema ILS, con pistas mucho más largas y, por tanto, no tan necesarias, como lo son para la isla de Lanzarote. Por tanto, es fundamental que se ponga en marcha el sistema de ILS en Lanzarote concretamente en la pista 21. Aparte de esto, este verano han ocurrido cosas que nunca habían ocurrido hasta ahora en Lanzarote. Teníamos la dificultad del ILS, del radar de aproximación, pero al realizar la nueva dirección que ha entrado, auspiciada por el Partido Socialista, una serie de cambios sin criterios han ocasionado que haya disminuido el número de controladores en las torres de Lanzarote, pasando de cuatro a tres y en ocasiones a dos, que ha supuesto que cuando antes podían realizar en torno a 22 movimientos por hora, en esta ocasión sólo pueden mover 14, que es lo que está generando esas cancelaciones. He de decir también, señorías, que en otros aeropuertos de España con menos movimientos se han mantenido esos sistemas de módulos a los controladores que ha permitido que en las torres de control se encuentren cuatro controladores y en la de Lanzarote sólo dos, ocasionando esos retrasos, que son propios de la ligereza con la que el Grupo Socialista toma las decisiones sin analizarlas y estudiarlas con detenimiento, y ocasionando también un profundo daño al sector turístico y a la isla de Lanzarote.

Señorías, no puedo dejar de recordar qué ha ocurrido con el radar de aproximación en Lanzarote. Tengo que decir, señorías, que fue el Grupo Socialista en el Cabildo de Lanzarote el que decidió y apuntó que el radar de aproximación se situara en Montaña Blanca, con un proyecto que se iba a situar en la punta de la montaña que iba a contribuir a que se dilapidasen 500 metros de una montaña de la isla de Lanzarote. Es imposible, por la propia filosofía, por la propia forma de ver nosotros el desarrollo sostenible, que se pueda hacer una obra de esas características como las que ustedes plantearon en Montaña Blanca. También se negaron los vecinos de Montaña Blanca y fruto de ello fue la presentación de

una iniciativa en este Parlamento en la que se pedía que el impacto medioambiental fuera cero. Pues bien, para que el impacto medioambiental fuera cero la inversión que se tenía que hacer por parte de AENA tenía que ser grande. Entonces sí existían otras posibilidades, entonces sí era posible hacerlo en el aeropuerto. Yo les digo a ustedes que Montaña Blanca queda descartada para nuestro grupo y que es necesario instalar un radar de aproximación a la mayor brevedad posible, bien en el aeropuerto de Lanzarote o de Fuerteventura, que dé la cobertura radar de aproximación a estos aeropuertos. Señorías, los aviones en Lanzarote y Fuerteventura entran a la vista, y a la vista significa, a la vista. Y eso hoy, en el octavo aeropuerto de España, es imposible que se produzca. Por tanto, hay que corregirlo inmediatamente y establecer ese radar de aproximación que permita que los aviones estén en presentación radar hasta la misma pista. Nosotros seguimos manteniendo que Montaña Blanca, no; que la modificación que se ha hecho en el radar civil que existía en el Chache, donde se ha realizado una nueva instalación, permita sólo un radar de aproximación que, repito, debe ir en cabeza de pista del aeropuerto de Lanzarote o en cabeza de pista del aeropuerto de Fuerteventura.

Señorías, nosotros nunca hemos dudado del respeto al medio ambiente. Cualquier conejero es defensor de lo que es el desarrollo sostenible y el mimo y el cuidado por el medio ambiente, cuestión que nos ha transmitido, entre otros, César Manrique, que estoy seguro que muchos de ustedes conocerán su obra y sabrán de lo importante que es para Canarias y para Lanzarote este desarrollo. Por tanto, nosotros no queremos que se rompa ninguna montaña. Queremos que se instale en el aeropuerto, que se mejore el sistema de ILS y que se modifiquen los acuerdos, en colaboración, sin duda alguna, con los representantes de los trabajadores de las torres de control para conseguir erradicar esas cancelaciones y retrasos que se vienen produciendo en el aeropuerto de Lanzarote. Nosotros hemos intentado por todos los medios llegar a un acuerdo, incluso hemos renunciado a la redacción que propusimos en su día, porque lo que nos mueve es que los aeropuertos de Lanzarote y Fuerteventura sean del siglo XXI. El octavo aeropuerto de España no puede permitirse el lujo de que los aviones entren a la vista y se ocasionen múltiples retrasos y cancelaciones, máxime cuando vivimos en exclusiva del sector turístico. Es lo único que nos mueve. Hemos intentado por todos los medios llegar a un acuerdo y me sorprende que por la expresión radar de aproximación no hayan querido llegar a un acuerdo entre todos para que el aeropuerto de Lanzarote esté dotado de los medios adecuados.

Por último, defendemos la proposición no de ley que en su momento presentamos. No dice ni más ni menos que lo siguiente: Que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a que habilite y establezca, a la mayor brevedad posible, los sistemas técnicos necesarios de control que cubran adecuadamente las operaciones de

aproximación del tráfico aéreo de los aeropuertos de Lanzarote y Fuerteventura. Única y exclusivamente. Estábamos abiertos a cualquier aportación. Lamento que la portavoz del Grupo Socialista, que conoce muy bien los problemas que se están planteando en Lanzarote, las múltiples cancelaciones de este verano como las que se van a volver a producir el próximo jueves, no apoye esta iniciativa. Me parece sorprendente y S.S. tendrán que explicarlo en Lanzarote.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra la representante del Grupo Parlamentario Socialista, señora Cedrés.

La señora **CEDRÉS RODRÍGUEZ**: Lanzarote y Fuerteventura son dos islas cuyos ingresos en mayor medida dependen del turismo. Esto, aducido a su carácter insular, hace que la estabilidad de su mercado y los modos de vida de estas dos islas estén directamente relacionados con la existencia de aeropuertos en ellas y la seguridad del tráfico aéreo que generan, no sólo en ellas sino en todo el archipiélago canario. Hoy el Grupo Parlamentario Popular propone a esta Cámara una proposición no de ley referida a la seguridad vigente en los aeropuertos de Lanzarote y Fuerteventura. Por las razones que explicaré, el Grupo Parlamentario Socialista propone un texto alternativo al del grupo proponente, que insta al Gobierno, a través de Aena y las autoridades autonómicas, insulares y locales de Canarias, a aprestarse a la más estrecha colaboración y apoyo mutuo, con el fin de encontrar la solución más adecuada y satisfactoria para acometer de manera urgente las actuaciones para la instalación de los radares necesarios que cumplan las exigencias técnicas de organismos nacionales e internacionales, que sean compatibles con el medio ambiente y permitan proporcionar vigilancia radar en el espacio aéreo canario y en especial en el de los aeropuertos de Lanzarote y Fuerteventura.

Como bien decía el señor Reguera, conozco las islas y conozco la función de vigilancia que para el control del tráfico aéreo en la actualidad está desempeñada por la red de estaciones de radar. Con el objeto de garantizar óptimamente la fluidez y seguridad del tráfico aéreo, es necesario disponer de una cobertura de radar completa de todo el espacio aéreo que proporcione datos de posición de las aeronaves, con la calidad y disponibilidad apropiadas a los requisitos establecidos en cada momento. Los radares de Aena que actualmente prestan servicio en Canarias son los situados en La Palma, Tenerife Sur, Gran Canaria y Peñas del Chache en Lanzarote, encontrándose aquí un radar civil y otro militar. Además, se utilizan los datos del radar militar del Pico de las Nieves, en Gran Canaria, y del radar portugués de Porto Santo, que aporta datos para proporcionar servicio de vigilancia en ruta en las aerovías de entrada al espacio aéreo de Canarias desde el norte y noroeste. Sí es cierto que este verano sufrimos problemas de retrasos en los aeropuertos canarios, especial-

mente en los de Lanzarote y Fuerteventura. Los problemas acaecieron causados por los trabajos de actualización de equipos del radar militar situado en el Pico de las Nieves, en Gran Canaria, el cual apagó su señal el día 28 de junio, para ser sustituido por un nuevo radar en un emplazamiento próximo. El nuevo radar sería el Pico de las Nieves 2. El efecto inmediato fue la pérdida de cobertura radar en los aeropuertos de Lanzarote, Fuerteventura y Tenerife Norte. La pérdida de cobertura radar y las deficiencias citadas provocaron la pérdida de puntualidad en los aeropuertos canarios, produciéndose retrasos importantes y deterioro en la calidad del servicio, aunque se acometió la solución de esta situación de un modo urgente.

Antes de explicar las medidas que se pusieron en marcha por parte de Aena para solucionar urgentemente el problema, me gustaría dirigirme al señor Reguera, puesto que me hago una pregunta que no puedo dejar de verbalizar. Alega usted en su exposición de motivos que estos problemas vienen siendo detectados desde hace años. Y yo me pregunto: ¿qué hizo el Grupo Parlamentario Popular en sus ocho años de gobierno? La respuesta parece evidente: no hicieron nada. En segundo término, le puedo dar una triste respuesta. El anterior Gobierno, aparte de intentar ir en todo momento contra la respuesta ciudadana, llegó a hablar en esta misma Cámara, como usted ha dicho ahora mismo, del término impacto cero, algo que no es posible (desde que se modifica un ápice algo ya no hay impacto cero). Puede estar usted seguro que en el pueblo lanzaroteño lo conocemos muy bien, imponiendo ustedes un radar en Montaña Blanca, enclave que ni la ciudadanía ni los grupos políticos aceptaban. En el 2002 insistieron ustedes en ello. Se aprobó una proposición no de ley contra el sentir del pueblo conejero con el voto de su grupo y el de Coalición Canaria. Me alegro que ahora quiera usted que no se rompan las montañas porque de rectificar es de sabios. En el año 1999 se propuso por parte del cabildo pero se rectificó a tiempo. Frente a la inacción citada del anterior Gobierno este verano, Aena preparó y ejecutó un plan urgente en el que, en primer lugar, se recuperó con la mayor brevedad posible la señal del radar de Pico de las Nieves. En segundo lugar, el 3 de agosto, para ser exactos, se realizó la mejora provisional de las prestaciones del radar civil de las Peñas del Chache, en Lanzarote. Por último, se iniciaron las actuaciones para la instalación del radar en Taborno, que se encuentra ya en marcha y cumpliendo los plazos previstos. Sin embargo, para la selección del emplazamiento, para la instalación de un nuevo radar y tras el rechazo social del emplazamiento de Montaña Blanca, debido a su impacto medioambiental será imprescindible, creo yo, y creo que usted también lo cree, llegar a un acuerdo y contar con la colaboración de las autoridades autonómicas insulares y locales, para la selección consensuada de los emplazamientos en los que situar las nuevas instalaciones y fundamentalmente para la mejora del servicio del control del tráfico aéreo

en las islas Canarias. Como ve, las soluciones que usted pedía en su proposición no de ley ya las hemos efectuado. Mi grupo plantea que una decisión de esta envergadura no se puede hacer en ningún momento sin contar con las instituciones locales de estas dos islas y sin las autonómicas. Frente a la inoperancia de años atrás, he mostrado soluciones, y frente a la crispación generada en la época del anterior gobierno, proponemos un diálogo y una negociación social e institucional que nos lleve pronto a una solución consensuada, que permita proporcionar vigilancia radar en el espacio aéreo canario y en especial en el de los aeropuertos de Lanzarote y Fuerteventura.

Con afán de síntesis, me queda hacer tres consideraciones: Que el Gobierno, a través de Aena, ha adoptado todas las medidas necesarias, tanto a corto como a medio plazo, para resolver definitivamente esta problemática. Aducir que, gracias a estas medidas adoptadas, durante este verano se ha conseguido ya recuperar la puntualidad a unos niveles bastante aceptables. Por último, teniendo en cuenta la elevada sensibilidad medioambiental existente y, por tanto, la elevada dificultad de encontrar un nuevo emplazamiento en la isla de Lanzarote, dada su singularidad paisajística y la defensa del estatus de isla reserva de la biosfera en estos últimos diez años, que la hacen pionera en el control y en la regulación del crecimiento de la planta alojativa turística, se produce la necesidad de un control aéreo acorde con estas características. Sigo pidiendo a su grupo que acepte el texto alternativo que le hemos entregado y que expuse al inicio de mi intervención. Además, conjuntamente hemos negociado hace unos momentos dos propuestas: implantar el sistema ILS a la pista 21, a la que hemos dicho sí, y en su caso analizar conjuntamente con los representantes de los trabajadores la dotación adecuada de personal de control aéreo. Lo hemos negociado y, por tanto, le pido reconsidere su posición.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor Reguera.

El señor **REGUERA DÍAZ**: Sin duda, señora presidenta, el Grupo Socialista sigue pensando lo mismo que en el año 2002: que los radares eran juguetes en manos de los controladores. Eso es lo que decían los representantes socialistas en Lanzarote y siguen pensando que se debe controlar el crecimiento en la isla teniendo un aeropuerto deficitario que sea un cuello de botella que impida que nos visiten los turistas. Siguen ustedes pensando en eso.

Señorías, lo que pedimos es lo que ha dicho la señora diputada, excepto que a ella le preocupa más la vigilancia militar. Ella está hablando...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): No reabra el debate, señor Reguera. Explique sólo su posición de voto.

El señor **REGUERA DÍAZ**: Nosotros mantenemos nuestra posición. Creemos que cabe perfectamente lo que la señora diputada ha manifestado y que lo que pretende con su enmienda es transmitir que existe talante, que siempre ha existido, porque quien ha planteado los lugares de Montaña Blanca y ha generado el conflicto social ha sido el Partido Socialista estableciendo ese lugar unilateralmente; no ha sido el Partido Popular, fue el Partido Socialista y aquí está el escrito que lo manifiesta, cuando ustedes decían que era la Montaña Blanca y generaron el conflicto. Por tanto, nosotros seguimos manteniendo la posición que defendemos en la proposición no de ley. **(El señor Torres Sahuquillo pide la palabra.)**

La señora **VICEPRESIDENTEA** (Puig Gasol): No acepta la enmienda.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señora presidenta, intervengo para una cuestión de orden.

El turno para aceptar o rechazar las enmiendas es tan escueto que sólo hay que decir sí o no. Normalmente esto no suele pasar y no ocurre nada cuando el interviniente argumenta un poquito por qué no. El interviniente del Grupo Popular ha hecho imputaciones importantes a mi grupo parlamentario en un debate político. Por tanto le pido, señora presidenta, que la portavoz del Grupo Socialista también pueda intervenir para rebatir lo que acaba de decir el portavoz del Grupo Popular, que ha estado hablando no menos de tres o cuatro minutos imputando a mi grupo cosas que nosotros queremos aclarar. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Ayala.

El señora **AYALA SÁNCHEZ**: En el debate anterior este grupo tenía que haber realizado la misma manifestación que acaba de hacer ahora mismo el señor Torres y sin embargo por respetar el formato que se había seguido en la Comisión desde el principio, y que también se siguió en la anterior, no hemos pedido rebatir por segunda vez las opiniones, que también ha estado quizá siete u ocho minutos, del representante del Grupo Socialista.

Si hemos establecido este formato tendremos que acatarlo en su totalidad o modificarlo para la próxima sesión, en la que puede haber dos turnos, pero todos tendremos que saber a qué atenemos desde el principio.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Ayala, vamos a centrarnos en el debate. No hay otro turno de palabra. Ya le he dicho al señor Reguera que cortara su intervención y que dijera sólo sí o no. Ruego a los señores diputados que sean más concisos al decir sí o no en la última intervención. Si no, como dice el

señor Ayala, cambiaremos las reglas de juego, pero en este momento el último turno es para admitir o rechazar las enmiendas y fijar la postura en el voto. En esto voy a ser inflexible. ¿De acuerdo? **(El señor Ayala Sánchez: De acuerdo.)**

— **RELATIVA A LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LAS OFICINAS DE CORREOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/000137.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos a la proposición no de ley número 4.

Tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), el señor Grau.

El señor **GRAU BULDÚ**: Nuestro grupo ha presentado esta proposición no de ley que en definitiva pretende resumir una serie de cuerpos legales que han ido fijando las posiciones de la sociedad alrededor de un colectivo que, según el Instituto Nacional de Estadística, está estimado en tres millones y medio de personas, aproximadamente, a las cuales tenemos que integrar en la convivencia de la sociedad.

En el año 1982 —citando las leyes que configuran el punto de partida sobre el cual queremos llegar a la proposición no de ley de hoy— la Ley de integración social de los minusválidos pretendía dar una respuesta integral a las necesidades de los discapacitados en la sociedad. A partir de aquí se han ido desarrollando reglamentos y otras leyes para que de alguna forma estos minusválidos, estos discapacitados tuvieran la igualdad de servicios y atenciones que otros ciudadanos. Fue en la Ley 51/2003 cuando se estableció la no discriminación y la accesibilidad universal de las personas, que cierra un poco el ciclo, y que de alguna forma ha marcado el punto sobre el que hemos basado esta proposición que hoy presentamos en Comisión. También queremos recordar que en los tres últimos informes del Defensor del Pueblo se relacionan las dificultades de los discapacitados y que dos de ellos se refieren a la problemática de las oficinas de Correos.

Las normas que se han aplicado desde distintos ministerios a favor de los discapacitados han permitido, por ejemplo, implantar normas útiles en la construcción privada, según las cuales las zonas comunes tienen unas pendientes, unas medidas y una serie de definiciones, que no se dan en la normativa de los servicios públicos, donde no son homogéneas y, por tanto, generan una disfunción o al menos un uso distinto por parte de los discapacitados de los diferentes servicios públicos. En el servicio de Correos se han reformado ya muchas oficinas, se ha mejorado ostensiblemente la accesibilidad, pero no hay un criterio uniforme ni unas normas fijas que permitan a las diferentes oficinas de Correos ofrecer una paridad con las reformas que se

han hecho en el sector privado a favor de los minusválidos.

También apelamos a la Ley 24/1998, de regulación del servicio postal universal y de liberalización de los servicios públicos para que marquen, conjuntamente con esta proposición no de ley que presentamos a la Cámara, los criterios para que se realice, de acuerdo con lo que proponemos, un estudio, antes de finalizar el año 2004 —eso era lo que poníamos, pero ya recojo aquí las propuestas de las dos enmiendas que han presentado tanto el Partido Popular como el Partido Socialista de prolongar esta fecha hasta julio de 2005— sobre el estado de adaptación y criterios de accesibilidad a todas las oficinas postales del Estado español. En segundo lugar, nuestra proposición no de ley pide establecer conjuntamente con la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos un plan de supresión de barreras arquitectónicas a las oficinas que prestan el servicio postal en donde se establecerá —y también corregimos aquí a instancias de la enmienda que presenta el Grupo Socialista— el año 2008 como plazo máximo de ejecución del plan.

Nuestra voluntad es encontrar soluciones y, por tanto, sumar y buscar consenso. Por tanto, nuestro grupo acepta de antemano las propuestas que entendemos se pueden fundir en una redacción en la cual el primer punto quedaría como sigue: Realizar antes de finalizar julio de 2005 un estudio sobre el estado de adaptación de los criterios de accesibilidad de las oficinas postales; el segundo punto mantenerlo exactamente igual, excepto donde se cita el año 2007 que se pondría el año 2008.

Por todo lo expuesto solicitamos el voto favorable de todos los grupos de la Cámara en beneficio de este grupo importante de ciudadanos que necesitan toda nuestra atención y toda nuestra comprensión.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): A esta proposición se han presentado dos enmiendas, una del Grupo Popular y otra del Grupo Socialista.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: Como todas SS.SS. saben, la Ley de igualdad de oportunidades para personas discapacitadas fue elaborada por el Gobierno del Partido Popular en el año 2003 y contempla la accesibilidad universal como la condición que deben cumplir todos los entornos, bienes, productos y servicios. Asimismo, en su disposición final cuarta se pedía al Gobierno que elaborara un plan nacional de accesibilidad en un plazo de seis meses. Dicho mandato fue cumplido por el Gobierno de entonces elaborando el Plan de accesibilidad 2004-2012. En dicho plan se establece en su estrategia número 15, referente a la adaptación, conservación y mantenimiento de edificios de uso público, el desarrollo del estudio y la puesta en marcha de un plan específico de mejora de accesibilidad.

Por otra parte, en dicha ley se contemplaba que hasta el año 2005 se podían establecer las condiciones básicas de accesibilidad que deberían reunir las oficinas públicas, dispositivos y servicios de atención al ciudadano. De ahí nuestra enmienda y por eso ampliamos el plazo hasta 2005. Además, en el mes de diciembre de 2003 se elaboró un convenio entre el Ministerio de Fomento y el CERMI para mejorar las condiciones de vida y la accesibilidad de los discapacitados, entre otras cosas, eliminando barreras de infraestructuras como hoy nos piden aquí. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Dicho esto y como podemos observar, el Grupo Parlamentario Popular ha mostrado una enorme preocupación en relación con los discapacitados y su accesibilidad, primero haciendo la Ley de igualdad de oportunidades y no discriminación y accesibilidad universal; segundo, con el Plan nacional de accesibilidad 2004-2012 y por último con el convenio entre el Ministerio de Fomento y el CERMI. Como nosotros hemos presentado una enmienda bastante parecida a la que presenta el Grupo Socialista y como nos mueve el entendimiento de todos los grupos, nosotros retiraremos la nuestra. Ya que el Grupo de Convergència i Unió acepta la del Grupo Socialista, nos sumaremos todos a ella.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: El Grupo Parlamentario de Convergència i Unió ha presentado una proposición no de ley que creo que todos compartimos. A los socialistas nos parece que eliminar las barreras arquitectónicas, no solamente de los edificios públicos sino también de los privados y que desaparezcan de una vez por todas las barreras que impiden a los minusválidos y a las personas con discapacidad acceder con la libertad y con la facilidad con la que cualquier otro ciudadano puede acceder a cualquier edificio es absolutamente imprescindible para que una sociedad se considere digna de sí misma. Por tanto, compartimos plenamente la letra y el espíritu de la proposición no de ley.

Debo decir, no obstante, que el encargado de hacer este plan y de ponerlo en marcha es el Ministerio de Fomento porque, como bien dice también la proposición no de ley, el Ministerio de Fomento es el regulador del servicio y el que garantiza el cumplimiento del servicio postal universal. Este servicio se llama universal porque lo que pretende es que todos los ciudadanos, con independencia de su condición social o económica y de dónde vivan tengan un acceso igual y fácil a este servicio. Por eso es imprescindible dotar a las oficinas postales de los medios necesarios para que todo el mundo, con discapacidad o no, tenga la misma facilidad para acceder a ellos y beneficiarse de este servicio. Efectivamente, durante los ocho años en que ha gobernado el Partido Popular ha habido planes pero las reali-

zaciones han sido bien escasas. No existe un plan en el Ministerio de Fomento para eliminar las barreras arquitectónicas, no se ha realizado y no se ha realizado tampoco, que sepamos, en la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos. Ahora el Gobierno socialista está empeñado en realizar este estudio, pero fíjense, no es un estudio simplemente para eliminar barreras arquitectónicas y que se pueda acceder al edificio sino que va más allá porque hemos comprobado que una vez que un minusválido puede acceder a un edificio, una vez dentro, sigue teniendo prácticamente los mismos problemas que tenía antes de entrar porque se encuentra con mostradores muy altos, con que los impresos que tiene que coger cualquier ciudadano están demasiado altos y no llega a donde están depositados. Es decir, se encuentra con una serie de barreras también dentro que le impiden ejercer ese derecho, a pesar de que haya podido entrar con facilidad porque se haya puesto una rampa. ¿Qué quiero decir con esto? La Subdirección General de Regulación de los Servicios Postales que está ubicada, como se sabe, en el Ministerio de Fomento quiere realizar un estudio completo e integral de todas las oficinas que todavía no reúnen las condiciones adecuadas para realizar todas aquellas obras que sean necesarias para garantizar de verdad y de una vez la accesibilidad a todo el mundo. Por eso nosotros hemos presentado una enmienda acorde con esta decisión. La enmienda consiste en la modificación del primer punto en cuanto a la fecha para terminar el estudio. Hemos solicitado al Grupo de Convergència i Unió —y ha tenido la gentileza de aceptarlo— que, en vez de acabar en diciembre de 2004, termine en julio de 2005 porque el estudio es complejo y necesita un poco más de tiempo. En el segundo punto simplemente hemos modificado la fecha de terminación de las obras. La proposición no de ley exigía que fuera en 2007 y hemos pedido al grupo proponente que fuera en 2008 —un año más, es poco— y ha tenido la gentileza de aceptarlo. Nosotros se lo agradecemos como también agradecemos al Grupo Popular que retire la suya y que se sume a esta que será la que espero que votemos todos por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo más desea intervenir? (**Pausa.**)

— **RELATIVA A LA VARIANTE DE BENISSA (ALICANTE). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000147.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día que es el que figura con el número 5, relativa a la variante de Benissa, Alicante, formulada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Tiene la palabra su portavoz.

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: Permítame que inicie mi intervención agradeciendo a la Presidencia su generosidad y comprensión por haber dejado para el final del debate de esta Comisión las proposiciones que lleva este portavoz, habida cuenta que no podía estar con anterioridad debido a un compromiso académico ineludible. Por todo ello muchas gracias.

La iniciativa que presentó a la consideración de esta Comisión tiene por objeto cubrir una auténtica necesidad, resolver un grave problema que padece de manera especial el municipio alicantino de Benissa y todo aquel que transite por cualquier medio sobre la N-332, a su paso por esta localidad. Ocho pasos de peatones, cuatro cruces con semáforos, dos rotondas pueden dar una idea de la situación en que se halla esta localidad costera y por tanto turística. Además de la contaminación de todo tipo que afecta a sus vecinos, la insostenible densidad de tráfico que soporta, agravada por la absorción de la circulación con destino a Calpe procedente de la autopista A-7, el problema más grave que sufre es la alta siniestralidad que se produce en ella, a veces con resultado de muerte desgraciadamente y siendo la mayoría de esos siniestros atropellos. Más de 30 accidentes se han producido en el presente año con 24 heridos. Desde el punto de vista político, el Pleno municipal de Benissa aprobó de manera unánime una moción para la ejecución de la variante que solucionara definitivamente la situación que he descrito con anterioridad. El Ministerio de Fomento abordó el proyecto iniciado en 1997, culminando la fase de estudio previo y la declaración de impacto ambiental, quedando, por tanto, nada más que la licitación de las obras. La consignación presupuestaria para 2004 es de 300.570 euros.

Este, señorías, era el compromiso del Partido Popular: solucionar definitivamente el problema realizando la variante. El Partido Socialista votó a favor de esta obra en el Ayuntamiento de Benissa y, a pesar del esfuerzo lleno de esperanza de este diputado por encontrar una partida en los Presupuestos Generales del Estado para 2005 que garantizara la finalización de las obras, incomprensiblemente no aparece céntimo alguno para este imprescindible proyecto. No conocemos las explicaciones que el Gobierno habrá dado al Grupo Socialista municipal, pero sí queremos conocer cuál es el motivo de este desprecio a Benissa. Señores socialistas, ¿por qué asfixian este proyecto? ¿Esto es otra bofetada para Alicante? ¿Se debe simplemente a que lo consideran prescindible? Si es así, ¿por qué? ¿Cómo pueden pretender que creamos que tienen intención de ejecutar las obras sin consignación presupuestaria para 2005? ¿Piensan que la inclusión del proyecto en el programa plurianual a partir de 2006 con 100.000 euros es una demostración de su determinación para ejecutar dicha obra? Si es así, volvemos a la pregunta principal: ¿por qué no hay consignación para 2005? No se puede jugar con los intereses de los ciudadanos, incluyendo a sus propios votantes y a sus compañeros de partido. Si

verdaderamente tienen voluntad de llevar a cabo esta obra, están a tiempo, demuéstrenlo ahora, enmienden sus presupuestos y restituyan lo injustificadamente sustraído a un municipio fundamental de la provincia de Alicante que espera del Grupo Socialista la misma seriedad y coherencia que la mostrada por el Grupo Socialista en la corporación de Benissa.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley no se han formulado enmiendas. En consecuencia, ¿qué grupos parlamentarios desean hacer uso de la palabra? (**Pausa.**)

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, señor González Serna.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: He seguido con sumo interés y atención la intervención del señor portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Campoy, y le aseguro que no convencen en absoluto a este grupo parlamentario ni sus razones ni sus argumentos ni sus descalificaciones.

No obstante, señoras y señores diputados, quiero comenzar mi intervención, en representación del Grupo Parlamentario Socialista, resaltando aquello que considero más importante y en lo que coincidimos, por encima de las discrepancias que reservaré para final. Por ello, comenzaré expresando que los miembros del Grupo Parlamentario Socialista consideramos que la circunvalación de Benissa es realmente una necesidad de gran importancia para esa comarca y también para el normal desarrollo de las comunicaciones entre los distintos municipios de la misma. Asimismo, considero que la carretera N-332, en su conjunto, ejerce una influencia negativa sobre todos los cascos urbanos que atraviesa que, señor Campoy, después de ocho años de gobierno del Partido Popular, siguen siendo los mismos que en 1996, concretamente, desde el 3 de marzo de 1996. El paso de la carretera N-332 por la trama urbana de las ciudades es fuente de múltiples factores negativos y el señor Campoy ha citado algunos. Quizá también haya algún elemento positivo, pero entendemos que son esencialmente factores negativos los que aporta a la convivencia ciudadana y al desarrollo socioeconómico. Yo diría que el principal efecto negativo, junto con la siniestralidad y los daños personales, es el efecto barrera que genera la N-332, el hecho de dividir en dos una ciudad o un pueblo, haciendo que los ciudadanos piensen en negativo al tener que cruzar al otro lado de la carretera general y se establezcan diferencias sociales entre los propios ciudadanos según el lado de la travesía en el que vivan. Expresado en sentido contrario, cuando se suprime el tránsito y la circulación de los vehículos de paso de un casco urbano, se suprime una barrera, como decía anteriormente, y se produce una especie de consolidación urbana y, valga la expresión, la reunificación de la ciudad, lo cual, sin duda alguna, genera efectos muy beneficiosos y positivos hacia adentro en términos de calidad de vida, de calidad

ambiental y, por supuesto, en términos de seguridad vial, generando también efectos beneficiosos y positivos hacia fuera para todos aquellos que dejan de pasar forzosamente por la travesía, superándose así las ineficiencias y los inconvenientes que el paso por la travesía lleva aparejado. Por lo tanto, vaya por delante nuestro criterio favorable a la ejecución de las obras de construcción de la variante de Benissa. Lo repetiré para intentar evitar así intencionadas distorsiones. Nuestro criterio, el criterio del Grupo Parlamentario Socialista, es claro: la circunvalación de Benissa es absolutamente necesaria y hay que llevar a cabo su construcción, y el Gobierno del Partido Socialista, señor Campoy, sí la va a construir.

Dicho lo cual, considero preciso y absolutamente necesario detenerme en el análisis de la parte propositiva de la proposición no de ley que nos encontramos debatiendo. En ese sentido, señoras y señores diputados, el señor Campoy, como proponente de esta proposición, plantea en su proposición no de ley la ejecución urgente de este proyecto entre el año 2004 y 2005. Considero que para comprender correcta y adecuadamente esta propuesta y su contenido hay que manejar alguna información más a la expresada hasta ahora en el transcurso de este debate. En primer lugar, déjenme que les diga que estamos ante una actuación que ha sido prometida muchas veces ya, posiblemente demasiadas, desde el 3 de marzo de 1996 hasta el 14 de marzo del presente año. Ya en 1997 se aseguraba a los vecinos y vecinas de la localidad de Benissa desde el Partido Popular que la variante entraría en servicio y sería inaugurada en el año 2001. Déjenme que les diga también, para mejor comprensión de las circunstancias, que don Federico Trillo, cabeza de lista de la candidatura del Partido Popular por la provincia de Alicante, en el transcurso de un mitin celebrado precisamente en Benissa el día 3 de marzo del presente año, ante los medios de comunicación y ante varios cientos de militantes del Partido Popular y de vecinos, donde posiblemente se encontraría el señor Campoy, aseguró a los asistentes que las obras de la variante iban a ser licitadas —subrayo la cuestión— en el presente ejercicio 2004. No obstante, fíjense ustedes que ni el presupuesto del Ministerio de Fomento ni del Ministerio de Defensa —al cual representaba el señor Trillo— contemplaban ni un solo euro ni partidas presupuestarias suficientes para permitir la licitación de la obra. En ese momento, la consignación presupuestaria era insuficiente y exclusivamente la necesaria para el pago de los honorarios por la redacción del proyecto. Por lo tanto, ni un céntimo se estaba presupuestando para la ejecución de la obra cuando el señor Trillo estaba comprometiéndose ante los ciudadanos de Benissa a que en el año 2004, en el presente ejercicio, saldría a pública licitación la obra. Un detalle sin importancia, quizá, para el Partido Popular, pero un detalle vital, sin duda alguna, a efectos de la Ley de Contratos del Estado, ya que sin presupuesto no hay

licitación posible y sin licitación, como todos sabemos, no hay obra alguna posible.

Señorías, déjenme que les diga, a modo de resumen, que cuando el señor Trillo prometió que las obras se licitarían en el año 2004, sabía perfectamente, a mi modo de ver, que su promesa electoral era de imposible cumplimiento. **(Rumores.)** Cuando el pasado 5 de abril, sólo unos días después de las elecciones generales, el Partido Popular presenta una moción urgente en el Ayuntamiento de Benissa exigiendo el inicio inmediato de las obras, sabían también que la exigencia era de imposible cumplimiento. Y cuando el Partido Popular ha presentado esta proposición no de ley para su debate en esta Comisión, eran perfectamente conocedores de que su propuesta es de imposible cumplimiento.

Yo he escuchado muy atentamente al señor Campoy y no llego a entender cómo si tan urgente y absolutamente necesaria se consideraba la variante de Benissa por parte del Partido Popular, en ocho largos años de Gobierno el Partido Popular no haya sido capaz de poner la primera piedra, lo cual, dicho sea de paso, es una especialidad del Partido Popular en la Comunidad Valenciana. Si realmente pretendían sacar a concurso esa obra en el año 2004, no se entiende cómo no se incluyó por parte del Partido Popular en el presupuesto de 2004. Aunque no me agrada recurrir a este argumento, no me dejan ustedes más opción que decirles que no se puede exigir a los demás que llevemos a cabo de la noche a la mañana aquello que el Gobierno del Partido Popular no ha sido capaz de hacer en ocho años.

Señoras y señores diputados, el Grupo Parlamentario Socialista, al que represento en este momento, se ve obligado a votar en contra de esta proposición no de ley, porque, y ustedes lo saben, es de imposible cumplimiento, es materialmente imposible llevar a cabo su cumplimiento, porque no es ni más ni menos que una maniobra poco hábil, a mi juicio, señor Campoy, cuya única finalidad es dejar en mal lugar al Gobierno socialista y al Partido Socialista ante los vecinos y vecinas de Benissa. Tengo que decirle que, como maniobra política, señor Campoy, le aseguro que es pan para hoy y hambre para mañana, porque, como le he dicho en el transcurso de mi intervención, estoy convencido de que el Gobierno del Partido Socialista, con el apoyo de este grupo parlamentario, llevará a cabo la ejecución pronta y eficiente de la variante de la circunvalación de Benissa y usted podrá acudir, como acudió a aquella promesa electoral incumplida del señor Trillo, a la inauguración de esa importante actuación que se llevará a cabo por parte del Ministerio de Fomento en la segunda localidad más importante de la Marina Alta que es Benissa. Le voy a decir más: este voto y la proposición no de ley no nos alejan de nuestro principal empeño, que no es otro que el de seguir impulsando los trabajos relativos a la variante de Benissa.

El señor **PRESIDENTE:** Señor González Serna, la Presidencia está siendo muy benevolente, porque vamos muy bien de tiempo. Sin embargo, no transformemos la benevolencia en exceso.

El señor **GONZÁLEZ SERNA:** Tiene usted toda la razón, señor presidente. Agradezco su amabilidad.

Acabo en treinta segundos diciendo que es de suma importancia para nosotros, como decía anteriormente, impulsar las obras de construcción de la variante de la N-332 a su paso por Benissa; pero también lo es acabar con todas las travesías de la N-332 a su paso por la provincia de Alicante. En ocho años de Gobierno del Partido Popular —ya lo he dicho antes, y quiero subrayarlo— el avance ha sido un rotundo cero.

Termino por fin, señor presidente, señoras y señores diputados, diciendo que el Gobierno del Partido Socialista tiene previsto presentar, en un plazo de tiempo breve, el plan estratégico de infraestructuras y transportes. El plan se presentará en esta Cámara, será debatido por los diputados y diputadas, y constituirá una planificación detallada de las obras que es preciso acometer, con calendario de ejecución, compromisos presupuestarios claros y plazos precisos. En definitiva, será un plan para cumplirlo: con fechas y plazos absolutamente claros. En ese plan estratégico figurará la variante de Benissa, con calendario, presupuesto y plazos que den satisfacción a las necesidades de los vecinos y vecinas de esa importante comarca. **(El señor Campoy Suárez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE:** No le corresponde turno reglamentario, señor Campoy, lo lamento mucho. Comprendo su deseo de intervenir, pero el presidente no tiene margen reglamentario para darle la palabra para que fije posición respecto de la enmienda.

— **SOBRE PARALIZACIÓN DEL TRAZADO DEL AVE MADRID-VALENCIA A SU PASO POR LA COMARCA DE L'HORTA SUD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000188.)**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos al debate de la última proposición no de ley, que es la número ocho, sobre paralización del trazado del AVE Madrid-Valencia a su paso por la comarca de L'Horta Sud, formulada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya-Verds.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Navarro Casillas.

La señora **NAVARRO CASILLAS:** Señorías, hoy existe una enorme movilización en las comarcas de L'Horta Sud y L'Horta Nord del País Valenciano, que

exige la paralización de las obras del AVE a su paso por ellas. Se han remitido 8.600 firmas al Ministerio de Fomento, solicitando tal paralización. Han enviado un dossier a todos los grupos parlamentarios informando de todas las actuaciones que se han llevado a cabo hasta hoy. Hemos de dar una solución a esos pueblos y comarcas que nunca fueron escuchados por el Partido Popular; un Gobierno que no contestó a ninguna de las alegaciones que se presentaron en contra de ese trazado, y que ha dejado como herencia al Gobierno actual una trazado insostenible. Pues bien, ahora llega el momento del cambio y ese trazado debería alterarse.

El trazado actual implica una barrera, llamada la muralla del AVE, de seis metros de altura —más dos de tendido eléctrico— y 70 de anchura, que rodeará el municipio de Alcàsser. Quiero enseñar una fotografía en la que se ve la muralla, para que la gente la vea; es una brutalidad. Además, esta muralla supondría el agravamiento de las inundaciones por el efecto que produciría la retención de las aguas del casco urbano y la zona industrial, y provocaría un grave deterioro ecológico por impacto acústico. No podemos apostar por un trazado que carece de un adecuado estudio de impacto ambiental, puesto que el Gobierno anterior no lo hizo. Supone la división de la comarca y la destrucción de la poca huerta que queda; estamos hablando de tierras fértiles. Todo ello para no gastar más dinero; y no mucho más, según los estudios, porque se trata del soterramiento de 13 kilómetros de vía, que daría solución a los problemas existentes y haría que el tren circulase a mayor velocidad.

Voy a mostrarles también el trazado actual. **(La señora diputada muestra unos documentos a la Comisión.)** Es importante que lo vean porque, si no, no se entiende bien. Aquí se ve la curva del trazado actual, que hará que el AVE circule a velocidad más baja que los trenes que no son AVE. El tren AVE no alcanzaría nunca los 350 kilómetros/hora, por la curva. En cambio, la propuesta que hacemos presenta una línea recta, utilizando el corredor ferroviario actual y soterrando las vías; así no se causaría ningún problema a las comarcas. Lo mismo ocurriría con la entrada del AVE desde Cuenca.

Como decía, el ministerio posee ya los estudios técnicos sobre el soterramiento, remitidos por la Universidad Politécnica, que amparan las reclamaciones de estas comarcas que se verán muy deterioradas por el trazado del AVE. La pregunta es la siguiente: ¿Se trata de tener AVE como marca comercial, o de tener un tren que realmente vaya rápido? Porque, con el actual trazado, no será así. Tendremos un tren con marca comercial de tren rápido, que no circulará rápidamente, y a cualquier precio, destruyendo las comarcas. No entendemos que esto sea una solución.

Presentamos esta iniciativa que pretende paralizar esta terrible decisión del Gobierno anterior. La solución por la que apostamos, la de soterramiento de las vías, es la que vendió el Partido Socialista durante la campaña a

todos los ciudadanos de las comarcas, lo que incrementó sustancialmente sus votos. Aquí tengo fotos de Jordi Sevilla, actual ministro de Administraciones Públicas, con la misma pegatina que luzco yo, en la que se reivindica el soterramiento de las vías. Aquí aparecen también Ciprià Císcar, Carmen Alborch y Carmen Montón, que se hicieron fotos con la muralla, reclamando en sus declaraciones el soterramiento de las vías. Está claro que es la mejor solución, pero parece ser que el ministerio, ahora, no se quiere gastar ese dinero. Por nuestra parte, creemos que el mayor coste económico no es relevante, cuando hablamos de las comarcas de nuestro País Valenciano, de nuestra huerta y de nuestros ciudadanos. Por otra parte, esta solución no implicaría retraso alguno; ni siquiera está redactado el proyecto de entrada del AVE en Valencia. La estación Parque Central, fundamental en este proyecto, no está presupuestada para los próximos tres años, y las vías no están puestas.

Señorías, estamos a tiempo de salvar parte de la huerta valenciana y de representar realmente a los ciudadanos. Busquemos una solución que haga el menor daño posible. No puede ser la de cumplir un plan salvaje, sino la del soterramiento de las vías. Hay un compromiso público del Partido Socialista en Valencia que es claro al respecto; no podemos creer que estuvieran mintiendo. Apoye, pues, esta iniciativa el Partido Socialista, que han defendido mil veces. También las asociaciones empresariales de la zona afectada lo reclaman. Todo nos conduce a pensar que algo está pasando. Debe hacerse cuanto antes, para que no triunfe la famosa política de hechos consumados, con un tren que pasa y contra el que no se puede hacer nada. En el caso de Silla, significaría, como les explicaba, soterrar las vías del corredor actual, que pasa por en medio de diversas poblaciones. El caso más alarmante es el de Alfafar, donde cada año mueren ciudadanos por culpa de las vías que pasan por en medio del pueblo. Esta obra de soterramiento de las vías de Alfafar fue asumida en su día por el Ministerio de Obras Públicas y, después, como no la hacía el ministerio, Zaplana se comprometió a que la haría la Generalitat valenciana. Se ha presupuestado en innumerables ocasiones con 60 millones de euros, pero se queda en el cajón y no la hace nadie. Cuando se planteó la opción de soterrar las vías desde Silla hasta Valencia, Cascos dijo que, como no era competencia suya, no lo iba a hacer. Señorías, seamos razonables, hagamos un trazado que interese a todos y cambiemos la política del anterior Gobierno, acabando con este conflicto social. Por ello, solicitamos la paralización de las obras a su paso por las comarcas L'Horta Sud y L'Horta Nord, el cambio de trazado en Silla con el consiguiente soterramiento de las vías —nueve kilómetros—, que en el caso de Torrente serían cuatro kilómetros. De esa manera eliminaríamos las barreras que están dividiendo los municipios, así como el paso a nivel de Alfafar que ha causado innumerables muertos. Pido a los portavoces de esta Comisión que cumplan

con sus compromisos hechos públicos y que voten a favor de esta iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean hacer uso de la palabra?

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC) tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Nuestro grupo, Esquerra Republicana, había presentado una proposición no de ley que no ha sido acumulada y que era muy similar, tanto en la exposición de motivos como en las propuestas, a la del Grupo de Izquierda Unida. Los argumentos y las propuestas alternativas que ha fijado la portavoz de Izquierda Unida son plenamente coincidentes con los nuestros, por lo que apoyaríamos sin ninguna reserva esta proposición no de ley.

Quisiera señalar que nos encontramos reiteradamente en algunos otros puntos en esta Comisión con que venimos de una concepción de las infraestructuras del anterior Gobierno que ha levantado polémica en muchos de sus trazados y actuaciones. Tiene que haber una inflexión en la política del Ministerio de Fomento en el sentido de que en estos momentos se pueden desarrollar infraestructuras consensuadas con las comunidades autónomas, con los ayuntamientos, para no encontrarnos con la actitud del Ministerio de Fomento durante los últimos años que, en muchos de los proyectos que se han realizado —y este es uno de ellos—, ha levantado enormes polémicas y movimientos sociales. Procuremos, de una vez por todas, minimizar los impactos que las grandes obras —en este caso el tren de gran velocidad— conllevan, que se pueden reducir con un mayor presupuesto y con una negociación con los ayuntamientos.

El señor **PRESIDENTE**: Les pido disculpas, señorías, porque con el baile de proposiciones no de ley del orden del día me había confundido y creía que esta era la número 5, que no tenía enmiendas. Sin embargo, la proposición de ley que estamos debatiendo tiene una enmienda, del Grupo Parlamentario Socialista cuyo representante es el que debería haber intervenido en primer lugar. Si no le importa, señor Campoy, cerrará usted este debate con su intervención, porque le corresponde la palabra ahora al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Señorías, no queda más remedio que reconocer que efectivamente este proyecto tiene graves problemas; claro que los tiene, de lo contrario no habría constituida una plataforma —creo que se encuentra aquí hoy en el Congreso de los Diputados— y no se llevarían vertidos ríos de tinta desde hace años por la polémica del trazado que tiene este AVE. Pero nosotros que acabamos de asumir el Gobierno de la nación hace tan sólo cinco meses, queremos poner un punto y aparte sin olvidarnos de lo que

se ha hecho ya y lo que se ha hecho es algo que ha costado a los españoles 17 millones de euros; que hay todo un conjunto de medidas técnicas aprobadas y puestas en funcionamiento y, por tanto, eso no puede tener vuelta atrás. Todo es mejorable y esa es la iniciativa que presenta el Partido Socialista asumiendo sus compromisos, pero asumiéndolos de manera racional. De ahí que nosotros hayamos presentado una propuesta —que hemos estado desarrollando hasta altas horas de la madrugada esta misma noche para que pueda ser aceptada por la proponente de Izquierda Unida, doña Isaura— que puede dar una respuesta de manera inmediata a un gobierno que acaba de asumir un problema y que no tiene capacidad técnica de resolución inmediata si no es solamente con lo que en democracia es fundamental, el diálogo; diálogo que no ha existido, desgraciadamente, hasta ahora y que ha obligado a esta plataforma a movilizarse durante todos estos años. Nosotros establecemos, en primer lugar, priorizar el diálogo con los municipios de la comarca, adecuando el desarrollo de las obras de construcción del nuevo acceso sur a Valencia, entre los términos de Picassent y Picanya, en la comarca de L'Horta Sud a la búsqueda de soluciones a la permeabilidad que es uno de los problemas y, fundamentalmente, a dos apartados: primero, a realizar los estudios necesarios para determinar el soterramiento y, en segundo lugar, una vez realizados esos estudios, que se negocie el soterramiento de acuerdo con las administraciones públicas implicadas de la Comunidad Autónoma de Valencia y los ayuntamientos afectados.

Señorías, esta es la única manera de resolver los problemas en democracia, con diálogo —que no ha existido— e intentando llevar a cabo de manera inmediata unos estudios técnicos que son prioritarios para una obra que es vital para el futuro de la Comunidad Autónoma de Valencia. Y mientras no se hagan esos estudios, no cabe paralizar las obras. Reforzamos esta primera propuesta con una segunda medida, que es la de estudiar de nuevo con los municipios afectados la introducción de las medidas necesarias y las modificaciones técnicas para que el trazado sea más respetuoso con el medio ambiente, con una planificación territorial de la comarca, evitando los riesgos de inundaciones y la creación de nuevas barreras que dividan la comarca y partan los municipios. Al diálogo se le suman nuevas modificaciones técnicas medioambientales que garanticen y den seguridad a toda la zona.

En tercer lugar, señorías hay un punto que no se ha valorado suficientemente pero que tiene una importancia vital y marca un antes, con el Gobierno del Partido Popular, y un después, con el nuevo Gobierno socialista. Habla el siguiente punto de continuar con el diálogo abierto entre la ministra de Fomento (ya han estado reunidos técnicos del GIF, visitando recientemente las obras) y el GIF con los municipios de la comarca para que, en la primera quincena de este mes —estamos hablando de diez días, como máximo—, se marque un estricto calendario de negociación de las alegaciones

planteadas al trazado oeste con un objetivo: alcanzar una solución pactada y no impuesta, como se hizo hasta ahora, y que esa solución pactada con los municipios sea compatible con las previsiones del Ministerio de Fomento en cuanto a la alta velocidad en la Comunidad Valenciana. Por último, a la priorización del diálogo, a la introducción de medidas técnicas y medioambientales correctoras y a un calendario cerrado antes de diez días con la ministra y con el GIF, añadimos que el Ministerio de Fomento realice el riguroso y necesario estudio del actual corredor entre las localidades de Silla y Valencia que haga viable una colaboración con la Generalitat y los municipios cuyos términos estén afectados para eliminar definitivamente los problemas de impacto, de accidentabilidad y que también se contemple su alternativa como acceso sur.

Este conjunto de medidas puede ser el comienzo de un diálogo que no ha existido y de una posibilidad de acuerdo que satisfaga los intereses encontrados que vemos en este conflicto enquistado desde hace tiempo. Sabemos que quizá no es la solución a los problemas, pero la solución a un problema de la magnitud del que estamos hablando no se puede encontrar de la noche a la mañana, aunque algunos ya nos imputen que llevamos cinco meses como si lleváramos cinco años.

Señora Isaura, es la primera vez que se debate una iniciativa con el Gobierno socialista sobre este tema; es la primera vez que se habla de priorizar con los municipios respuestas a los problemas en base al diálogo; es la primera vez que se plantea la necesidad de llevar a cabo el soterramiento previos los estudios necesarios. Hoy por hoy no podemos pedir que se soterre algo que no está definitivamente estudiado por los técnicos, fundamentalmente cuando estamos diciendo que se elabore en el plazo de diez días un estricto calendario con la ministra de Fomento, con el GIF y con los municipios afectados para alcanzar una solución pactada. Estamos perdiendo días. Ante un problema de esta magnitud, hay que ser lo suficientemente flexible para dar una primera oportunidad —no una última, porque es la primera oportunidad que se pide en sede parlamentaria— al Gobierno socialista. Bien merecería la pena aceptar esta propuesta para reducir la enorme tensión que existe y buscar entre todos durante este mes, y no de prisa y corriendo, como hicimos ayer hasta altas horas de la madrugada, con la ministra, el GIF y los municipios, una solución que dé salida a un problema que de nuevo hemos heredado.

Para terminar, bendita sea la herencia —que decía alguien del Gobierno— que hemos encontrado del Partido Popular. Si todas las herencias son así, ¡que venga Dios y lo vea!

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el señor Cam-

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: Señor presidente, lamento esta confusión, cuyo culpable no es otro que este diputado que les habla, que paradójicamente es premiado con cerrar el debate de esta proposición.

La iniciativa que ha presentado el Grupo de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds tiene un trasfondo muy claro, que no es más que un intento de este grupo por torpedear todo aquello que lleve la alta velocidad ferroviaria a la Comunidad Valenciana, en este caso a Valencia; es decir, impedir el progreso y la prosperidad de esta comunidad. Ya sabemos que este grupo no quiere la alta velocidad, que la mejora de las comunicaciones, tan importante para el desarrollo económico y social, no forma parte de sus prioridades y que a lo más que pueden aspirar los ciudadanos de la Comunidad Valenciana, según esta formación política, es a la renovación de las vías existentes y sabemos también que sus infraestructuras son coetáneas a sus ideas, es decir, al siglo anterior. El grupo al que yo represento, el Popular, apostó por transformar a España en cuanto a sus infraestructuras. Apoyó el Plan de infraestructuras elaborado por el Ministerio de Fomento durante el Gobierno del Partido Popular, en el que el tren de alta velocidad tenía un primerísimo papel. A diferencia de otros grupos, el nuestro quiso comunicar y por tanto vertebrar toda España con el AVE, sin hacer distinciones de comunidades ni discriminación de territorios y salvando las muchas dificultades que un plan de esta envergadura conlleva. Consecuentemente, se inició el trazado a Valencia, no exento de obstáculos, conjugando en la medida de lo razonablemente posible su ejecución y plazo de finalización. Comprendemos la posición en contra de algunos colectivos, pero no podemos compartir las conclusiones fundadas en una falta de rigor en los complejos procedimientos por los que se sucede una obra de este calado. Tanto el estudio informativo, que es un medio de participación y alegación, como la declaración imprescindible de impacto ambiental, han seguido los plazos y requisitos exigidos por la ley. En este sentido, cabe añadir que la propia Generalitat ha tratado en todo momento de alcanzar soluciones de consenso en cada una de las comarcas por las que transcurrirá el AVE.

Así las cosas, nos parece inasumible la parte dispositiva de la proposición por cuanto la paralización de las obras y la elaboración de estudios sobre posibles alternativas de trazado conllevaría, además de un incremento considerable del coste, de manera inexorable, un retraso en su finalización, que se nos presenta incalculable. Dicho retraso, sine die, no es un capricho o una obcecación del Partido Popular, sino que representaría un freno importante para el crecimiento de nuestra comunidad y ese, señorías, es un lujo que no nos podemos permitir. Renunciar a su llegada supondría que seríamos la única capital no conectada a la red de alta velocidad y un varapalo a la competitividad de nuestro territorio y de nuestra economía. Es por todo ello, señor

presidente, señorías, por lo que no podemos estar de acuerdo con esta iniciativa, que no apoyaremos.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Navarro, tiene S.S. la palabra para pronunciarse sobre la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Hemos estado negociando hasta el último momento y hemos alcanzado un acuerdo que se traduce en una transaccional entre la iniciativa de mi grupo y la enmienda del Grupo Socialista, pero habría que trasladársela al resto de los portavoces para que tuvieran conocimiento de ella.

El señor **PRESIDENTE**: Tenemos tres transaccionales más en esa situación, por lo que había pensado leerlas llegado el momento para que todos los grupos tuvieran conocimiento de las mismas. Hay una para el punto 7 y otra para el punto 10.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Señor presidente, si le parece, como vamos a votar más tarde, podemos hacer copias y distribuirlas.

El señor **PRESIDENTE**: Sí. Señoría, se lo agradezco, puesto que con eso ocupamos los 10 minutos que faltan para iniciar la votación.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Señor presidente, quiero añadir que solamente se modificaría el punto 1.º de este punto 9.º, puesto que los puntos 2.º, 3.º y 4.º quedarían como están en la enmienda. Señora Isaura, el punto nuevo sería el primero, que es el único que hay que modificar.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se han presentado varias enmiendas transaccionales y no todas las conocen los grupos. En consecuencia, vamos a suspender la sesión hasta la una, que es la hora fijada para la votación, para que se hagan copias de las mismas y se pongan a disposición de todos los grupos parlamentarios. Así pues, se suspende la sesión hasta la una. **(Pausa.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les pido un poco de benevolencia para que podamos llevar las votaciones de forma ordenada. Para la votación, vamos a seguir el orden en el que han sido debatidas las proposiciones no de ley.

Antes quiero decirles que mañana, al final de la sesión de la Comisión de Fomento, los portavoces y la Mesa nos reuniremos unos minutos para fijar el orden del día de la Comisión del próximo día 15, en la que se producirán las comparecencias de los altos cargos del Ministerio de Fomento y del Ministerio de Vivienda con respecto a la Ley General de Presupuestos. Ténganlo en cuenta por favor los portavoces.

En primer lugar vamos a votar la proposición no de ley relativa a la siniestralidad de la autovía A-52 a esta proposición no de ley, del Grupo Parlamentario Mixto, se ha presentado una enmienda transaccional, que se incorporaría a la proposición no de ley. La presidencia tiene un texto de tres puntos suscrito por el Bloque Nacionalista Galego, el Grupo Popular y el Grupo Socialista. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra.)**
Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, me comentan los responsables, tanto del Grupo Socialista como de mi propio grupo parlamentario, que a la enmienda transaccional que tiene la Presidencia le faltan dos palabras. En el segundo párrafo, penúltimo renglón, se ha tachado la palabra «incorpora», que se ha sustituido por «analice», y se añade «la posibilidad», es decir, se analice la posibilidad. En el tercer párrafo, que dice: Impulsar los estudios, etcétera, después de Vigo, añadir antes del 2009.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, voy a proceder a la lectura de la enmienda transaccional para que todos los grupos parlamentarios conozcan lo que se va a votar. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: 1. Acelerar la tramitación del estudio informativo del nuevo trazado de la autovía Vigo-Porriño, adjudicado desde noviembre de 2003, procediendo a la mayor brevedad posible a someter dicho estudio al trámite de información pública. 2. Asumir la ejecución de la salida ferroviaria de Vigo por el sur, acelerando en lo posible su tramitación, con el objetivo de garantizar la operatividad de la conexión Vigo-Oporto en el año 2009. 3. En el nuevo trazado de la autovía Vigo-Porriño, y al objeto de reducir el impacto ambiental, se considere la construcción de un túnel que solucione los problemas de siniestralidad viaria y al mismo tiempo que analice las posibilidades de incorporar la estructura ferroviaria que necesita la salida sur del AVE de Vigo.

Señorías, ¿es ésta es la transaccional que sometemos a votación? **(Asentimiento.)**

Efectuada la votación, dijo

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

Señorías, votamos a continuación la proposición no de ley número 2, sobre la modificación de los planes directores sectoriales de los aeropuertos de las Islas Baleares. En esta proposición, el portavoz de Izquierda Unida aceptaba los puntos 1 y 2 de la enmienda socialista y proponía una transaccional sobre el punto 3.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Pediríamos votación separada de los puntos 1 y 2 por un lado y del 3, por otro.

El señor **PRESIDENTE**: El letrado nos advierte que no hay precedente en la Comisión de que, cuando se admite una enmienda, se admita votación separada. Lo digo para el conocimiento de sus señorías.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, es que se ha admitido una enmienda y luego se ha admitido una transacción respecto a una palabra de un punto, separado, de esa misma enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, mientras no modifiquemos la costumbre, por mi parte no veo inconveniente en acceder a su petición, pero no me parece razonable sentar el precedente en este momento. Por lo tanto, la proposición no de ley se vota en los términos en los que el señor Herrera, que además es su autor, la ha formulado anteriormente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; en contra, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Señorías, votamos a continuación la proposición no de ley número 3.

El señor Andreu dice que se ha votado con la anterior y por lo tanto no la somete a votación.

Pasamos a votar la proposición no de ley que figura en el orden del día original con el número 12. Aquí tenemos una enmienda transaccional formulada por el Grupo Parlamentario Mixto, con una corrección técnica en el punto 1. Después de 1.559,95 se añade millones de euros porque no figuraba en la enmienda. El grupo proponente había aceptado la enmienda del Grupo Parlamentario Mixto y por tanto se vota con la incorporación de la enmienda.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Señorías, votamos a continuación la proposición no de ley que figuraba en el orden del día original como número 6, sobre la que también hay una enmienda transaccional, que sería la que someteríamos a votación.

Efectuada la votación, dijo

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

Señorías, votamos ahora la proposición no de ley que figuraba con el número 7, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, a la que se ha formulado una enmienda transaccional, que es la que someteremos a votación.

Efectuada la votación, dijo

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

Señorías, vamos a votar a continuación la proposición no de ley número 9, formulada por el Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya, que ha aceptado la enmienda del Grupo Parlamentario Popular. Por lo tanto se vota con esa incorporación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: El Gobierno no tiene criterio.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: El que nos dejó el Partido Popular. (Risas.)

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Está bien que seáis herederos de algo. (Risas.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la votación de la proposición no de ley que figuraba con el número 10.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Una cuestión técnica, señor presidente.

En la enmienda transaccional que nos han pasado falta una proposición, lo digo para que se reproduzca después correctamente desde el punto de vista lingüístico. Se dice: Se insta al Gobierno a programar la ejecución de las obras de Lourenzà-Vilamar y de Vilamar-Barreiros con la máxima celeridad y a garantizar la finalización de la autovía del Cantábrico conforme al mandato parlamentario de 22 de junio de 2004, con el inicio de las obras de todos los tramos pendientes a lo largo de 2005 y 2006. Falta la proposición «con» antes de el inicio.

El señor **PRESIDENTE**: Lleva usted razón, señor Rodríguez, pero también faltaba la preposición «de» después de al mandato parlamentario.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Sí, sí. Más que nada lo digo para que se entienda bien después.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo.

Señorías, vamos a someter a votación la enmienda transaccional que acaba de leer el señor Rodríguez.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la proposición no de ley número 11, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar ahora la proposición no de ley que figuraba en el orden del día como número 4, formulada por Convergència i Unió; se transaccionó con una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, que se incorpora a efectos de la votación.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos a continuación la número 5, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Finalmente votamos la que figuraba como proposición no de ley número 8, sobre la que existe una enmienda transaccional, formulada por Izquierda

Unida y cuyo texto tienen SS.SS., que es la que sometemos a votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor 24; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Aunque hemos debatido conjuntamente los puntos 2 y 3, entendemos que habría que votar el punto 3, puesto que se trata de una petición totalmente distinta a la del punto 2.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, señor portavoz, pero es que el portavoz autor de la iniciativa ha decidido retirarla de la votación y ese es su derecho.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: No le hemos oído, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Habiendo 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**

