



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2005

VIII Legislatura

Núm. 183

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 10

celebrada el miércoles, 9 de febrero de 2005

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|---|---|
| — Sobre modernización de la línea ferroviaria Alcoi-Xàtiva. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000066.) | 2 |
| — Relativa a la línea de alta velocidad entre Ferrol y Bilbao. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000253.) | 4 |
| — Por la que se insta al Gobierno a programar la construcción de una estación de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa en el aeropuerto Girona-Costa Brava. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000337.) | 8 |

— Sobre paralización de la puesta en funcionamiento de la tercera pista del aeropuerto de Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). (Número de expediente 161/000342.)	13
— Relativa a la adopción de medidas para aumentar el número de viviendas protegidas. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000391.)	18
— Sobre redacción de un calendario con la programación detallada de ciertas obras de infraestructuras del Principado de Asturias. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000456.)	22
— Relativa a la participación del Ministerio de Fomento en la construcción del tramo Cabreiros-Villalba de la autovía Ferrol-Vilalba. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000567.)	27
— Por la que se insta al Gobierno a que se estudie una nueva solución para el trazado del ferrocarril en el tramo Jerez aeropuerto-Jerez norte. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000587.)	31

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA FERROVIARIA ALCOI-XÀTIVA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS.** (Número de expediente 161/000066.)

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión de la Comisión de Fomento y Vivienda que, como saben SS.SS., hoy está dedicada a proposiciones no de ley de los distintos grupos parlamentarios.

No se ha solicitado ninguna modificación del orden del día, con lo cual vamos a comenzar en el orden que teníamos establecido. Sí quiero comunicarles que, como es habitual en la Comisión, no se procederá a la votación antes de la una de la tarde.

Pasamos al punto primero de la orden del día, debate de la proposición no de ley relativa a la modernización de la línea ferroviaria Alcoi-Xàtiva, formulada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida- Iniciativa per Catalunya Verds. Su portavoz la señora Navarro tiene la palabra.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: El Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya tiene un interés especial en que se acometa por fin la modernización de esta línea férrea Alcoi-Xàtiva, una línea que ha sufrido un abandono prolongado tanto del Ministerio de Fomento como de la Generalitat Valenciana, que tampoco se ve que tenga

interés en acometer la necesaria modernización de la misma. La Generalitat afirma que no puede hacer las inversiones porque el trayecto es propiedad de la Administración central, pero ni se cede la línea, ni se reclama, ni unos ni otros hacen las inversiones necesarias. Es necesario que se acometa esta mejora, es necesario que por fin se aborde.

En el año 1997, Renfe anunció el cierre del servicio por ser deficitario, lo cual supuso unas movilizaciones ciudadanas —sólo en Alcoi más de 9.000 personas salieron a la calle— que obligaron a la Generalitat a hacerse cargo del déficit. Sin embargo, por lo que me han informado, parece ser que la Generalitat ni siquiera está pagando este déficit, como se había convenido; algo normal, dado que la Generalitat no tiene dinero porque se lo gasta en otras cuestiones como Terra Mítica y esas cosas, por lo que al final no puede pagar los trenes que son para todos los ciudadanos.

La velocidad es muy lenta en algunas zonas es de 30 kilómetros por hora, lo cual implica que sea bastante normal que tenga déficit porque la gente opta por ir por carretera. La modernización reduciría este déficit al hacer el transporte público más atractivo para los viajeros.

Hace unos años también se suspendió el transporte ferroviario de mercancías desde Alcoi, algo absolutamente contrario a los intereses del mundo empresarial de esa zona, pues es una comarca eminentemente industrial. Y también lo son las comarcas de alrededor. Así, L'Alcoià, El Comtat y La Vall d'Abadía tienen una gran industria textil y en el sector juguetero, y ahora mismo no se puede utilizar esta red para este comercio tan intenso en la zona. Los agentes sociales junto con los empresarios reivindican desde hace tiempo el transporte de mercancías y también la prolongación, como se pide en la iniciativa, de la línea hacia el sur, Alicante

o Villena. Se pretende que esté conectada la línea en la red ferroviaria, pues ahora mismo no hay conexión y lo que quieren es que esté conectada tanto con Barcelona como con Alicante.

En definitiva, señorías, se trata de una deuda histórica con estas comarcas, se trata de una necesidad tanto para los ciudadanos como para el mundo empresarial, para los agentes sociales, se trata de un déficit histórico que debe ser subsanado mediante la aprobación hoy de esta iniciativa.

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 Torrado.

La señora **TORRADO REY:** Haciendo un poquito de historia, la verdad es que sí que hemos de dar la razón a la señora Navarro. Esta línea de Xàtiva-Alcoi es una gran olvidada, fue cerrada al tráfico por un acuerdo del Consejo de Ministros el 30 de septiembre de 1984 y se ha mantenido la circulación de estos trenes gracias a sucesivos convenios que se han suscrito entre la Generalitat Valenciana y Renfe, por los cuales la primera financia los servicios regionales que se prestan por dicha línea y Renfe se encarga de alguna manera del déficit. Por tratarse de una línea cerrada, la Generalitat Valenciana también abona los gastos de gestión de la infraestructura, es decir, los gastos de mantenimiento y los gastos de circulación. El último convenio para la prestación de estos servicios regionales fue firmado en julio del año 2001 y terminó su vigencia el 31 de julio del año 2002. Desde esta última fecha se ha venido negociando un nuevo convenio, cuyo borrador fue autorizado en su día por el Ministerio de Fomento y por el consejo de administración de Renfe en diciembre de 2003, una vez que estuvo consensuado por ambas partes. Sin embargo, este nuevo convenio no fue firmado por la demora en que ha incurrido el Gobierno de la Generalitat Valenciana, por lo que en la actualidad sería necesario renegociar el convenio no firmado al haber cambiado las circunstancias que aquél contemplaba. No obstante, Renfe ha continuado prestando, aún sin el correspondiente soporte contractual, los servicios regionales convenidos con anterioridad (hay un promedio de cuatro circulaciones diarias por sentido entre Alcoi y Xàtiva), incluso se ha sustituido el material autopropulsado por otro más actualizado, de la serie 592-200, como estaba previsto en el borrador antes citado. Por otra parte, la suspensión del transporte de mercancías que se menciona en el párrafo segundo de la propuesta remitida al Congreso por la señora Navarro, fue consecuencia del escaso potencial de tráfico existente en esta región y de que la naturaleza de las posibles mercancías a transportar, principalmente el sector textil y juguetero, no hacen competitivo el traslado por ferrocarril.

Al tomar posesión el Gobierno actual, sabíamos que el Gobierno anterior estaba negociando con la comuni-

dad autónoma el transporte de esta línea. En esa línea, un diputado también del Grupo de Izquierda Unida presentó hace unos meses, y probablemente se debata la semana que viene, una proposición no de ley en las Cortes Valencianas en la que se hacía saber que el tren convencional ha de mejorar, ha de ser competitivo y ha de ampliar las actuales prestaciones. El lo contemplaba, como nosotros también contemplamos nuestro plan estratégico de infraestructuras, de una manera más global, diciendo que había que mejorar las comunicaciones duplicando y electrificando vías como Alicante-Murcia, Alicante-La Encina, Valencia-Cuenca, comarcas como Alcoi-Xàtiva, Gandía-Denia. Planteaba que las Cortes Valencianas instasen al Consell a que presente un plan director de ferrocarriles que suponga una coordinación con el Estado central, un modelo consensuado y con una financiación garantizada para reforzar y ampliar las prestaciones ferroviarias convencionales del tren en la Comunidad Valenciana y que nos permita dotarnos de unas modernas capacidades de transporte, tanto de personas como de mercancías, en unas condiciones de competitividad y accesibilidad adecuadas.

Es cierto que la sensibilidad del Gobierno ha quedado demostrada cuando se aprobó, en el debate de los anteriores presupuestos generales, una enmienda para modernización de esta línea con un millón de euros, que desde luego se va a llevar a cabo. De todas maneras, nuestra enmienda va en el sentido de que el plan estratégico de infraestructuras ha de mejorar todas las conexiones desde un punto de vista integral, con una especial sensibilidad hacia los trenes regionales. Las prioridades han de ser reponer el parque, la adquisición de modelos más eficientes, establecer estrategias con las comunidades autónomas. Con ocasión del debate de una moción consecuencia de interpelación urgente, el señor Herrera también apuntaba desde su grupo que lo que hay que hacer también es plantear compromisos territoriales. Dicho de otra manera, hoy no se puede hacer política de infraestructuras sin tener presentes a las comunidades autónomas, sin obviar a la Comunidad Valenciana, sus necesidades y los planteamientos que va a hacer. Por ello, hemos planteado la enmienda que en el transcurso de la mañana trataremos de transaccionar para conseguir el máximo consenso.

El señor **PRESIDENTE:** Por Esquerra Republicana de Catalunya, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO:** Nuestro grupo presentó una proposición no de ley en el mismo sentido, por lo tanto la doy como acumulada. Estamos a favor de la proposición que ha presentado el Grupo Izquierda Unida.

Estamos hablando del ferrocarril más antiguo, del primer ferrocarril que se construyó en el País Valencià, el Alcoi-Xàtiva, con más de 130 años y que está en una situación deplorable. Se ha hecho referencia a la sensi-

bilidad del Gobierno al aprobar este millón de euros en los presupuestos del Estado para 2005, y yo lo quiero matizar. Cuando el Gobierno envió los presupuestos a esta Cámara no figuraba ninguna inversión y, gracias a una enmienda de tres grupos de esta Cámara, se incorpora este millón de euros; repito, en los presupuestos que remitió el Gobierno a esta Cámara no figuraba ninguna inversión para el ferrocarril Alcoi-Xàtiva.

Miren, esta línea tiene características similares a una línea de Cataluña, Lleida-La Pobla, cuya gestión fue recientemente traspasada del Gobierno central a la Generalitat de Catalunya pues, a partir del 1 de enero de este año se gestiona por Ferrocarriles de la Generalitat. Deseo al País Valencià mucha más suerte en el traspaso de esta línea que la que tuvo la Generalitat de Catalunya. El traspaso que se ha hecho de esta línea, con un déficit de explotación elevado y con una situación de las infraestructuras que muestran el abandono inversor durante muchos años, ha obligado al Gobierno autónomo a soportar el déficit y a acometer las obras en infraestructuras que no se han hecho durante años anteriores. Ojalá les traspasen esta línea como mínimo con la partida presupuestaria suficiente para poder acometer la modernización de esta línea.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Campoy Suárez.

El señor **CAMPOY SUÁREZ:** Se presenta hoy una proposición no de ley por el Grupo de Izquierda Unida que efectivamente denuncia una situación de disfunción de esa línea férrea. Sin embargo, habría que tener toda la información. Soy consciente de que para la señora Navarro, de Izquierda Unida, referirse al Grupo Popular es esencial en su discurso, pero sería deseable, si no es posible que se sea imparcial, que al menos sea objetiva. Quiero decir aquí que el abandono prolongado de esta línea, al que se ha aludido, se produce ya en época del Gobierno socialista, es decir, cuando era entonces ministro Borrell. Fue la Administración socialista la que dismanteló los servicios de mercancías, fue la Administración socialista de entonces la que suprimió la línea del mapa de Renfe de recorridos para viajeros y fue la Administración socialista la que dejó técnicamente muerta esta línea. Si ha habido esfuerzos por la pervivencia de esta línea hay que atribuírselos al Partido Popular y a la Generalitat Valenciana. No se puede echar la culpa de la situación a la Generalitat Valenciana pues sin tener asumida la transferencia o la titularidad de esa línea, a través de un protocolo, ha firmado tres convenios mediante los cuales, en primer lugar, se garantiza el mantenimiento de la línea, asumiendo el déficit que genera, que sólo en el año 2004 representó 1,6 millones de euros. Además, por estos convenios se han llevado a cabo actuaciones por la Generalitat y por la Conselleria de mejora del servicio y de reducción del tiempo de viaje, sólo en el tramo Agres-Onteniente se han invertido 3 millones de euros. Además, la Generali-

tat tiene planteadas inversiones importantes en esta línea, por una parte, para mejorar su infraestructura, es decir, el trazado, como acortar los tiempos de viaje, o la supresión de la curva de Benigánim, cuyo proyecto ya está terminado por parte de la Generalitat; prueba de ello es que en los Presupuestos Generales de la Generalitat para 2005 existe ya una partida presupuestaria sobre la redacción del proyecto de la nueva estación de Albaida, además de contemplar la cobertura del déficit de explotación.

Si ha habido dejadez ha sido en la etapa socialista. La enmienda que ha presentado el Grupo Socialista propone estudiar —con lo cual implícitamente nos da a conocer que esta línea no viene contemplada en su flamante Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes— las actuaciones necesarias para la pervivencia de esta línea. Nosotros entendemos, y sin que sirva de precedente, al igual que ha expuesto el portavoz de Esquerra Republicana de Catalunya, que la solución de esta línea es su traspaso a la Generalitat. El Grupo Socialista y el Gobierno se tienen que pronunciar a la hora de transferir dicha línea, tal y como se ha hecho con ciertas líneas en Catalunya, como ha dicho el representante de Esquerra Republicana de Catalunya.

Nuestro grupo se va a oponer porque ninguna de las medidas que contempla la proposición no de ley logra resolver los problemas de esta línea, que, como decía el portavoz de Esquerra Republicana de Catalunya, es histórica y pionera. Propugnamos y defendemos su traspaso a la Generalitat Valenciana.

El señor **PRESIDENTE:** Señora Navarro, puede pronunciarse ahora sobre si acepta o no la enmienda o, si quiere, lo dejamos para el momento de la votación.

La señora **NAVARRO CASILLAS:** Señor presidente, la enmienda en los términos en los que está redactada desde luego no la acepto, pero tenemos toda la mañana para intentar llegar a un acuerdo.

— **RELATIVA A LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD ENTRE FERROL Y BILBAO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000253.)**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos al segundo punto del orden del día, proposición no de ley relativa a la línea de alta velocidad entre Ferrol y Bilbao, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra su portavoz el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO:** Señorías, la proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Popular en esta Comisión es consecuencia de la aprobación del Plan Galicia en el Con-

sejo de Ministros celebrado en la ciudad de Coruña el día 24 de enero de 2003, en el que se adquirieron importantes compromisos con la ciudad de Ferrol en materia de infraestructuras ferroviarias. Entre otros, se tomó el acuerdo de la apertura de un corredor de alta velocidad entre las ciudades de Ferrol y Bilbao como garantía de dinamización e impulso de la comarca ferrolana y del norte de la provincia de Lugo, con el fin de potenciar los intercambios con la cornisa cantábrica, constituyendo una conexión fundamental entre Galicia y la frontera con Francia. De hecho, el estudio informativo de los tres tramos que componen el corredor de alta velocidad del Cantábrico fueron adjudicados el 23 de mayo de 2003 por el anterior Gobierno como inicio de los trámites que llevarían a la ejecución final del citado corredor. Por otro lado, en lo que se refiere al tren de alta velocidad en su conexión Coruña-Ferrol, el Congreso de los Diputados aprobó que estuviera finalizada en el año 2009, aspecto fundamental para la propia ciudad de Ferrol, puesto que permitiría un mayor tráfico de viajeros entre las dos ciudades y garantizaría la conexión de Ferrol con Madrid por alta velocidad en el horizonte del mismo año 2009.

En definitiva, la actuación que nosotros proponemos permitiría, más allá de una cuestión meramente local, enlazar el sistema de ciudades de Galicia con los de Asturias, Cantabria, País Vasco y Francia, lo que unido a su conexión directa con el eje atlántico, permitiría potenciar la articulación del conjunto del arco atlántico ibérico como un nuevo ámbito de desarrollo europeo y proporcionando a Galicia una posible clave como rútila de integración en este espacio emergente. Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso ha presentado la proposición no de ley que insta al Gobierno al cumplimiento de los compromisos adquiridos en el Plan Galicia con la ciudad de Ferrol, y concretamente al remate de las obras del AVE Ferrol-Coruña en el horizonte temporal 2007-2009 y a que los trámites que permitan iniciar los trabajos de ejecución del AVE Ferrol-Bilbao sea en el horizonte temporal más breve posible, sobre todo respetando los tiempos de finalización de las obras.

La proposición no de ley que se presenta, y que tiene fecha del mes de septiembre del año 2004, evidentemente tiene algunos aspectos que están ya rebasados por los acontecimientos y por las fechas, por ello, los puntos exactos y los términos exactos a los que yo me he referido en este momento son en los que quedaría redactado el punto en el que el Grupo Parlamentario Popular insta al Gobierno a estas dos peticiones.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley han formulado enmiendas el Grupo Parlamentario Mixto y el Grupo Parlamentario Socialista. Señor Rodríguez, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene S.S. la palabra para defender su enmienda.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Efectivamente, el itinerario denominado de alta velocidad entre A Coruña y Ferrol fue incluido en el plan de infraestructuras terrestres del Partido Popular, después de ser presentado en el año 2000, porque existía la evidencia discriminatoria de que esta ciudad y su comarca quedaban al margen de la conexión de todas las ciudades del Estado español en esa vertebración radial con lo que era la capital del Estado. Era tan alarmante que llegaba un itinerario de alta velocidad hasta Ponferrada y, sin embargo, se dejaba excluido a Ferrol, que no es precisamente una ciudad que no tenga que ver con las competencias y responsabilidades del Estado.

El Gobierno del Partido Popular, después de protestas y de dejar de manifiesto esta discriminación, incluyó de forma simbólica y política esta ciudad en el mapa de las infraestructuras ferroviarias que teóricamente se iban a modernizar. De esa manera hay la creencia de que Ferrol quedará integrado en el eixo atlántico de alta velocidad, que también fue una conquista sacada a pesar de la ineffectividad inicial del Gobierno de entonces. Aún hay que recordar el momento en el que el señor Álvarez Cascos afirmaba con total impasibilidad que en Galicia, en concreto entre A Coruña y Vigo, no se necesitaba ni electrificación ni doble vía. Afortunadamente, el debate político, las continuas reivindicaciones, en concreto en este Congreso de los Diputados, llevó al ministro a que asumiese esta rectificación y hoy se está construyendo este eixo atlántico entre Coruña y Vigo con doble vía, si bien la electrificación tendrá que esperar seguramente hasta el año 2010.

El fin de la obra A Coruña-Vigo era teóricamente en el año 2007, pero les vuelvo a repetir que hasta el año 2010 a este paso no tendremos los 160 kilómetros que hay que construir, toda una prueba de cómo se actúa en nuestro país, a pesar de tratarse de un itinerario que, representando un salto cualitativo muy importante en el funcionamiento del ferrocarril en Galicia, no va a pasar de 140-150 kilómetros por hora, lo cual desde nuestro punto de vista no es problemático, lo más problemático es que, a pesar de ser así, resulta que es un itinerario que deja todas las villas intermedias sin conexión y prácticamente nada más que va a valer para conectar A Coruña, Santiago, Vilagarcía de Arousa, Pontevedra y Vigo. Villas tan importantes como Ordes, Padrón, Pontecesures, quedan prácticamente desconectadas del ferrocarril. Además ese itinerario se ejecutó sobre la línea anterior, es decir que aquí no va a quedar un ferrocarril aparte para mercancías o para cercanías, lo cual tampoco nos parece preocupante, puesto que pensamos que el modelo más adecuado para nuestro país sería la compatibilidad de mercancías y viajeros y la vertebración del país que, vuelvo a repetir, no se cumple adecuadamente, ni siquiera a pesar de no tratarse de trenes de alta velocidad como los que hay en Andalucía o los que se construyen para Valladolid o para Cataluña y Aragón, o incluso para el propio Levante.

Les digo todo esto porque sería terrible que Ferrol quedase descolgado de este eje atlántico de alta velocidad, en el cual se le acabó incluyendo precisamente por presión política. Es de esperar que funcione todo el eje desde Ferrol hasta Oporto en el año 2009-2010, un corredor que tiene una potencialidad igual, o superior si contamos con Lisboa, a la que hay en el Levante desde Barcelona hasta Valencia.

En todo caso, para nosotros sigue siendo preocupante que, aparte de estar dormido en el cuarto del ministerio el proyecto que el señor Álvarez Cascos presentó para el trayecto A Coruña-Ferrol, este proyecto, bajo nuestro punto de vista, tiene muchos problemas. Les voy a dar algunos datos que nos debían de llevar por lo menos a ciertas cavilaciones. Se va a convertir un trayecto de 70 kilómetros en 56 kilómetros, se van a invertir teóricamente 413 millones de euros. Pues bien, 56 kilómetros se van a hacer en 27 minutos, es decir, 124 kilómetros por hora, pero eso sí, la línea queda desvinculada de todo el trazado que está habitado, nada más que vale para A Coruña-Ferrol y para continuar a Vigo, a Vilagarcía, a Pontevedra, a Oporto, cuando se pueda. No deja de ser problemático este trazado que, vuelvo a repetir, es un tren convencional, una inversión tan elevada y encima desarticulando o desvertebrando el territorio.

Sé que el ministerio quiere pasar a nueva información pública, no para rectificar el modelo sino precisamente para ver si se retiran muchas alegaciones o haciendo pequeñas rectificaciones que hagan más trágico este nuevo proyecto, que tiene una afectación ecológica grave, y no solamente en el trayecto de las proximidades a A Coruña sino incluso en la forma de saltar el río Eume o incluso la cantidad de túneles que hay que hacer, seguramente sin mucha necesidad. En todo caso, nuestra modificación intenta que se vaya a un modelo de doble vía electrificada, compatible para viajeros y mercancías, con una velocidad media no inferior a 150 kilómetros por hora en los trenes de largo recorrido. Pensamos que éste debía de ser el debate racionalizador, vuelvo a repetir, de algo que no se sustenta: tanto dinero para tan poca velocidad y tanta afectación desde el punto de vista del ecosistema.

En relación con el tramo Ferrol-Bilbao, quiero expresar una preocupación del Bloque Nacionalista Galego. Nos parece correcto que se articule todo lo que es el Cantábrico con Europa y con el eje atlántico, pero seguimos teniendo también una cierta perplejidad porque este diseño debía de ser compatible para viajeros y mercancías. Habría que aclarar cómo va a incidir esto en la actual línea de FEVE. Desde el punto de vista de Galicia, sería grave que ese ferrocarril no valiese más que para salir de Ferrol e ir corriendo a Oviedo o a Donosti y que no valiese ni para Ortegal, ni para A Mariña, ni siquiera para tener trenes de carácter regional o trenes de cercanías. Vuelvo a repetir que no nos debemos dejar obnubilar por la competitividad de la alta velocidad en plan de 300 kilómetros, o 350, sino que habría que buscar un modelo que valiese para lle-

gar, en unas tres o tres horas y media, a San Sebastián, a Donosti, y al mismo tiempo que valiese para que pudiesen circular trenes que cumpliesen un servicio de vertebración interna, por lo menos en el caso gallego; si no, esto no tiene justificación ninguna, porque da la casualidad de que, efectivamente, el mayor número de usuarios potenciales y reales del ferrocarril en Galicia desde luego no está donde teóricamente los situamos. En este sentido van nuestras enmiendas. La última es una enmienda que agradecería sobre todo que el Partido Popular la tuviera en consideración para el futuro, que es que en el texto de la proposición no de ley no se respeta para nada la legalidad en materia de topónimos. No hay ningún país en el Estado español que tenga este problema tan grave. O sea, a nosotros nos tienen que llamar como quieren los demás, no como se llaman los nombres en nuestros lugares. A estas alturas, no se puede andar con El Ferrol y con La Coruña. ¿No tendrían la misma actitud si yo empezara a decir El Cádiz? Yo creo que se sublevarían los señores que hay aquí, dirían: Muchacho, rigor y métete en tu casa. Señores, en fin, yo no sé para qué estarán las leyes. Este afán de españolizar ese país como sea, como si fuera El Aaiún, a estas alturas a mí me parece un poco penoso. Ya que hablamos de respetar la legalidad y el Estado de derecho, a ver cuándo cumplimos para todo y no solamente para una chorrada metodológica de no sé qué gobierno de la comunidad autónoma que hizo no sé qué trámite. La ley está para cumplirla, cumplámosla, y sobre todo por respeto a nosotros mismos.

El señor **PRESIDENTE:** Ha presentado enmienda también el Grupo Parlamentario Socialista. Señor Carro, tiene S.S. la palabra para defender su enmienda.

El señor **CARRO GARROTE:** Los tramos de AVE citados en la proposición, Ferrol-Coruña y Ferrol-Bilbao, forman parte efectivamente del enunciado del llamado Plan Galicia, que fue aprobado en un Consejo de Ministros en A Coruña después de la catástrofe del *Prestige*, pero es también conocido que dicho plan era sólo eso, un enunciado de actuaciones sin consecuencias presupuestarias ni plazos claramente establecidos. En cualquier caso, sería incluso entendible que el primer documento aprobado como intento de respuesta a la catástrofe del *Prestige* fuese inconcreto, pero el hundimiento se produjo el 13 de noviembre de 2002, en tiempo suficiente para presentar en el Congreso o en el Senado enmiendas que establecieran mecanismos de financiación extraordinaria. La elaboración del presupuesto de 2004, realizada en el año 2003, pudo ser la oportunidad para ver plasmados los enunciados del Plan Galicia en los Presupuestos Generales del Estado. Nada de esto sucedió y tuvo que ser el Gobierno socialista el que, en primer lugar, dotara a Galicia del mejor presupuesto de su historia, el que consignara a las actuaciones del Plan Galicia, todo el presupuesto ejecutable y el que está trabajando para acelerar los trámites

de las actuaciones pendientes para poder cumplir con su compromiso electoral de mejorar el Plan Galicia, y el que está diseñando un plan de infraestructuras PEIT en el que se incluyen todas y cada una de las actuaciones del Plan Galicia, con el ofrecimiento expreso de diálogo con los agentes económicos y sociales y con las comunidades autónomas y finalmente con el Parlamento.

En relación al cumplimiento del Plan Galicia es sobrada la posición del Partido Socialista, absolutamente conocida en esta Cámara, en la comparecencia del 1 de diciembre de 2004 de la ministra de Fomento ante esta propia Comisión. Precisamente por esta voluntad de diálogo y de cumplir con la palabra dada es por lo que el Grupo Socialista presenta una enmienda con el objetivo de clarificar más si cabe la voluntad de acometer las infraestructuras enunciadas en el Plan Galicia incorporadas al PEIT en los plazos comprometidos. Concretamente, el AVE Ferrol-Coruña se encuentra en fase de consideración de las alegaciones, que deberán ser estudiadas conjuntamente con la Xunta de Galicia y los ayuntamientos afectados, con el fin de alcanzar una solución de consenso que pueda plasmarse a la mayor brevedad posible en un nuevo estudio informativo. Asimismo, el AVE Ferrol-Bilbao está actualmente en fase de estudio de prospección de demanda, con lo que es necesario que el Gobierno impulse la redacción de los estudios informativos correspondientes, tal como se dice en la enmienda, a fin de completar su tramitación en el horizonte temporal más breve posible. Ese es el objetivo de la enmienda que presentamos.

El señor **PRESIDENTE**: Para un turno de fijación de posición, señor Beloki tiene la palabra.

El señor **BELOKI GUERRA**: De forma muy breve para decir que mi grupo apoyará todo lo que vaya en la dirección de que cuanto antes se clarifique el panorama de las infraestructuras del Estado español; en concreto apoyará esta iniciativa que hace referencia a una línea de alta velocidad entre Ferrol y Bilbao.

Lamentamos, como grupo, que estemos en un desorden, que entendemos considerable, de enfoque de lo que puedan ser las obras de infraestructuras estratégicas a desarrollar en el conjunto del Estado, en el sentido de que hay muchas cosas que vienen del pasado, que vienen de un pasado a nuestro juicio desordenado, y donde, con razón por otra parte, cada uno de nosotros estamos intentando que todo entre en los mismos términos en los que cada cual quisiera que cuanto antes lo suyo se asentara. Estamos en un auténtico desorden que no ha de conducir en absoluto a un buen fin, salvo que todos, procedimentalmente al menos, nos ordenemos.

Por razones ajenas a mi voluntad, no pude participar en el debate que ayer hubo en el Pleno sobre el tema del PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte), pero en cualquier caso estamos en algo así como en un debate que va apareciendo por todos los lados y

que va apareciendo, insisto, de forma desordenada. Nuestro posicionamiento es el de que de una vez deberíamos entrar a una reflexión, para lo que hace falta una metodología compartida, sobre lo que estratégicamente deben ser las infraestructuras a desarrollar en los próximos años. La verdad es que como grupo no sabemos a quién dar crédito, porque se nos ha acabado el que teníamos para unos y para otros, por razones que en este momento no voy a desarrollar, no sabemos a quién darle crédito, pero queremos dárselo a alguien para que de una vez en este tema se entre a fondo. Creemos nosotros básicamente desde esta perspectiva que el PEIT puede ser una buena ocasión para entrar al tema. Estamos procediendo a una lectura seria del PEIT, una lectura que debemos hacer todos de forma desapasionada para que al final de la historia tengamos claro todos qué proyectos existen que sean auténticamente estratégicos en el campo de las infraestructuras del transporte, que creemos que es un tema mayor. En esa dirección, apuntamos a que todo en este momento se está posicionando con urgencia. Nosotros apoyamos, por ejemplo, esta propuesta relativa a la línea de alta velocidad entre Ferrol y Bilbao, pero queremos meterlo en un paquete de reflexión que debe desembocar, insisto, en lo que pueda ser y debe ser una reflexión estratégica sobre cuáles son los grandes ejes infraestructurales del transporte que sean los que vayan configurando este Estado.

Apoyamos, pues, pero hacemos votos para que de alguna forma todos busquemos un campo de distensión y de reflexión y una metodología compartida para ver si esta vez nos tomamos en serio esto de un plan estratégico de infraestructuras de transporte y comunicación, pero lamentamos no poder dar mayor crédito a nadie en este momento por muchas cosas, entre otras porque ya va pasando el tiempo y algunos de los comportamientos que está habiendo del Gobierno actual no nos satisfacen en absoluto, pero todavía estamos a tiempo para entre todos hacer este esfuerzo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández de Mesa, puede, si quiere, posicionarse sobre si acepta las enmiendas ahora, o lo puede hacer cuando vayamos a someterlas a votación.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Lo hago ahora mismo porque el Grupo Parlamentario Popular, que ya ha entregado una propuesta alternativa a la enmienda presentada por el Partido Socialista Obrero Español. A la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, en lo que se refiere a su primer punto, nosotros presentaríamos una alternativa que dijera lo siguiente. Punto primero: En lo que se refiere al trazado entre Ferrol y Loureda, remita a la mayor brevedad posible el expediente del Ministerio de Medio Ambiente para la emisión de la preceptiva declaración de impacto medioambiental. Un segundo punto diría: En lo que respecta al trazado entre Loureda y A Coruña, en función de las alegaciones presentadas,

defina a la mayor brevedad posible el trazado definitivo que ocasione menores afecciones y acometa con urgencia los trámites necesarios al efecto.

Por las conversaciones que ya se han producido entre la Consejería de Política Territorial de la Xunta de Galicia y el propio Ministerio de Fomento, el trazado propuesto discurriría en sentido oeste desde las proximidades del enlace de Cecebre, cerca de la autopista del Atlántico, hasta la salida del túnel de la variante de Bregua en dirección a A Coruña. Luego, el nuevo trazado propuesto estaría conformado por tres curvas, con un radio mínimo de 2.500 metros, y dos rectas de 4.186 y 3.887 metros, respectivamente, sumando un total de 15,2 kilómetros, tal y como habían acordado el Ministerio de Fomento y la propia Xunta. El trazado Coruña-Ferrol propuesto por la Xunta de Galicia reducía en dos minutos el tiempo del recorrido entre Coruña y Ferrol, de pasar de 27 a 25 minutos, aunque se incrementara la longitud en 5 kilómetros. Nosotros creemos que esta alegación mejoraría la conexión entre Ferrol y Coruña al eliminar las rigideces de entrar a la ciudad herculina por las Jubias, que es una de las cuestiones que se había hablado también.

El tercer punto al que nosotros nos referimos al presentar una alternativa al punto primero de la enmienda del Partido Socialista diría que, en todo caso, se garantice la finalización de las obras en el año 2009, —que es lo realmente importante—, tal y como se dispone en la moción aprobada por unanimidad en el Congreso el pasado día 22 de junio de 2004. Es decir, el día 22 de junio de 2004 se alcanzó un acuerdo y todos los grupos de la Cámara votaron a favor un texto cuyo último objetivo es garantizar los plazos de finalización de las obras que entre todos, con mejor o peor acierto, estamos tratando de sacar adelante, tanto del AVE Ferrol-Coruña como del eje atlántico Ferrol-Bilbao y su conexión definitiva.

Tengo que hacer una apreciación, señor Carro...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández de Mesa, éste es un turno exclusivamente para posicionarse sobre las enmiendas.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Es que he sido muy breve en mi exposición anterior y querría ampliarla un poco.

El señor **PRESIDENTE**: Se lo digo a usted y lo digo en general para lo que sigue. La benevolencia del presidente en este final no llega a dar un turno reglamentario.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Bien, le estoy ofreciendo una alternativa al punto primero que es exactamente el que he leído, y al punto segundo, que dice que se insta al Gobierno a que continúe impulsando la redacción de los estudios informativos correspondientes al AVE Ferrol-Bilbao a fin de

completar su tramitación en el horizonte temporal más breve posible. Nosotros la aceptaríamos también si se añadiera: garantizando que esté finalizado en el horizonte temporal 2012-2014, según la moción que aprobamos el 22 de junio del año 2004. Eso en cuanto a las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista.

En cuanto a la enmienda presentada por el Grupo del Bloque Nacionalista Gallego, la exposición de motivos no tenemos ningún inconveniente en aceptarlo, señor Rodríguez, aunque quiero recordarle, y sirva la anécdota, que yo asistí a una presentación de la Fundación Pablo Iglesias en la ciudad de A Coruña no hace muchos meses en la que evidentemente había escritos de la época que se referían a la ciudad de El Ferrol en la época aquella. Independientemente de eso, nosotros no tenemos ningún inconveniente a que se traiga al papel lo que es habitual a la hora de hablar y llamar Ferrol a Ferrol y Coruña a Coruña, no hay ningún inconveniente.

En cuanto a la segunda parte, nosotros creemos que las características técnicas están en el propio documento del proyecto que se está realizando este momento por el Ministerio de Fomento. En todo caso, si se aceptaran las alternativas presentadas por nuestro grupo al Grupo Parlamentario Socialista, cerraríamos el acuerdo con el texto que yo propongo en este momento como alternativo.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego a los señores portavoces, tanto del Grupo Popular como del Grupo Socialista —lo digo para no abrir más turnos— que, como se ha ofrecido una transaccional, a ser posible la pacten antes de someterla a votación.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A PROGRAMAR LA CONSTRUCCIÓN DE UNA ESTACIÓN DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-BARCELONA-FRONTA FRANCESA EN EL AEROPUERTO GIRONA-COSTA BRAVA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 161/000337.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto tercero del orden del día, proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a programar la construcción de una estación de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa en el aeropuerto Girona-Costa Brava, formulada por el Grupo Parlamentario Catalán.

Señor Xuclà, tiene la palabra para defender la proposición no de ley.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Intervengo para defender esta proposición no de ley que tiene por objeto que esta Comisión discuta, y apruebe en su caso —y espero que así sea—, un pronunciamiento político sobre la

oportunidad de que en la línea ferroviaria entre Madrid-Barcelona-frontera francesa haya una estación en el aeropuerto Girona-Costa Brava.

Estos días en que de forma tan reiterada, como es propio —estamos en período de campaña electoral— se habla de Europa, yo quiero recordar que para las gentes de Cataluña y para las gentes de la demarcación de Girona, las ideas de progreso, de bienestar, los estándares europeos también en materia de infraestructuras, desde hace muchos años van acompañados con el objetivo político de articulación territorial vinculada a la construcción de una línea de alta velocidad. Quiero recordar que en el año 1986, mucho antes de que se introdujera la alta velocidad en la Península, el Gobierno de la Generalitat encargó el primer proyecto de conexión por alta velocidad entre Barcelona-Perpinyà para la futura conexión con Montpellier, y así para la conexión de Catalunya con el conjunto de Europa a través de la línea de alta velocidad.

En fecha de hoy, en el año 2005, estamos a la expectativa de la llegada de esta alta velocidad después de un calendario reiteradamente revisado. Hasta hace unos meses, hasta finales del año pasado, la fecha para la llegada de la alta velocidad a la demarcación de Girona, la fecha oficial, la fecha del Gobierno, era el año 2004. Es una pura constatación empírica que hemos superado el año 2004, que la alta velocidad no ha llegado, que el nuevo horizonte planteado por el actual Ejecutivo es el año 2009. Ante esta perspectiva del año 2009, creo que el año 2005 es el momento apropiado y oportuno para discutir en esta Comisión cómo llega la alta velocidad a la demarcación de Girona, cómo llega bien, porque ésta es una decisión estratégica importantísima para la vertebración territorial del conjunto del área de influencia, del conjunto de la provincia, de la demarcación, de la circunscripción, pero también de territorios colindantes.

En este sentido, el ánimo que acompaña a esta proposición no de ley, a esta iniciativa, es que haya una estación, una parada del tren, en el aeropuerto Girona-Costa Brava, que en la secuencia del trayecto Barcelona-Girona, Girona-Figueras, Figueras-Perpinyà, haya una estación de tren en el aeropuerto, complementaria —desearía dejar esto claro y quizás a través de alguna incorporación quedará más explicitado— con la estación de Girona centro, la estación actualmente programada, una estación después de un trazado subterráneo importante. La decisión de hacer pasar la alta velocidad por el centro de Girona fue del anterior Gobierno, y el día 23 de junio, a instancias de una pregunta parlamentaria en el Pleno del parlamentario que les habla a la ministra de Fomento, el nuevo Gobierno ratificó la voluntad de que exista esta estación subterránea, un proyecto de gran envergadura, en el centro de Girona.

Alguien puede plantear la oportunidad de que existan dos estaciones relativamente cercanas. Señorías, les quiero invitar a la reflexión, y especialmente las señorías que provienen de la demarcación de Girona son

perfectamente conocedoras del debate que existe en la demarcación y en el conjunto de Catalunya, sobre la importancia que tiene esta futura estación en el aeropuerto Girona-Costa Brava para prestar servicio al conjunto de la demarcación, al conjunto de las comarcas de Girona, pero también a otras zonas de influencia; ésta puede ser la estación de referencia del Vallès oriental, ésta puede ser la estación de referencia de una amplia zona de influencia. Este grupo parlamentario cree que para hacer las cosas bien respecto de la llegada de la alta velocidad a la demarcación de Girona, es muy importante que pretendamos, que persigamos un cierto principio, si se me permite la expresión, de alteridad, que algunos trenes paren en el aeropuerto y que algunos otros trenes paren en el centro de la ciudad de Girona. Esto también da satisfacción a una reivindicación de los gobiernos de la Generalitat, el anterior y el actual, de que los tres aeropuertos catalanes estén conectados por alta velocidad.

Quiero recordar que la propuesta de que exista una estación en el aeropuerto Girona-Costa Brava, no hace nada más que dar servicio, como les decía, a muchas comarcas y a muchos municipios —no les quiero aburrir con la referencia a estas comarcas y a estos municipios— de la demarcación de Girona, pero también da servicio a la propia ciudad de Girona, pues para algunos barrios de Girona, pues algunas zonas de Girona, es más fácil el acceso a la estación del aeropuerto que el acceso a la estación del centro de Girona.

Esto me lleva a otro argumento para finalizar, señor presidente, que es el argumento de la sostenibilidad en la movilidad en nuestra demarcación, en nuestra provincia. Hay motivos para interrogarnos, para reflexionar sobre la sostenibilidad del acceso de gran cantidad de coches privados al centro de Girona, cuando SS.SS. conocen las posibilidades pero también los límites de este acceso al centro de Girona. Creemos desde el Grupo Parlamentario Catalán que es mucho más inteligente estudiar un sistema integrado de buena comunicación entre el centro de Girona y la propia estación del aeropuerto, más teniendo en cuenta que con la futura liberación de un terreno importante, con el soterramiento de la línea convencional y de la línea de alta velocidad, queda un espacio suficientemente importante como para conectar, con las nuevas formas de comunicación a través de un equivalente a lo que pueden ser los trenes ligeros, la estación del aeropuerto de Girona con el centro de Girona.

El planteamiento del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió no es un planteamiento muy alejado de los planteamientos del Gobierno, y es que el propio Gobierno español, en respuesta parlamentaria escrita a este diputado, de 11 de enero del año 2005, abre la puerta a la construcción de esta estación en el aeropuerto de Girona-Costa Brava. Esta respuesta parlamentaria hacía referencia a que en el actual redactado ya se contempla la construcción de un apeadero técnico ubicado en el término municipal de Vilovi d'Onyar. Termina

esta respuesta parlamentaria con la siguiente frase: Esto podría posibilitar en el futuro la ubicación de una posible estación. El argumento que defiende mi grupo parlamentario es coincidente, converge, con los planteamientos expresados por la respuesta parlamentaria del Gobierno.

Insisto, para terminar, que éste es un planteamiento que hace mucho más sostenible la movilidad dentro de la ciudad de Girona y en el conjunto de las comarcas de Girona. Sobre este planteamiento ha habido aportaciones de distintos grupos parlamentarios que contribuyen a enriquecer esta mejor llegada de la alta velocidad a la demarcación de Girona.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley le ha formulado una enmienda el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa tiene la palabra la señora Sánchez-Camacho.

La señora **SÁNCHEZ-CAMACHO PÉREZ**: En primer lugar, agradecer la presentación de esta proposición no de ley por el Grupo de Convergència i Unió, en la que creo que se va a producir un consenso mayoritario de todas las fuerzas políticas representantes de la demarcación de Girona, en tanto en cuanto todos convergemos en la necesidad y en la importancia de lo que fue la propuesta de la alta velocidad en nuestras comarcas y lo que fue el tren de alta velocidad hasta la frontera francesa, en concreto a la demarcación de las comarcas gironinas. Por eso, el Gobierno del Partido Popular tuvo una prioridad absoluta en que el trazado desde Madrid hasta la frontera francesa tuviera especial atención entre Girona-Figueras, Figueras-frontera francesa. Los tramos y a los plazos que se han establecido, se han modificado a lo largo del tiempo, no sólo con la parada en Barcelona, capital de Cataluña, sino también respecto a Girona y respecto a frontera francesa, como muy bien conocen los diputados, incluso también por convenios y modificaciones que tuvieron lugar con las autoridades y con los representantes del Gobierno francés. Sobre el objeto de esta proposición no de ley nosotros estamos de acuerdo, en tanto en cuanto no sólo es una petición de los interlocutores económicos y sociales de las comarcas de Girona; estamos hablando de la Cámara del Patronat de Comerç i Turisme, es decir, de todos, incluso de los agentes sindicales, es una petición absoluta y unánime de todos y cada uno de los agentes económicos y sociales de las comarcas gironinas.

Nosotros entendemos que una propuesta importantísima para la ciudad, para el desarrollo sostenible y para la movilidad de la misma, como muy bien ha dicho el diputado proponente, fue la creación de una estación en el centro de Girona, Girona-centre, con el tramo soterrado, que va a ser de extraordinaria importancia y viabilidad para las comunicaciones en la ciudad de Girona. Yo querría añadir la importancia que ha tenido el aeropuerto de Girona-Costa Brava, que muchos estábamos defendiendo desde hace mucho tiempo; ahora, gracias

a los vuelos de menor coste o los vuelos de bajo coste, está teniendo una gran actividad, incluso se están produciendo problemas añadidos de dónde se ubican determinados vehículos, dado que la zona de aparcamiento del aeropuerto ha quedado pequeña. Eso nos está demostrando la importancia, el dinamismo y la actividad que está teniendo en aeropuerto de Girona-Costa Brava y lo que eso supone para el turismo y la dinamización de la actividad turística en nuestras comarcas Baix y Alt Llobregat, que dependían directamente de la actividad de ese aeropuerto.

Queremos decir al diputado proponente que estamos absolutamente de acuerdo con el hecho de que se realice una estación parada en ese aeropuerto, estamos además defendiendo que no todos los aeropuertos y no todos los tramos, tanto en el Madrid-Sevilla como en el Madrid-frontera francesa, no en todos existe parada en los aeropuertos ni se tiene que parar en todas las estaciones, pero sí es cierto que esa parada técnica y esa estación en el aeropuerto de Girona posibilitaría, como muy bien ha dicho, la conexión a otras comarcas, también la conexión a determinados barrios de la ciudad de Girona. Por tanto, nosotros vamos a apoyar esa proposición no de ley, eso sí, añadiendo una enmienda, señor presidente, que entendemos que es de modificación-adición, puesto que lo que hace es reconocer el tenor literal de la parte dispositiva de la proposición no de ley pero únicamente añadimos: sin perjuicio de mantener la oferta programada y los servicios programados en la estación principal de Girona-centre con el paso soterrado en el tramo de esa línea de alta velocidad.

Nosotros creemos que puede ser perfectamente aceptada por el Grupo de Convergència i Unió o, en su caso, llevada a transacción con otras enmiendas propuestas; eso es opción del grupo proponente. Nosotros sí creemos que ahora es viable hacer esa estación y, además, que se debe mantener la prioridad de la estación principal, sobre todo por el esfuerzo que todos hemos hecho para que ese tramo soterrado, esa estación soterrada, sea una realidad pronto en las comarcas de Girona.

El señor **PRESIDENTE**: También ha formulado enmienda el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor Sáez Jubero.

El señor **SÁEZ JUBERO**: Nuestra aportación, que esperamos se pueda consensuar más adelante con el resto de grupos, a la proposición no de ley que formula el Grupo Catalán (Convergència i Unió) viene sobre todo a reforzar esta idea, que también ha expresado la portavoz del Grupo Popular, de la necesidad de esta estación también en Girona ciudad.

Al leer esta proposición no de ley pensábamos que se podía alimentar nuevamente una apertura en el debate de la vieja polémica entre la estación de Girona centro y la estación del aeropuerto de Girona-Costa Brava,

que afortunadamente entiende este portavoz está perfectamente superada. El portavoz del Grupo Catalán (Convergència i Unió), señor Xuclà, ya nos ha referido la necesidad de que esta estación de Girona centro se mantenga, y el acuerdo entre todas las administraciones intervinientes sobre la necesidad de que exista esta estación de Girona-centro tampoco va en detrimento de la oportunidad de que en otro momento exista otra estación también en el aeropuerto de Girona-Costa Brava.

Para Girona y para el área urbana de Girona esta estación en Girona-centro es importantísima por el valor de centralidad que da esta estación para la conexión con las distintas capitales europeas. La mayoría de estaciones del tren de alta velocidad en Europa se sitúan precisamente en centros urbanos, en París, en Lyon, en Bruselas, también en Sevilla, en Madrid y en Barcelona, lo que permite el traslado de tráfico de pasajeros desde los centros urbanos de las poblaciones más importantes. Además representa unas grandes posibilidades por la eliminación que supone del viaducto construido en el año 1970 y que significa una frontera urbana y visual muy grave para la ciudad de Girona.

El Ayuntamiento de Girona también se está preparando para esta infraestructura. Se ha hablado aquí de algunas dificultades de movilidad, y ya se están programando distintos aparcamientos que puedan aumentar la movilidad entre las distintas áreas urbanas de Girona, para que la gente que quiera acceder a esta estación pueda hacerlo con total comodidad.

En cuanto a la oportunidad de esta estación en el aeropuerto de Girona-Costa Brava, es verdad que la enorme vitalidad que está teniendo este aeropuerto en los últimos tiempos, gracias, como se ha comentado, a la implantación de las compañías aéreas de bajo coste, lo cual significa una auténtica revolución para nuestra demarcación, con prácticamente 50 vuelos diarios a la mayoría de capitales de Europa y un aumento de viajeros hasta una cifra anual de tres millones de viajeros, muy por encima de las previsiones que el plan director del aeropuerto había previsto para el año 2015, y también la oportunidad de que el trazado del tren de alta velocidad pase muy cerca de la ubicación actual del aeropuerto Girona-Costa Brava, dan valor a la posibilidad de que en un futuro exista también un apeadero o una estación de este tren de alta velocidad en el aeropuerto.

Para el Grupo Socialista es prioritaria la ubicación de esta estación en Girona ciudad, y tal como ha comentado el señor Xuclà, en una respuesta parlamentaria a una iniciativa suya, el Ministerio de Fomento ya ha proyectado la construcción de este apartadero técnico que deberá posibilitar la existencia de un apeadero para que en alguna de las frecuencias del tren de alta velocidad los trenes puedan pararse en este posible apeadero en un futuro.

Sin embargo, no nos resulta tan prioritario como la estación central de Girona, toda vez que deberá incrementarse también el tráfico aéreo en este aeropuerto de

Girona-Costa Brava, pero no de forma coyuntural, por lo que deberemos ver en el futuro si las necesidades de este aeropuerto hacen necesaria más adelante la construcción de esta estación en el aeropuerto de Girona-Costa Brava.

Esperamos poder consensuar con el resto de grupos una enmienda transaccional. Nuestra enmienda refuerza, para que no haya ya más dudas ni más polémicas abiertas, la necesidad de que exista esta estación en Girona centro, y la oportunidad de que cuando las necesidades, que todos deseamos, de este incremento del tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Girona-Costa Brava lo justifiquen, exista este apeadero en el aeropuerto. Si en el futuro el tráfico de pasajeros a nivel, ojalá, trasatlántico representa un incremento importante, será el momento, por qué no, de que el Ministerio de Fomento programe una estación en el aeropuerto de Girona-Costa Brava.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea intervenir? Por Esquerra Republicana tiene la palabra el señor Puig Cerdà.

El señor **PUIG CORDÓN**: En primer lugar, expreso la satisfacción por la proposición no de ley que ha presentado el Grupo Catalán (Convergència i Unió) porque pone encima de la mesa el debate sobre la necesidad de una estación del tren de alta velocidad en el aeropuerto, ya que entendemos nosotros que es vital para la promoción y la economía de las comarcas de Girona.

En la pasada legislatura el Grupo Popular y su diputado por Girona lanzó una propuesta en las comarcas de Girona, que tuvo un impacto mediático y de aceptación por diferentes partidos políticos, de aprovechar el paso de la línea de alta velocidad por la ciudad de Girona para soterrar la línea del tren convencional y de la alta velocidad. La primera reacción emocional que tuvo en las comarcas de Girona fue importante, pero, a la vez, dejó en el aire toda una serie de cuestiones técnicas sobre las dificultades que comportaba este soterramiento, respecto al cual nuestro grupo está de acuerdo en que es vital quitar el viaducto que pasa por la ciudad de Girona. Sin embargo, hay un debate mucho más importante sobre la sostenibilidad, el acceso y la facilidad de la utilización del tren de alta velocidad para los ciudadanos y ciudadanas de las comarcas de Girona. El hecho de construir una estación del tren de alta velocidad en el aeropuerto permite dar respuesta a unas necesidades, a una visión de futuro y a una visión más sostenible del territorio. En ese sentido, la demanda de las diferentes organizaciones empresariales, de la Cámara de Comercio, del propio Patronato de Turismo Girona-Costa Brava y de diferentes sectores del territorio, hace necesario poner encima de la mesa la necesidad de la construcción de esta estación. Además, el aeropuerto de Girona-Costa Brava, un aeropuerto que hasta hace pocas fechas

estaba casi sin utilizar, solo para vuelos chárter, en este momento, gracias a los vuelos de compañías como Ranyair, ha tenido una consolidación importante; pero creemos que no basta con eso, que ese aeropuerto no puede depender solamente de la compañía actual, principalmente de Ranyair, que está utilizando vuelos baratos y que ha tenido un impacto enorme en las comarcas de Girona.

Nuestro grupo ya presentó en una enmienda a los presupuestos para la creación de un PIF, de un punto de inspección fitosanitario, en el aeropuerto para consolidarlo como aeropuerto de salida en el tráfico de mercancías de exportación para empresas de las comarcas de Girona, sería otra apuesta para su consolidación, y entendemos que la estación del tren de alta velocidad en el aeropuerto nos permitiría consolidar esta política de las comarcas de Girona. Hoy en día es mucho más fácil al acceso al aeropuerto de Girona para los ciudadanos y ciudadanas de las comarcas de Girona y con el tiempo, el tiempo nos permite reflexionar, será mucho más útil esta estación que no la propia de la ciudad de Girona, que no descartamos pero los hechos nos demostrarán que la estación del aeropuerto tendrá más tráfico que la estación propia del centro de Girona. Estamos de acuerdo en que hay que soterrar, en que hay que quitar el viaducto de la ciudad de Girona, pero para esa capitalidad de Girona y su área de influencia tendrá mucha más fuerza la estación del aeropuerto.

Es una reflexión que nos trasladan desde los colectivos, económicos y sociales. Es mucho más fácil el acceso. Algunos diputados presentes hoy de la ciudad de Girona y de la demarcación de Girona saben que es mucho más fácil llegar al aeropuerto que al centro de Girona para coger en su día el tren. Seguramente lógico si el tren de alta velocidad en su momento hubiese empezado desde Europa hacia el Estado español y hubiésemos tenido ya la línea de alta velocidad, pero el tiempo nos da otra visión de los acontecimientos. El debate, por más que alguien quiera decir que está cerrado, está todo lo contrario, ya que por las circunstancias, por el crecimiento y por la dinamización que han tenido las comarcas de Girona ese debate es importante.

Estamos de acuerdo con la proposición no de ley que presenta el Grupo Catalán (Convergència i Unió) de instar al Gobierno para la construcción de esta estación en el aeropuerto de Girona, luego el tiempo nos dará la razón sobre cuál será la principal. Eso no quita ninguna de las razones para que la ciudad de Girona tenga derecho a que se quite su viaducto y al soterramiento de la línea convencional y de la línea de alta velocidad a su paso por la ciudad de Girona, porque es compatible. Esta reflexión hay que hacerla y podremos llegar a un acuerdo entre los diputados de las comarcas de Girona, hoy presentes en esta sala en buen número, en beneficio, repito, de todas las comarcas de Girona.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Xuclà, ¿se quiere pronunciar S.S. sobre la enmienda o prefiere pronunciarse al final?

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Anuncio la aceptación literal de la enmienda del Grupo Popular, que entiendo más de adición que de modificación, en los términos exactos expresados por la enmienda, porque yo creo que este: sin perjuicio de mantener los servicios en la oferta programada incluso ayuda a perfeccionar y mejorar los planteamientos vertidos y expresados por los distintos grupos.

El señor presidente me pedía que anunciara la aceptación o no de la enmienda, y lo he expresado ya. Respecto a la enmienda del Grupo Socialista, este grupo parlamentario valora muy positivamente que el propio Grupo Socialista haya escrito negro sobre blanco que: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a la construcción y a dotar de las medidas técnicas necesarias.

Espero que podamos lograr un consenso total, porque de aquí en adelante, el consenso se debería construir con el Grupo Socialista, a partir de una discrepancia, que es sobre el redactado siguiente: en el momento en que la demanda así lo justifique. Sus señorías saben perfectamente que la construcción de obra pública muchas veces descansa sobre opciones de política territorial, y el ánimo que inspira esta proposición no de ley por parte del Grupo Parlamentario Catalán es la opción de política territorial, y es una opción de vitalización también del aeropuerto Girona-Costa Brava. Cuando los propios datos del ministerio indican que el tiempo del Barcelona-Girona con alta velocidad será de 29 minutos y el del aeropuerto de Barcelona será de 20 minutos, es evidente que este aeropuerto puede ser el aeropuerto de referencia también no solo para los vuelos de bajo coste, sino para ciudadanos más allá de la demarcación de Girona. Esta opción tan liberal, si me permiten la expresión, de la oferta y la demanda, no es la nuestra. La opción de este grupo parlamentario es una opción de política territorial, con lo cual podemos integrar las distintas aportaciones pero en planificación territorial no podemos quedarnos en una cuestión de oferta y demanda.

A partir de aquí, y con esto termino, señor presidente, se han vertido en este debate algunas observaciones sobre cuál debe ser la estación principal, cuál la secundaria, cuál la que tendrá... En aras al consenso, es muy valioso el punto al que hemos llegado hoy. Yo también tengo mi opinión sobre cuál será al final la estación principal de este área de Girona, pero lo importante es que hoy hemos avanzado mucho respecto a las posiciones que tradicionalmente venían manteniendo algunos grupos políticos. Es precisamente en aras a este avance por lo que yo pido que superemos esta condición de la demanda para llegar al consenso.

— **SOBRE PARALIZACIÓN DE LA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE LA TERCERA PISTA DEL AEROPUERTO DE BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA (ERC). (Número de expediente 161/000342.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al punto cuarto del orden del día, proposición no de ley relativa a la paralización de la puesta en funcionamiento de la tercera pista del aeropuerto de Barcelona, formulada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor Tardá.

El señor **TARDÀ I COMA**: Como diputado de la circunscripción de Barcelona, y en nombre del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, presentamos esta proposición no de ley que tiene como objeto, tal como usted ha dicho, la moratoria de la pista sujeta a debate.

La entrada en funcionamiento de la nueva pista se ha realizado vulnerando algunas de las medidas incluidas en la declaración de impacto ambiental formulada mediante resolución de 9 de enero del año 2002 de la Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio de Medio Ambiente, y en ese sentido señalamos algunas de las vulneraciones que consideramos más evidentes.

En primer lugar, no se ha elaborado todavía el plan de aislamiento acústico que exige el punto 3.b) de la misma declaración de impacto ambiental y que debería estar elaborado justamente desde el pasado 18 de enero. En segundo lugar, no está operativo todavía, y esta es la segunda consideración, el sistema gráfico de seguimientos de las trayectorias. En tercer lugar, las trayectorias de despegue y aterrizaje no se ajustan a las utilizadas para el cálculo de la huella de ruido aprobadas en la comisión de seguimiento ambiental de las obras de ampliación del aeropuerto de Barcelona. Tampoco se han publicado en AIP España los procedimientos para el abatimiento de ruido en las operaciones de despegue y aterrizaje. En último lugar, no está operativa todavía la red de sonómetros exigida, y aun estándolo, AENA en estos momentos se niega a ofrecer los datos.

De hecho la prensa catalana en estos últimos días se ha hecho eco del escándalo que supone sobrepasar los límites legales de ruido, de contaminación acústica, cuando resulta que un mismo informe de la Generalitat da las razones a los vecinos afectados, concretamente los vecinos de un barrio de la población de Gavà. Es decir, forma parte de la información cotidiana estas últimas semanas no solamente la trascendencia pública de la reivindicación de los vecinos, sino además la posición de la Generalitat de Catalunya dando la razón a los vecinos y reconociendo que la contaminación acústica sobrepasa los límites legales.

Por lo que respecta a las rutas de aterrizaje y despegue de las aeronaves en el momento de entrar en funcionamiento la tercera pista del aeropuerto de Barcelona, la comisión de seguimiento ambiental, creada según lo dispuesto en la medida 11 de la declaración de impacto ambiental, aprobó la operación en configuración oeste. En referencia a las distintas propuestas de operación de las pistas para los distintos escenarios temporales previstos existe la propuesta alternativa formulada por la asociación de vecinos de Gavà Mar, cuyos socios, dada la ubicación del barrio, son personas relacionadas con el mundo profesional de la aviación, es decir, no se trata de estudios, propuestas o sugerencias que estén realizadas sin el amparo y el patrocinio de personas competentes en la materia. La alternativa propuesta por la asociación de vecinos de Gavà Mar no solo supone muchísimo menor impacto sonoro sobre las zonas residenciales situadas al sur del aeropuerto, sino que también es más favorable para el resto de municipios del Baix Llobregat colindantes con el aeropuerto.

Cabe aquí destacar que el punto 3.a) de la mencionada declaración de impacto ambiental exige a los promotores de la ampliación del aeropuerto, y cito textualmente, minimizar el impacto acústico, es decir, no basta con cumplir los límites de inmisión sonora actualmente vigentes, que, por cierto, tal como ha quedado dicho, no se cumplen.

Además, Esquerra Republicana como grupo parlamentario cree necesario destacar que la zonas residenciales de Gavà Mar, ámbito en el que residen los vecinos afectados, fueron urbanizadas en el período 1990-1993, años antes de la aprobación de la ampliación del aeropuerto y de su plan director, que data del año 1996. La asociación de vecinos de Gavamar, que ha formulado esta propuesta alternativa, se queja de que hasta el momento ninguna Administración ha tomado en consideración sus propuestas ni tan sólo para realizar un estudio de alternativas y evaluar los pros y contras de su propuesta. Es decir, existe un estudio alternativo, además elaborado al amparo de personas competentes, y con esta consideración previa de que el barrio es anterior a las obras del aeropuerto.

Debo decir que todo lo que nosotros venimos a pedir en esta proposición no de ley tiene el apoyo no solamente de las personas afectadas directamente, es decir, los habitantes y residentes de este barrio, sino además de la institución municipal. Nos consta que el Ayuntamiento de Gavà saluda la petición de Esquerra Republicana, de hecho se ha comprometido a dar a la opinión pública un comunicado en el que no solo se congratula de que la demanda llega al Congreso de los Diputados, sino además de apoyo a nuestra demanda más allá del apoyo activo de las personas más directamente afectadas, como es lógico.

¿Qué venimos a demandar? En definitiva lo que pedimos básicamente es posponer la entrada en funcionamiento de la tercera pista hasta que se hayan imple-

mentado todas y cada una de las medidas correctoras establecidas en la declaración de impacto ambiental, formulada mediante resolución de 9 de enero del año 2002 de la Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio de Medio Ambiente, que deberían de estar ya elaboradas y en aplicación antes de la entrada en servicio de la tercera pista del aeropuerto, especialmente —atención— la revisión en el AIP España de las trayectorias de despegue y aterrizaje para que se ajusten exactamente a las aprobadas en el seno de la comisión de seguimiento ambiental de las obras de ampliación del aeropuerto de Barcelona; la publicación en AIP España de los procedimientos de abatimiento de ruido en las operaciones de despegue y aterrizaje con los que se calcularon y aprobaron las huellas de ruido, la entrada en funcionamiento de la red de sonómetros, la elaboración del plan de aislamiento acústico y la creación del centro de reproducción en cautividad de especies protegidas. Este último apartado, todo hay que decirlo, puesto que nuestra proposición no de ley tiene ya unas semanas de entrada, ya está en vías de solución, de la misma manera que los sonómetros, aunque, repito, AENA se niega a ofrecer los datos.

En segundo lugar, solicitamos de AENA la realización de un estudio de viabilidad de la propuesta de operación de pistas elaborada por la asociación de vecinos de Gavà Mar en el marco de una evaluación de alternativas tendentes a minimizar el impacto acústico, de acuerdo con la medida 3.a) de la mencionada declaración de impacto ambiental, mediante la elaboración de una lista de pros y contras, sometiendo la decisión final a la comisión de seguimiento ambiental creada según lo dispuesto en la medida 11 de la ya tan mencionada declaración de impacto ambiental.

En tercer lugar, tomar en consideración para dicha evaluación de alternativas como valores límites para el impacto acústico del aeropuerto de Barcelona los que establece la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio del año 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, y que serán vigentes en todo el Estado a partir del año 2008. Ciertamente a partir del año 2008 entendemos que deberían ya implementarse, en la medida en que este es el recorrido que debemos hacer y, en este tránsito, al menos las actuales.

Finalmente estudiar la adquisición del suelo urbanizable no consolidado de Gavà Mar para evitar un uso residencial en su desarrollo urbanístico, que podría resultar en el futuro incompatible con la existencia y normal funcionamiento del aeropuerto de Barcelona. Entendemos que nos avala el precedente de que el barrio es anterior a las obras. Ya sé que esta planificación anómala no debería repetirse, pero la realidad es la que es y todavía tenemos el país que tenemos y las cosas se hacen como se hacen.

Todo se resume, todo se reduce a un punto principal, fundamental, que es la moratoria en la entrada en funcionamiento. Esta es la idea principal, que, repito,

cuenta con el apoyo del ayuntamiento en pleno y de su alcalde, por cierto, miembro del Partido Socialista de Cataluña, y que si no estoy equivocado tiene la mayoría absoluta en el plenario municipal. Lo que pedimos es una moratoria, posponer, tanto da, y ya entienden que lo que queremos es que se hagan las cosas bien.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley le han formulado enmiendas los Grupos Catalán (Convergència i Unió), Popular y Socialista. Para la defensa tiene la palabra en primer lugar el señor Grau por Convergència i Unió.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Nuestro grupo entiende que el problema de la tercera pista que ha presentado Esquerra Republicana hay que resolverlo, que tendría que resolverse en esta Comisión de hoy y además con el consenso de todos los grupos que formamos esta Cámara porque en definitiva se trata de las condiciones de residencia, de habitabilidad de unos vecinos que están afectos a una zona. Estamos en un marco de derechos que tiene que contemplar esta calidad de vida y este equilibrio ambiental para toda esta población residente vecina a la pista del aeropuerto del Prat. Esta solución tiene que darse, como he dicho, por consenso y en un determinado plazo. También tiene que darse, como todas las agresiones que se hacen al medio ambiente, de la forma más gradual y rápida posible.

Entendemos que las necesidades de servicio que tiene el aeropuerto del Prat, si cortamos esta pista definitivamente puede propiciar congestiones que no sean convenientes para Barcelona. Sí que de alguna forma nuestro grupo presentó una enmienda para que esta gradualidad se viera contemplada respetando al máximo los planteamientos que hace el Grupo de Esquerra Republicana, en el sentido de que normalmente en todo aeropuerto existen unas horas punta, normalmente existen unos determinados servicios punta, existen unas horas valle o unas horas en las cuales no se puede hacer ningún tipo de ruido o no es conveniente volar. Desde todo este principio, nosotros intentaríamos que esta gradualidad se diera respetando estos mínimos, unos mínimos de servicio, que esta pista facilitara unos servicios complementarios a los que tiene el aeropuerto, ya que es una instalación existente.

Tampoco podemos olvidar que durante determinados momentos muchos ciudadanos congestionan por miles la capacidad del aeropuerto, en fines de semana, puentes, vacaciones y tal, y que el aeropuerto, teniendo estas instalaciones aumenta capacidad a Barcelona en cuanto a los consiguientes servicios o capacidades turísticas que tiene el área metropolitana. Tiene que solucionarse, por una parte el problema de la congestión del aeropuerto y por otra parte la contaminación acústica que tienen estos ciudadanos. Nuestra propuesta se basa esencialmente en proponer al Grupo de Esquerra Republicana que haya una determinada gradualidad, en el máximo respeto a su propuesta, la máxi-

ma escucha a los ciudadanos que han planteado esta situación, y de paso, como es una solicitud al Gobierno, nuestra idea sería obtener un plazo mínimo con compromiso firme del Gobierno en el cual nos pudiera asegurar que en tres o cuatro meses esto queda resuelto.

Hoy tendríamos que salir de aquí con el compromiso de que de momento algo se tendría que notar, la contaminación acústica tendría que bajar, y después tendríamos que poder decir todos en esta Cámara que hemos llegado al compromiso, al compromiso y al consenso de resolver el problema de la tercera pista. Nuestro grupo está en esta línea, en esta línea de proposición a unos y a otros, y nos gustaría que esto no fuera una victoria de la oposición ni un éxito del Gobierno, en definitiva sería un éxito de la convivencia porque todos sabríamos resolver y transmitir desde aquí las necesidades de unos vecinos angustiados que piden una solución. Si fuéramos capaces de darles estas dos propuestas de reducción o al menos de ralentización y de plazo de ejecución, entenderían que hemos trabajado y que buscamos una solución. De otra forma podemos llegar a la moratoria, podemos llegar a la paralización de la tercera pista, pero el problema subsistirá posiblemente más tiempo para estos ciudadanos. Estamos en un mundo de convivencia, estamos en un mundo de pluralidad, y si las necesidades de servicio que tiene el área metropolitana de Barcelona, las necesidades de calidad de vida que tienen los vecinos del aeropuerto y las necesidades que tienen los usuarios de estas instalaciones las conjugamos al máximo dentro de cada uno y nos comprometemos a dar la solución, que en este caso corresponde a los vecinos que democráticamente han expresado, vía sus ayuntamientos y lógicamente por unanimidad, y en el cual también habrá, como ha citado el portavoz de Esquerra Republicana, concejales de Esquerra Republicana, del Partido Socialista, del Partido Popular y de Convergència i Unió, si en este momento somos capaces de conseguir aquí el mismo consenso que ellos han logrado en sus propios ayuntamientos, para ofrecerles entre todos una solución razonada, nos lo entenderán.

Nuestro grupo aboga por que seamos capaces no de mantener posiciones firmes, sino posiciones transaccionadas y que al menos nuestro grupo espera que al final de las intervenciones podamos presentar a esta Comisión una solución conjunta y consensuada entre todas las fuerzas políticas.

El señor **PRESIDENTE**: También ha formulado enmienda el Grupo Parlamentario Popular, su portavoz, la señora Nadal, tiene la palabra.

La señora **NADAL I AYMERICH**: La proposición no de ley del Grupo de Esquerra Republicana tiene un punto sustancial, un punto clave, un punto que dio lugar ayer por la tarde, lo recordaba el representante de Esquerra Republicana, a numerosas reuniones y negociaciones entre los concejales de todas las fuerzas polí-

ticas con el alcalde en el Ayuntamiento de Gavà, porque realmente es una cuestión que afecta, y afecta enormemente, a los ciudadanos no solo del Ayuntamiento de Gavà, aunque especialmente a ellos, sino que afecta también a Castelldefels y afecta a El Prat, en definitiva afecta a la comarca del Baix Llobregat.

La proposición no de ley a debate pretende sustancialmente posponer la entrada en funcionamiento de la tercera pista del aeropuerto del Prat. Entendemos que lo que se pide es la paralización, puesto que desde el día 30 de septiembre entró ya en funcionamiento la tercera pista, y por tanto, lo que hoy debatimos, que se presentó en los primeros días de octubre, cuando ya estaba en funcionamiento la pista, es que se paralice actualmente el funcionamiento de la tercera pista del aeropuerto. Para nuestro grupo esa no es la solución y, como se decía ahora por el representante de Convergència i Unió, deberíamos ser capaces de encontrar una solución consensuada, que es la solución que nos viene dada por cada uno de nuestros concejales y por el alcalde de Gavà, que conocen perfectamente cuál es la situación que están sufriendo los vecinos, porque si bien es cierto que en la configuración oeste de las maniobras de despegue y aterrizaje no hay ningún problema para la población, y esas representan entre el 85 y el 90 por ciento de las operaciones que se realizan, también es cierto que el restante 10 ó 15 por ciento de las operaciones de vuelo es muy perjudicial para las poblaciones, de tal manera que en la última reunión que tuvo la comisión de seguimiento ambiental de la ampliación del aeropuerto de Barcelona El Prat, el Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya aportó datos en el sentido de que ya no se trataba de que se infirieran molestias a estas poblaciones, sino de que realmente se causaban o se podían causar alteraciones en la salud de la población.

Señorías, estamos ante un problema muy serio sobre el cual todas las fuerzas políticas deberíamos ponernos de acuerdo, estamos ante un problema de configuración de pistas y ante un problema de voluntad por parte de AENA, es que es un problema de voluntad por parte de AENA. En definitiva puede haber muchas soluciones en lo que se ha conocido como etapa intermedia, desde reducir el número de vuelos a inutilizar una parte de las pistas para que siempre los despegues se puedan realizar por la zona oeste, pero lo cierto es que estamos en una fase transitoria que debe ser corta y que AENA debe comprometerse a que sea corta, porque en definitiva AENA lo que tiene que hacer es acabar inmediatamente la terminal, que va retrasando, con el consiguiente perjuicio para los ciudadanos. Es básico, es absolutamente imprescindible, y más a la luz de los informes que dio el Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya en la última reunión de la comisión de seguimiento ambiental, que se resuelva esta cuestión. Lo que ocurre, hablando de forma muy clara, señorías, es que AENA tiene vendidos los *slots*, AENA tiene vendidos

los *slots*, y por lo tanto no está dispuesta a aceptar ninguna disminución en la actividad.

El Grupo Popular está de acuerdo en que se planteen en esta etapa transitoria las soluciones que nos vienen dadas por parte de todos nuestros concejales y por parte del alcalde de Gavà, pero también quiere dejar claro y quiere poner de manifiesto que hay una responsabilidad de AENA al no poner en funcionamiento la terminal que resolvería y que debe resolver la situación en la que nos encontramos.

El punto nuclear, el punto elemental de esta proposición no de ley es, como digo, la configuración este, porque en definitiva en la configuración oeste no plantea ningún problema. Celebro sinceramente que Esquerra Republicana haya abandonado posiciones que había mantenido en el Parlament de Catalunya y que habían sido defendidas por don Jordi Portabella i Calvete y por don Josep Bargalló, actualmente conseller en cap, y también firmadas por don Josep Huguet, en el sentido de que para la solución se girara en un radio correlativo a la pista principal del aeropuerto. Esta solución fue rechazada en el Parlament de Catalunya por inviable y por peligrosa técnicamente, y además, si me permiten, señorías, y se lo digo con toda cordialidad, dio lugar a que al día siguiente de su debate y votación en el Parlament de Catalunya aparecieran, en la prensa catalana artículos bajo el título de Aterrizo como puedas, porque realmente eran soluciones completamente inviables que daban satisfacción a los vecinos pero que resultaban peligrosas para la seguridad en el tráfico.

La propuesta de Esquerra Republicana a este respecto, con las consiguientes incorporaciones, como digo, provenientes de quienes están a pie de obra, del alcalde de Gavà y de nuestros concejales, pueden ser asumidas por todos y daríamos así un buen ejemplo a los ciudadanos de Gavà, a quienes lo que les interesa realmente es que se les resuelva su problema.

Ha habido también incumplimientos respecto a la resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de 9 de enero de 2002, mediante la cual se aprueba la declaración de impacto ambiental de la tercera pista del aeropuerto de Barcelona, en la que se recogía y mandataba la realización de un conjunto de pruebas y medidas correctoras correlativas que debían llevarse a cabo antes de la entrada en funcionamiento de la nueva pista. Esto también es responsabilidad de AENA y también se tiene que mandar a AENA desde esta Comisión para que lleve a cabo estas actuaciones. No entraré en el detalle de cada una de ellas porque el señor Tardá en su intervención se ha referido de forma adecuada y de forma exhaustiva a ellas, y ya las doy por reproducidas por economía procesal, señorías y señores diputados.

En cualquier caso, el Grupo Popular ha presentado una enmienda de sustitución. Como digo, estamos abiertos a la negociación porque además de este punto primero, recoge otras cuestiones que también preocupan adecuadamente al Grupo de Esquerra Republicana, y compartimos esa preocupación. Por lo tanto, no me

referiré al punto primero de nuestra enmienda, porque, como digo, estamos abiertos a la negociación, pero sí a sus tres puntos siguientes, en el sentido de que se reclame a AENA que finalice el informe de viabilidad de utilización de pistas de acuerdo con la comisión de seguimiento ambiental del aeropuerto de Barcelona, en esta formulación o en la que SS.SS. crean que se pueda consensuar entre todos.

También que se inste al Gobierno a crear una comisión, o en la fórmula que se consesúe entre todas las fuerzas políticas, en la que participen todas las administraciones afectadas, en la que participe Gobierno, en la que participe la Generalitat, los ayuntamientos afectados, si es necesario también el Consell Comarcal del Baix Llobregat, con el fin de que en materia de competencia de ordenación territorial y suelo se respeten los parámetros de desarrollo sostenible que se contienen en el llamado cuarto pilar de la Unión Europea.

Nosotros conocemos perfectamente que hay una zona de urbanización en Gavà a la cual Esquerra Republicana se opone. Cuando se aprobó, ustedes no estaban representados en el ayuntamiento, eso es un acuerdo de todas las fuerzas políticas y creo sinceramente que se debiera tener una visión más amplia, es decir, no limitarlo a esa zona de Gavà sino limitar a que realmente, antes de que se produzca una ampliación o una nueva instalación de una infraestructura aeroportuaria, se logre este consenso entre las distintas administraciones implicadas. Eso daría una visión más global, más de conjunto, más importante incluso yo diría en lo que es la planificación territorial y en la utilización del suelo.

Finalmente, en el último punto se insta al Gobierno a aprobar, y señorías, ponemos un plazo para la aprobación reglamentaria, un plazo máximo de tres meses para que se apruebe el reglamento de la ley del ruido, cuyo cumplimiento va a representar una mejora en la aplicación real de la Ley del ruido. Insisto, informes muy recientes evacuados por el propio Gobierno tripartito de la Generalitat demuestran que se está infligiendo a los ciudadanos de esa zona no solo enormes molestias y una calidad de vida muy desmejorada, sino que se está llegando a niveles de ruido que pueden afectar seriamente su salud. Ante esta situación el Grupo Popular considera que es importante que salga hoy de aquí una propuesta consensuada que resuelva esta situación. Quedamos abiertos a las negociaciones que se vayan a celebrar a lo largo de la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, la señora Puig Gasol.

La señora **PUIG GASOL**: Conforme a ello, empezaré dando un poco las gracias al señor Grau, porque me ha cogido el discurso que yo quería empezar, porque lo que el Grupo Socialista ha querido desde que conoce esta proposición no de ley es encontrar una solución a los problemas que hoy día están sufriendo

los vecinos de la zona del aeropuerto de Barcelona. Hemos intentado por todos los medios acercar posiciones y ver cómo se podía solucionar el problema, pero a mí me deja sorprendida, y lo digo ahora ya, de entrada, siempre me ha dejado sorprendida, esta manera de trabajar aquí, ya que se trabaja más por un titular que por la calidad de vida de los ciudadanos, puesto que en realidad no nos ha dado ni margen para transaccionar temas.

Es verdad, hay problemas en el aeropuerto del Prat, problemas que no vienen de hace nueve meses o diez meses, problemas que vienen de hace mucho tiempo, problemas de proyecto, problemas por incumplimientos de la ley medioambiental, problemas por estar mal hechos los estudios de impacto ambiental, y sobre los que tiene responsabilidades más de un grupo político en esta Cámara. También quiero dejarlo claro.

Otra de las cosas que yo quería decir es que estamos muy de acuerdo con muchas propuestas de lo que está pidiendo Esquerra Republicana. Hoy no podemos cerrar en el aeropuerto del Prat la tercera pista, sería un perjuicio para todos los ciudadanos de Cataluña y eso no se puede permitir, pero tampoco podemos, y en esto estoy de acuerdo con el señor Grau, despreciar a ciudadanos que están sufriendo un ruido que es cierto.

Podemos hablar de que la culpabilidad es de unos o de los otros, podemos decir que si se hubiera hecho esto o que se cumplan estas cosas, pero hoy día tenemos el problema encima de la mesa, es grave y solo trabajando encontraremos la solución para los vecinos de este territorio. Por eso me hubiese gustado mucho acercar posiciones tanto con el Grupo Popular, como con el Grupo de Esquerra Republicana, como con el Grupo Catalán (Convergència i Unió) y con todos los demás grupos que hubiesen querido transaccionar con el Partido Socialista.

Otra de las cosas que quería decir es que en todo lo que se ha dicho hay verdades a medias. Por ejemplo, estamos hablando del alcalde de Gavà, el alcalde de Gavà es socialista y está sufriendo, igual que todos sus ciudadanos, una presión importantísima, y sí que es cierto que pidió una moratoria, es cierto, pero hace tiempo que la pidió. Hoy día está pidiendo que le solucionemos un problema, un problema que es de ruido en su ciudad, y que lo solucionemos ya. Si le hacemos moratoria vamos a retrasar mucho más toda la solución del problema y le vamos a crear un problema mayor.

Entonces, si queremos adelantar e irnos hacia la solución del problema lo que tenemos que hacer es sentarnos, y claro, nosotros no somos expertos. No sé si AENA ha vendido los *slots* o no los ha vendido, y si los ha vendido no sé en qué tiempo y quién los vendió, no lo sé, lo podemos comprobar, pero hay tema muy importante; por ejemplo, le diré para su información, que en navegación quien tiene responsabilidades es la Dirección General de Aviación Civil, hay muchas cosas que corresponden a la Dirección General de Aviación Civil, no a AENA. No, es distinta, quien muchas veces

tiene que hacer cosas es otra. Entonces, yo pido que busquemos soluciones. Nosotros también hemos presentado una enmienda para buscar soluciones donde sí acogíamos puntos de la proposición no de ley de Esquerra Republicana, sobre todo el punto dos para nosotros era vital. El estudio que realizaron los vecinos o que están redactando los vecinos de Gavà Mar pedía que AENA los ayudara, incluso que hiciera un estudio conjunto con ellos. También entenderíamos que tendríamos que estudiar, junto con los ayuntamientos afectados y la Generalitat de Catalunya, los mecanismos necesarios de tipo territorial o urbanismo para ver los diferentes usos y limitaciones que se puedan dar en el territorio. Nos gustaría que pudiéramos instar a la entidad pública empresarial AENA y a la Dirección General de Aviación Civil a que continúen y aceleren los diferentes trabajos y estudios en curso y permitan determinar soluciones operacionales. Nosotros no somos nadie, no somos nadie para decir si es buena la salida A o la salida B, o si tenemos que arrancar en vertical o en horizontal, no lo sé, yo al menos no me considero experta en este tema. En cambio, sí que hay gente capaz de reducir el impacto acústico sin menoscabo de las capacidades de la pista. Tenemos que buscar el equilibrio entre que los vecinos de Gavà no tengan ningún ruido, o el ruido mínimo, el menor ruido, pero sin que haya un menoscabo de las capacidades aeroportuarias y la seguridad de las aeronaves. Esto tenemos que tenerlo muy en cuenta y haciendo brindis al sol a mí me parece que no vamos a ninguna parte.

He pedido que se solicite a la comisión de seguimiento ambiental del aeropuerto de Barcelona que AENA realice un estudio de viabilidad junto a los vecinos. También que se ponga en marcha dicha evaluación de alternativas de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio del 2002, para así proponer a AENA que asuma el compromiso de cumplirla en el menor plazo posible con las determinaciones que finalmente resulten de la trasposición. Esta directiva en España todavía no se ha desarrollado, entonces no podemos pedir que se cumplan directivas en España cuando aún no se ha desarrollado. Lo que pido es que se cumplan lo más cerca y que cuando la directiva esté hecha se acabe por cumplir, que haya unos plazos, que se trabaje con unos plazos para deshacer el problema, y no busquemos ni enemigos ni culpables. Estamos ante un verdadero problema y para mí, los ciudadanos están reclamando seriedad a esta Comisión. Pediría a SS. SS. que pudiéramos encontrar un camino que nos hiciera ver lo que fuera lo mejor para los ciudadanos y que evitásemos en todo momento el titular tan bueno y tan mediático, pero que no sirve para nada.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo de los que no han intervenido desea consumir turno de fijación de posiciones? Señor Andreu, como portavoz de Esquerra

Republicana, ¿se quiere pronunciar ahora sobre las enmiendas o prefiere pronunciarse al final?

El señor **ANDREU DOMINGO**: En aras a las solididades que me han hecho desde los diversos grupos para ver si podemos llegar a un acuerdo, preferiría dejarlo al final e intentar el consenso.

— **RELATIVA A LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS PARA AUMENTAR EL NÚMERO DE VIVIENDAS PROTEGIDAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000391.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto quinto del orden del día, relativo a la adopción de medidas para aumentar el número de viviendas protegidas, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor Matos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Señorías, el Partido Socialista compareció a las pasadas elecciones generales presentando a los ciudadanos una promesa estrella, que fue la construcción de 180.000 viviendas al año. Tengo que confesar que a los que tuvimos alguna participación en la elaboración del programa electoral del Partido Popular esa promesa nos sorprendió, y nos sorprendió porque la Comisión Nacional de Vivienda y los redactores del programa electoral, después de analizar decenas de informes de todo tipo —económicos, presupuestarios, de vivienda, etcétera— habían llegado a la conclusión de que el máximo número de viviendas protegidas que se podían construir en un año era aproximadamente de 125.000, 75.000 viviendas protegidas nuevas, pero protegidas en el mismo tipo que hoy están en el vigente Plan de Vivienda, y 50.000 viviendas de un nuevo tipo que denominamos de vivienda a precio limitado.

Además proponíamos en nuestro programa también anualmente la rehabilitación de 50.000 viviendas más al año e impulsar convenios con ayuntamientos y comunidades autónomas para propiciar suelo para otras 50.000 viviendas, y doy cifras anuales. Por lo tanto, esa promesa estrella del Partido Socialista superaba en un 50 por ciento la propuesta del Partido Popular y en más de dos veces y media las viviendas protegidas que se habían construido durante el año 2003. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la presidencia.)**

Posteriormente, en su discurso de investidura, el presidente del Gobierno volvió a proponer las 180.000 viviendas, tanto en venta como en alquiler. Fue durante su primera comparecencia ante esta Comisión cuando la ministra de Vivienda manifestó que las viviendas nuevas a construir cada año eran 90.000 y que se pondrían a disposición de los ciudadanos 90.000 viviendas usadas, citando textualmente a la ministra: en suma,

180.000 actuaciones, 180.000 soluciones habitacionales. No voy a recordar aquí las decenas de titulares, de críticas y hasta de chistes que provocó cambiar las 180.000 viviendas por las 180.000 actuaciones o soluciones habitacionales. Nosotros sí sabíamos lo que eran actuaciones, cómo no lo íbamos a saber si habíamos estado gobernando durante los últimos ocho años y entre 1996 y el año 2003 habíamos ejecutado más de un millón de actuaciones, casi 500.000 viviendas protegidas de nueva construcción, 400.000 viviendas usadas y rehabilitadas y casi 140.000 actuaciones en suelo. El problema que tuvo el Partido Socialista no fue otro que el que después de hacer creer a los ciudadanos que se iban a construir 180.000 viviendas nuevas, se pusiera de manifiesto que no eran 180.000, y por lo tanto, que esa promesa había sido, como lo calificué en un Pleno, una mentirijilla electoral.

En la misma comparecencia en la que la ministra informó de que las viviendas nuevas eran sólo 90.000, también nos contó que el Gobierno aprobaría de inmediato un plan de choque cuya primera medida sería reformar el Real Decreto 1/2002, es decir, el decreto que sustenta el vigente Plan de Vivienda, con el objetivo de incrementar la oferta de vivienda protegida. Cuando la ministra presentó su plan de choque, cuyos resultados ya analizaremos en una comparecencia que hemos solicitado en esta Comisión, reiteró que la modificación del Real Decreto 1/2002 que estaba preparando el Gobierno tenía como objetivo principal incrementar el número de viviendas protegidas de nueva construcción. Pues bien, cuando el 28 de julio se publica en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto 1721, que modifica el Real Decreto 1/2002, nos llevamos una nueva sorpresa, no había ni una sola referencia al incremento del número de viviendas previstas en el actual plan de vivienda. Por lo tanto, o lo anunciado por la ministra en su comparecencia fue también una mentirijilla o, si lo prefieren, fue un nuevo incumplimiento por parte del ministerio.

Una vez constatado que en el año 2004 no se iba a ejecutar ni una sola vivienda protegida más de las contempladas o de las previstas en el vigente plan, todos esperábamos que ese anunciado incremento hasta 90.000 viviendas nuevas constara en el presupuesto y se ejecutaran en el 2005. Eso es lo que esperábamos, y tampoco sucedió así. Cuando la ministra presentó el presupuesto para el año 2005, tuvimos otra sorpresa más, las viviendas protegidas nuevas a construir para este ejercicio 2005 eran 78.300, tal como figura en los presupuestos presentados por el ministerio, 62.500 en venta y 15.800 en alquiler, es decir, no 180.000, como llevaba el Partido Socialista en su programa de gobierno, no 90.000, como había anunciado la ministra de Vivienda en su comparecencia, sino 78.300, que son 8.000 más de las realizadas en el año 2003 y más o menos las que se vienen ejecutando o las que se han ejecutado en el año 2004 bajo la vigencia del actual

Plan de Vivienda elaborado por el Gobierno del Partido Popular.

Ante este cúmulo de promesas e incumplimientos, y también de contradicciones, recuerden lo de las deducciones fiscales por adquisición de vivienda o la publicidad del incremento de los precios de la vivienda, el Partido Popular presentó el pasado mes de octubre, por medio de su presidente, de Mariano Rajoy, una batería de iniciativas legislativas muy sensatas y perfectamente realizables, todas ellas recogidas en nuestro programa electoral y que son las medidas que creemos más convenientes para mejorar el acceso de los ciudadanos a una vivienda.

Un primer bloque de esas iniciativas hace referencia a la política de suelo, que incluye una oferta de acuerdo nacional sobre el suelo. Ya hicimos esta oferta en la legislatura pasada y fue rechazada por las comunidades gobernadas por el Partido Socialista y la hemos vuelto a hacer ahora desde la oposición; además ese acuerdo nacional con las comunidades autónomas y los ayuntamientos es esencial, pues ellos tienen todas las competencias.

Un segundo bloque fue incentivar el mercado de alquiler. Ayer en la Comisión de Justicia vimos una primera proposición no de ley en la cual pretendíamos que se aplicaran ya, porque se contempla en la Ley de Enjuiciamiento Civil, los juicios rápidos para los casos de desahucios y toda la materia relativa a los arrendamientos. Sin embargo, ayer en la Comisión de Justicia, como SS.SS. saben, sufrimos de nuevo una dosis de talante y fue rechazada esa proposición no de ley, aunque sabemos que el Grupo Socialista es partidario de que se celebren juicios rápidos en materia de arrendamiento.

Y un tercer bloque que se refiere a la mejora del acceso a la vivienda protegida. En este último bloque se incluye la proposición no de ley que hoy debatimos y otra que debatiremos en la próxima sesión, que trata de la creación de ese nuevo tipo de vivienda a precio limitado dirigida a las familias cuyos recursos económicos no son lo suficientemente bajos para ir a una vivienda protegida ni lo suficientemente altos para ir a una vivienda libre.

La proposición no de ley que hoy debatimos, y para la cual solicitamos la aprobación, propone instar al Gobierno la fijación y la adopción de medidas necesarias para posibilitar los siguientes objetivos: 500.000 viviendas de nueva construcción en la presente legislatura; las 125.000 viviendas al año a las que antes me referí. 300.000 en la legislatura, 75.000 al año, son de vivienda —protegida prácticamente el mismo número de viviendas protegidas que se han construido durante el año 2004— e incrementar en 200.000 viviendas, 50.000 al año, ese nuevo tipo de vivienda a precio limitado. Además, se pretende propiciar suelo urbanizado para 200.000 viviendas, 50.000 al año —quiero recordar que el Gobierno, en los presupuestos del 2005, contempla 13.550, más lo que aporte Sepes; por lo

tanto no es una propuesta descabellada— y luego 200.000 viviendas en rehabilitación, otras 50.000 al año. Y el Gobierno en estos momentos contempla 35.000, en materia de rehabilitación, más 15.000 en viviendas existentes para su cesión en alquiler, 45.000 viviendas, por lo tanto, es algo más pero no es una propuesta descabellada.

Lo que he dicho pone de manifiesto que estos objetivos que presenta esta proposición no de ley son muy inferiores a la promesa de construir 180.000 viviendas nuevas al año pero constituye un objetivo algo más ambicioso de lo que se ha propuesto el Gobierno. Lo he calculado y es un 25 por ciento más. No es descabellado lo que propone esta proposición no de ley y creemos de verdad que, con el presupuesto que el Ministerio de la Vivienda tiene para este año, haciendo unos pequeños ajustes entre sus partidas, y un pequeño esfuerzo en la dotación del próximo plan de vivienda —y a ese plan ofrecemos desde el Partido Popular toda la colaboración— estos objetivos que planteamos son posibles. Señorías, jamás pediríamos al Gobierno unos objetivos que no nos marcáramos para nosotros mismos. Los objetivos que les proponemos hoy son los que figuran en nuestro programa electoral, como he dicho, inferiores a los objetivos del programa del Partido Socialista pero superiores a los que meses después nos ha propuesto el Gobierno.

Me consta que no se oponen, por las noticias que tengo, a la creación del nuevo tipo de vivienda a precio limitado. Tampoco son descabellados los objetivos que proponemos. Por ello les pedimos que esta vez no nos apliquen su talante y apoyen la presente proposición no de ley. Sería un cambio de actitud muy beneficioso en el camino de ir construyendo el consenso necesario para aprobar el próximo plan de vivienda.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Contreras, representante del Grupo Socialista.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: La verdad es que el señor Matos me sorprende, cada vez que tenemos una intervención no deja de sorprenderme. ¡Que a estas alturas todavía siga insistiendo en que el Partido Socialista planteó 180.000 viviendas! El hablaba de mentirijilla; yo creo que él ha construido una gran mentira y ha terminado creyéndose la. El próximo día, señor Matos, le voy a traer el programa electoral del Partido Socialista Obrero Español, lo que vieron todos los ciudadanos que lo leyeron, y en ese programa en modo alguno se decía que se iban a construir, de nueva construcción, 180.000 viviendas; en modo alguno se dijo eso.

Si uno lee su proposición no de ley, da la impresión de que lo que usted propone es la construcción de 180.000 viviendas. Partiendo de ese supuesto que usted ha dicho, 180.000 viviendas nuevas cuatro años, en cada año de esos cuatro de legislatura, serían 720.000. Parece, por su proposición no de ley, que ustedes van a pedir la construcción de 900.000 viviendas

de nueva construcción. Le leo su propuesta. Dice: se ponga a disposición 900.000 viviendas protegidas. Ya está usted hablando de viviendas protegidas, 900.000; usted no hace matices. Luego dice: 500.000 viviendas de nueva construcción, 200.000 a través del impulso de convenios con comunidades autónomas y los ayuntamientos. Con eso no se sabe exactamente lo que quieren decir. Y dicen también 200.000 actuaciones en viviendas rehabilitadas.

¿Cuál es el referente a la hora de hacer una propuesta de viviendas, señor Matos? Yo creo que todos tenemos un referente, que son los planes de vivienda del Ministerio de Fomento antes y ahora del Ministerio de Vivienda, que existen desde los años ochenta. Y esa referencia establece que las actuaciones en vivienda son: actuaciones de tipo A, viviendas protegidas de nueva construcción; actuaciones de tipo B, cofinanciación, vivienda protegida oficial de promoción pública; actuaciones de tipo C, adquisición otras viviendas existentes; actuaciones de tipo D, rehabilitación; y actuaciones de tipo E, suelo. Esas son las modalidades que debemos tener todos como referente universal cuando hablamos de temas de vivienda, los planes de vivienda, los decretos que regulan los planes de vivienda.

Usted ha dicho que hicieron no sé cuántísimas viviendas durante la época del Partido Popular. Señor Matos, recientemente en esta Cámara se debatió el informe del Tribunal de Cuentas sobre el Plan de Vivienda del Partido Popular 1998-2001 y la previsión que tenía, de vivienda de nueva construcción, era de 283.825 viviendas. Esa era la previsión, 283.825. ¿Sabe cuántas se hicieron? 184.988. El 65 por ciento. Si hablamos de actuaciones de suelo, de 90.348 previstas, se hicieron 58.094. En rehabilitación es verdad que se hizo más, bastante más de las que había inicialmente previstas, pero en cofinanciación y en adquisición de viviendas existentes también los niveles de ejecución son muy bajos.

Globalmente, ejecución del Plan de Vivienda 1998-2001, 65 por ciento. Se habían contemplado 504.000 actuaciones; se hicieron alrededor de las 400.000. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Entremos en el Plan de Vivienda 2002-2005. Le voy a leer las palabras del ministro de Fomento en la presentación del plan. Como en esta ocasión no iba a brillar el nuevo Plan de Vivienda 2002-2005 por el número de actuaciones, puesto que las previsiones iniciales, que fueron en el plan 1998-2001 de 500.000, se reducen en el nuevo plan a 350.000, dice el ministro, el señor Álvarez Cascos: Este Plan de Vivienda 2002-2005 es claramente un plan mucho más social que los anteriores —se agarra a que es más social, no lo discuto, era un plan más social—, que no persigue batir un récord en cuanto a número de actuaciones. Claro, ¿cómo iba a batir un récord si redujo 150.000 actuaciones de las que había previstas inicialmente? Por eso, señor Matos, le tengo que decir que me sorprende que ahora usted plantee aquí, como una cosa de lo más nor-

mal del mundo, 900.000 actuaciones en una legislatura. 900.000, que es triplicar el número de actuaciones que su Gobierno previó en el año 2002. Me parece un brindis al sol, y se lo digo sin pretender ninguna descalificación. Leamos los papeles y traduzcamos correctamente lo que dicen. Voy a traerle el plan electoral del Partido Socialista para ver si es posible que no reitere usted más que el Partido Socialista prometió 180.000 viviendas de nueva construcción, porque eso es radicalmente falso. Se lo traeré en la próxima sesión de esta Comisión para que quede constancia en el «Diario de Sesiones».

Voy a hacer una valoración de lo que usted nos ha dicho, sobre lo que esto supondría de coste. Porque usted dice: no, es que esto es una cosa totalmente asumible. No, lo que ustedes plantean —tomando como referencia la que creo que es correcta, no el planteamiento de la proposición no de ley, sino el del real decreto— es, cuando usted dice actuaciones, viviendas de nueva construcción, 500.000. Voy a hacer referencia a esas 500.000. Eso supone, respecto de lo que era inicialmente el Real Decreto 1/2002, un incremento de 45.000 viviendas/año y, económicamente, un incremento presupuestario del 142,25 por ciento. En cuanto a las actuaciones de suelo urbanizado, supone un incremento de 34.000 unidades/año; en presupuesto, un 212,5 por ciento. En cuanto a rehabilitación, 200.000 viviendas, supone un incremento presupuestario del 92,3 por ciento. Por tanto, no es una cosa fácilmente asumible lo que usted está planteando desde el punto de vista presupuestario, máxime si tenemos en cuenta que la lectura que usted ha hecho del plan de choque también es un tanto parcial. La lectura del plan de choque es que el número de actuaciones, y tenemos que hablar de actuaciones porque de eso es de lo que habla el Real Decreto 1/2002. Habla de actuaciones, y el plan de choque, que es una modificación de ese real decreto, en concreto se hizo con el Decreto 1721/2004, de 13 de julio, tiene que hacer una comparación con las previsiones iniciales.

En viviendas protegidas para la venta se produce un incremento de 30.000, con el plan de choque; 15.000 viviendas protegidas de nueva construcción, y 15.000 adquisición de viviendas existentes para venta. Ese incremento de 30.000 supone pasar a las 84.738 actuaciones en vivienda protegida en venta. En vivienda para arrendamiento, viviendas protegidas de nueva construcción, un incremento de 10.000, viviendas existentes para la cesión en alquiler, 15.000, y subvenciones a inquilinos que vayan a adquirir una vivienda, 16.000. Total del incremento en actuaciones, 41.000. Por tanto, en lo que se actuó en el plan de choque fue en viviendas protegidas para venta y en viviendas para arrendamiento, incremento, 71.000 actuaciones. Con ello se pasó de la previsión, que era 109.488, a 180.488 actuaciones. ¿Qué supone cada una de esas actuaciones? Evidentemente que una familia o un joven que no tiene una vivienda, va a tenerla. ¿En compra de una vivienda

nueva? No, o una vivienda ya existente, o un alquiler de una vivienda ya existente, o una rehabilitación. Esas son las modalidades y así es cómo funcionan los decretos, no solamente el 2002-2005, que ustedes hicieron y firmaron y que nosotros hemos modificado. Fue una continuación en su metodología del decreto que regulaba el Plan de Vivienda 1998-2001. Y así es sucesivamente de los anteriores. Porque no ha habido grandes modificaciones en los decretos que han regulado los planes de vivienda desde el año ochenta y poco hasta este momento. No vamos a cambiar ahora la terminología que se viene empleando desde hace veinte años. Ya veremos si se cambia o no esa terminología; lo hablaremos entre todos los grupos parlamentarios y también con las comunidades autónomas en el nuevo plan de vivienda que se está elaborando.

En cuanto a lo que usted dice de esa nueva figura de vivienda a precio tasado, no es ninguna novedad. La ministra yo creo que incluso en algún momento ha dicho que en el marco del nuevo plan de vivienda se podía estudiar. Yo ahora, en este momento, tengo que decirle que no es necesario, es lo que le tengo que decir. ¿Por qué no es necesario? Porque el real decreto, tal y como aparece en este momento, contempla la posibilidad de resolver ese problema mediante otra figura distinta, que es el municipio de carácter singular, que tiene además tres tipologías, que permiten incrementos del 10, el 20 y el 40 por ciento sobre el precio base, con el municipio de carácter singular y que en el Real Decreto 1/2002, junto con la modificación del Decreto 1721/2004, se establecen 188 municipios de carácter singular y 9 comunidades autónomas que en uno u otro tipo están incluidos.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que vaya concluyendo, señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Voy concluyendo, señor presidente. No veo la necesidad de incluirlo en este momento, pero se podría hablar en el contexto de esa modificación de los planes de vivienda. En este momento la verdad es que no lo veo al menos imprescindible.

Y le diré, para ir terminando, señor Matos, que usted siempre ha partido de que nosotros prometimos 180.000 viviendas de nueva construcción, a partir de ahí ha hecho su discurso, pero ese discurso se le va a caer, porque ya le digo que le voy a traer nuestro programa electoral. Usted está siguiendo una trayectoria equivocada, la siguieron antes en el Gobierno y ahora la están siguiendo en la oposición; y no es un buen camino. Ustedes apoyaron contradictoriamente en los presupuestos la enmienda 1266, del Grupo Parlamentario Vasco, que pretendía, nada más y nada menos, que eliminar una de las figuras que ustedes crearon, la de la ayuda estatal directa a la entrada; fue una figura estrella para ustedes. Nosotros la hemos retomado y hemos incrementado muy considerablemente esa ayuda estatal

directa a la entrada en los presupuestos del año 2005. Y ustedes apoyaron esa enmienda 1266 solamente por hacer daño al Partido Socialista, al Grupo Socialista, al Gobierno socialista, enmienda que suponía nada más y nada menos que quitar 539 millones de euros, que se destinaban a familias, a jóvenes que iban a acceder a una vivienda, para dárselo a comunidades autónomas; se gastan de otra forma y además, tienen otro destino, no el de ayuda estatal, de ayuda personal, no. Además, ustedes negaron unos derechos adquiridos. Había familias que tenían un derecho a la subsidiación del préstamo, de la cuota de interés más amortización de capital; eso es un compromiso para 24 años, no solamente para el Plan de Vivienda 2002-2005. Todavía hay que estar pagando la subsidiación del Plan 1998-2001 y de planes anteriores. Y ustedes apoyaron esto, ustedes lo apoyaron.

Tengo que reiterar que, lamentándolo mucho, esta propuesta no la podemos aceptar. Sí sería bueno que nos pusiésemos de acuerdo, de cara a ese nuevo plan, en cuál es el número razonable, razonable, de viviendas que se pueden hacer. Porque en una cosa sí estamos de acuerdo, en que tampoco se puede esto resolver diciendo: más viviendas de nueva construcción. Decir 180.000 viviendas de nueva construcción, aunque fuese posible, sería un disparate.

El señor **PRESIDENTE**: Termine, por favor, señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Termino ya, señor presidente. Sería un disparate porque en este momento ya se están haciendo en España, en vivienda libre, 675.000 viviendas, cuando se forman 300.000 hogares. ¿Qué vamos a hacer? ¿Todo lo vamos a destinar a vivienda? Esos recursos que van a vivienda no van a otros sectores más productivos y que dejarían más valor añadido a nuestra economía.

Tenemos que hacer una reflexión seria del tema y le tiendo la mano para que hagamos ese esfuerzo, pero en este momento, la verdad, y sintiéndolo mucho, no podemos aceptar la propuesta que nos hace, porque parte de un supuesto que no es correcto. A ver si somos capaces de decir de qué punto partimos para llegar a un punto de encuentro. (El señor Matos Mascareño pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Matos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Señor presidente, no voy a hacer un turno de réplica, pero es que el señor Contreras ha dado un dato que yo desconocía y solamente quería preguntárselo para aclararlo, nada más. De verdad que no voy a decir otra cosa.

El señor **PRESIDENTE**: Es que no tiene turno, señor Matos. Yo le sugiero que se lo pregunte su señoría.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: No, es que sería bueno que constara en el «Diario de Sesiones», señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Después, no voy a dar un turno al señor Contreras, porque éste es un turno muy tasado.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Señor presidente, solamente quería preguntarle, cuando ha hablado de los incrementos que ha habido en el Real Decreto 1721/2004, que en qué artículo está, porque yo lo desconozco.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Está en el documento que ha dado el Ministerio de Fomento y en la página de internet del Ministerio de Vivienda.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Contreras y señor Matos. Tienen SS.SS. ya resueltas sus curiosidades.

— **SOBRE REDACCIÓN DE UN CALENDARIO CON LA PROGRAMACIÓN DETALLADA DE CIERTAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURAS DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000456.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto sexto del orden del día, sobre redacción de un calendario con la programación detallada de ciertas obras de infraestructuras del Principado de Asturias, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. La señora Castro tiene la palabra para defender la propuesta.

La señora **CASTRO MASAVEU**: El Partido Popular, cuando gobernó durante ocho años en España, fue consciente en todo momento de las necesidades históricas que tenía el Principado de Asturias. Por ello desarrolló un gran esfuerzo inversor para sacar a la región de su atávico aislamiento y situarla en posibilidades y en posición de competir con la Europa ampliada del siglo XXI. Se destinaron partidas presupuestarias acordes con las necesidades en materia de infraestructuras, sin olvidar otras muchas cuestiones que no es del caso citarlas en esta Comisión en el día de hoy. Los resultados están a la vista, Asturias se puso al día y dio un merecido paso de gigante para superar su incomunicación secular.

Desde las pasadas elecciones del 14 de marzo, el Principado de Asturias ha pasado a tener todas sus obras detenidas, ralentizadas, y en algunos casos, lo que es peor, eliminadas. Esto supone que Asturias está a punto de convertirse en un proyecto frustrado. La autovía del Cantábrico hacia el este, incluyendo nuevos

proyectos con realizaciones imprescindibles que el Partido Socialista siempre quiso impedir, como el eje Gijón-Villaviciosa, que ha sido felizmente culminado con diez meses de adelanto, y subrayo, con diez meses de adelanto sobre el calendario previsto, o el eje Ribadesella-Cangas de Onís, que hoy el Partido Socialista ha paralizado, fueron algunos de los logros de los que hoy disfrutamos. Desde la toma de posesión de la nueva ministra todo ha cambiado para Asturias, sus abrumantes decisiones nos han provocado que se haya suspendido la licitación de tres tramos de la variante de Pajares. Eso sí, en el mes de junio de nuevo los sacó a licitación con un encarecimiento del 137 por ciento. Hoy sabemos que ya están anunciados retrasos en esta obra, aproximadamente de dos años. Cuando la finalización estaba prevista para el año 2010, ya estamos hablando del año 2012, y ello a pesar de que en esta misma Comisión se aprobó una proposición no de ley, también del Grupo Popular, que fue apoyada por Izquierda Unida y por el Grupo Socialista —se aprobó prácticamente por unanimidad—. Se proponía que la variante de Pajares se llevase a cabo en los plazos establecidos, y así se aprobó, pero eso al ministerio le importa muy poco y, a pesar de la proposición no de ley aquí aprobada, se la han saltado a la torera y ya se están anunciando retrasos de dos años.

En segundo lugar, cinco tramos de la autovía del Cantábrico llevan retraso y cuatro están sin adjudicar. Y que no me vengan a decir que eso fue algo que hizo Francisco Álvarez Cascos, porque ha quedado por activa y por pasiva explicado a la opinión pública cómo en algunos casos se pasan partidas presupuestarias de una parte de la autopista hacia otra por inclemencias del tiempo o por dificultades por las que no se pueden llevar a cabo en ese momento esas obras. Y en cualquier caso todos los asturianos conocen lo que verdaderamente es importante y es que en varios tramos de la autovía del Cantábrico, y en el tramo que he dicho antes del ramal de Gijón-Villaviciosa, se han producido adelantos de diez meses en ese caso y de seis meses por ejemplo en el ramal del aeropuerto. Por lo tanto, que no se venga aquí a echar las culpas a quien no las tiene, porque, entre otras cosas, un gobierno está para arreglar las cosas, para poner soluciones a los problemas, si es que los hay, y no para echar leña encima del Gobierno al que ha sucedido.

En tercer lugar, las incertidumbres llegan también al puerto del Musel. Pendiente de la financiación europea, ya se empieza a decir que posiblemente no llegue esa financiación, cosa que, por otra parte, no nos sorprende, puesto que es algo habitual cuando hay un gobierno complaciente que va a Europa para ser los primeros aprobando, a través de un referéndum, la Constitución europea, pero que no va nunca a exigir o a demandar lo que es imprescindible para España y muy especialmente para Asturias, una región que va a perder el Objetivo prioritario 1 del que estaba beneficiándose hasta ahora.

Y cuando estábamos en todas estas, pasmados por el asombro de lo que estaba sucediendo en Asturias después del nuevo Gobierno, llegó a Asturias el señor Morlán, secretario de Estado, y nos dijo que para Asturias no había calendario, que las obras se harían cuanto antes y que no se darían plazos, por una razón tan elemental como que, si se daban plazos y luego no se cumplían, eso producía desencanto. Sinceramente, señorías, tengo que decirles que en Asturias no salimos de nuestro asombro ante tamaña desfachatez, porque en una democracia el establecimiento de compromisos públicos precisos es parte fundamental del sistema, el compromiso no solamente debe afectar al cumplimiento de un programa sino también a la transparencia en la gestión. Lo contrario, señorías, es propio de las dictaduras y de los regímenes despóticos. La obligación de doña Magdalena Álvarez como ministra de Fomento es programar obras, adjudicarlas y vigilar su realización de acuerdo con lo contratado en tiempo y forma.

El objeto de esta proposición no de ley no es otro que pedir al Gobierno lo que es justo. No pedimos ninguna concesión o privilegio especial para nuestra región, tan sólo le pedimos que cumpla con su obligación y responsabilidad elaborando un calendario para estas tres grandes obras en Asturias. Los asturianos tenemos derecho a saber cuándo se van a poner en servicio estas infraestructuras. Durante ocho años el Partido Popular puso en conocimiento de los asturianos dos calendarios. Las obras se llevaban a cabo en los tiempos establecidos y a veces con adelanto. Son famosos el calendario de Canero, de abril de 1997, o el de Oviedo, del año 2000. Y, señorías, no parece que sea muy difícil hacer un calendario, cuando ese gobierno tan incapaz y ese ministro, que, según la señora Magdalena Álvarez, era un desastre, fue capaz de hacer dos. Ustedes bien pueden hacer uno, supongo yo.

El Grupo Socialista ha presentado una enmienda, que yo entiendo que no tiene nada que ver con la proposición no de ley a la que nos estamos refiriendo, porque, en vez de un calendario, lo que piden es que se redacte un informe detallado de la situación actual de las obras así como las previsiones de continuación de las actuaciones referidas. Repite las que solicita el Grupo Popular. Un informe detallado de la situación actual de las obras no lo necesitamos para nada, porque el millón de habitantes que vive en Asturias sabemos perfectamente cómo están todas las obras: o suprimidas, o paralizadas, o ralentizadas; así es como están todas las obras. Por lo tanto, ese informe a mí no me sirve de nada. Ahora, si ustedes quieren hacer este informe, me parece muy bien, nosotros lo aceptamos y estamos encantados. ¿Que ustedes consideran que tardan tres meses en redactar ese informe? Pues nos lo entregan dentro de tres meses y le aseguro que será bien recibido, pero lo que mi grupo no puede aceptar es una enmienda de sustitución que cambia el sentido y la filosofía de nuestra proposición no de ley, que por otra

parte es muy concreta y que se refiere a un calendario. Y un calendario no es lo que dice el Partido Socialista.

Para finalizar, señor presidente, lo que tengo que decir es que si esta proposición no de ley es rechazada hoy por el Grupo Socialista, o si bien, aprobándose en la Cámara, el Gobierno no la cumple, como sucedió con la de la variante de Pajares, sabremos que tenemos un partido y un Gobierno con mucho talante. Pero tengo que advertirles, porque probablemente cuando hablan de talante se les olvida, que el talante es un sustantivo y es un sustantivo que viene definido siempre por un adjetivo. Y les diré, señorías, que el adjetivo que se merece el talante del Partido Socialista, y en este caso nos referimos al señor Morlán, es de antidemocrático y sectario, porque sin motivación alguna margina una región, que es Asturias, que en otros tiempos entregó lo mejor de sí misma a España y que sinceramente se siente marginada y defraudada por los hechos del Gobierno del Partido Socialista. **(Rumores.)** Siento mucho que se ofendan por lo que les estoy diciendo, pero es que es la pura realidad. Y hay que ir a Asturias, ir por los pueblos de Asturias, y muy especialmente por la zona occidental de Asturias en la que la autovía está retrasada y paralizada, y hablar con la gente y saber que dicen exactamente lo que yo hoy estoy aquí reflejando. Ese es el sentir de Asturias, y el que no lo vea, señorías, es que no se acerca al pueblo, Y hace muy mal cumpliendo su labor solamente desde los despachos.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene ahora la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, la señora Carcedo Rocés, que ha formulado una enmienda a esta proposición no de ley.

La señora **CARCEDO ROCÉS:** En fin, no nos asustamos, doña Alicia, no nos asustamos para nada, ni nos ofendemos, por supuesto. El ámbito parlamentario está para defender cada uno, con el énfasis que considere, sus posiciones y eso es lo que vamos a hacer nosotros también; le ruego, por tanto, que no se ofenda con lo que le voy a decir.

Para empezar, a efectos de constancia en el «Diario de Sesiones», quiero hacer alguna aclaración al propio texto de su iniciativa, que dice que el Partido Popular prometió o comprometió unos presupuestos para la variante de Pajares. Yo le debo de decir que el Partido Popular no compromete presupuestos, los presupuestos los comprometen las administraciones, en todo caso los gobiernos, y eso es necesario clarificarlo porque no es dinero del Partido Popular, es dinero de todos los españoles. Por tanto, está mal redactado, lo siento; a lo mejor quería decir otra cosa, pero lo que dice es lo que dice, y como utilizan ese equívoco con demasiado frecuencia con fines electorales, mi obligación y mi responsabilidad en defensa del interés público es que quede constancia.

En segundo lugar, vivimos en un Estado democrático y de derecho, como bien recordó la señora Castro, y en

un Estado democrático y de derecho las normas se rigen por leyes, y las leyes, en lo que afecta al ámbito territorial, que es el que nos ocupa ahora, mandatan la planificación para una más justa distribución y aplicación del interés general, y esto se refleja en planes, y una vez hechos los planes, en las programaciones y los compromisos de las administraciones. Los planes se debaten en los parlamentos y las programaciones y los plazos se deciden en la Administración.

Su hábito y su costumbre mientras fueron Gobierno es que esto no cuenta para nada; lo que contaba era la publicidad y la propaganda en los medios de comunicación. No conocemos, no ha sido debatido en este Parlamento ningún plan de infraestructuras en este país mientras ustedes gobernaron, y en cuanto a los plazos y los calendarios, que son exclusivamente mediáticos, permítame que le recuerde que, por favor, los calendarios que usted me pone encima de la mesa tienen siete años de retraso: en ese calendario, en el calendario de Lluís, decía que Unquera y Llanes, el tramo que queda aún sin ejecutar en el oriente de Asturias, qué causalidad, porque había un significativo alcalde socialista, estaba previsto que se licitara en el año 1998, según el calendario del señor al que usted acaba de mencionar, y tengo que decir a la Cámara que aún no ha sido licitado. En los presupuestos de este año se incluye una partida fruto de la negociación y del acuerdo con Izquierda Unida, una partida para forzar la agilización de la tramitación de este tramo, y eso lo tiene que saber la Cámara. También tiene que saber la Cámara que la variante de Navia, por ejemplo, que también estaba previsto que acabara en el año 1999, ahora, después de varios aplazamientos suyos, suyos, ya en el plano administrativo, ya no digo en el de la planificación, lleva también siete años de retraso, y no continúo porque para el conjunto de la Cámara este es un asunto muy particular. Por tanto, no nos inventen el Estado de derecho, señorías, no nos lo inventen, está inventado. Eso se hace con planes y con programaciones y, por favor, no nos cuenten lo que no existe. La realidad es la que es. A lo mejor usted cree que un millón de habitantes de Asturias tiene el desconocimiento del que usted hizo gala ahora en cuanto a la realidad asturiana, pero el resto está viendo cómo continúan las obras y cómo se siguen ejecutando. Le digo más, la ejecución de esas obras en infraestructuras de carreteras, tanto la autovía del Cantábrico como la variante de Pajares y El Musel, son obras previstas por gobiernos socialistas, la autovía del Cantábrico ha sido incluida en el Plan Director de Infraestructuras debatido en esta Cámara, negociado con las comunidades autónomas afectadas, acordado en las conferencias sectoriales, cuestión diametralmente distinta a lo que hicieron ustedes, que fue exclusivamente mediático. ¿Cuándo? Pues mire los diarios de sesiones y pida las actas de las conferencias sectoriales a las que, dicho sea de paso, yo asistí.

No le puedo admitir que hable del retraso perenne de las infraestructuras en Asturias, porque cuando ustedes

llegaron al Gobierno todos los tramos del trazado oriental de la autovía del Cantábrico estaban adjudicados, en ejecución o finalizados, y todos con financiación comunitaria con el marco operativo 1994-2001, y eso lo conocen y eso lo saben, con un 65 por ciento de financiación, y no me haga recordar aquí el calificativo que ustedes dieron a Felipe González cuando negociaba precisamente los fondos europeos y en especial los fondos de cohesión. Solo faltaba que en ocho años hubieran paralizado el tramo occidental, porque ustedes están gestionando presupuestos públicos y están ejecutando distintas fases de un plan promovido por un gobierno y acordado en este Parlamento, y es que solo faltaba que en dos legislaturas no hubieran iniciado los tramos de la autovía occidental que en estos momentos están en marcha, y lo que nosotros pedimos es que se nos diga exactamente en qué situación está cada uno de los tramos.

Vayamos a la variante de Pajares. Es que usted, doña Alicia, intenta caricaturizar la realidad porque esa caricatura a usted le va muy bien en los mítines con sus correligionarios, y ahí, doña Alicia, su país de las maravillas, en contraposición al infierno dantesco de los socialistas, no responde a la realidad. Usted intenta ajustar la realidad a su caricatura, pero es que esa caricatura no es la realidad, y usted lo sabe, por más que intente forzar que eso encaje, pero no encaja, porque la variante de Pajares también estaba incluida en el Plan Director de Infraestructuras, y ustedes lo saben. Trajeron aquí una ley dentro de la campaña de publicidad específicamente para esa actuación que mereció comentarios de algunos de los grupos políticos que hoy están en esta Cámara. Se calificó como una ley sobre algo que estaba ya acordado en un plan, no lo encuentro, pero era algo así como un trámite innecesario, porque ya estaba acordado en un plan y una ley específica para una actuación es algo absolutamente inusual.

Por el hecho de modificar una contratación que la Administración correspondiente tenía adjudicada como proyecto y obra, para mayor seguridad, para mayor vigilancia por parte de la Administración de un túnel con una complejidad tremenda que va a atravesar la cordillera Cantábrica, para que los técnicos del ministerio puedan vigilar y puedan controlar en qué condiciones se va a hacer esa infraestructura y separar lo que es el proyecto y lo que es la obra, usted emplea los calificativos que acaba de pronunciar, que afortunadamente van a quedar en el «Diario de Sesiones». Por favor, sabe perfectamente que no existe ninguna paralización. A mayor abundamiento, está adjudicada la redacción del proyecto, que se supervisará y se aprobará por los funcionarios del Ministerio de Fomento, que yo creo que sabrán algo de eso, y conociendo lo que está sucediendo últimamente con los túneles, dígame a mí si el ministerio no va a tener precauciones para vigilar estrechamente y aprovechar el conocimiento acumulado de la Administración General del Estado y en especial de los técnicos del Ministerio de Fomento. Por tanto, esta

prudente medida del ministerio no puede ser tergiversada diciendo que es para promover algún tipo de retraso, lo que no es cierto; además la variante Pajares no tiene solo túneles, tiene otros tramos que no son túneles, y de esto no había nada. Como ustedes saben, porque pidieron información al ministerio y lo saben perfectamente, está en marcha el resto de tramos que continúan con el túnel tanto en la parte leonesa hasta La Robla como en la parte asturiana hasta Pola de Lena.

Vayamos ya finalmente, por no cansar a SS.SS., al asunto del Musel. Lo que pone en el boletín oficial del Congreso y lo que acaba de decir ahora usted sabe perfectamente que es un engaño a las señorías que nos están escuchando y a los ciudadanos asturianos, sabe perfectamente que esa obra ha sido ya adjudicada, que la Unión Europea ha aprobado ya la financiación de los fondos, y sabe también, y si no lo sabe se lo digo yo, que el 20 por ciento de los fondos comunitarios aprobados, fondos de cohesión, van ya destinados al ejercicio 2005, y nosotros lo que queremos es que el ministerio nos remita la información exhaustiva de los plazos, de los presupuestos y de la financiación comunitaria prevista en esta adjudicación, y usted lo sabe, y por favor, no pretenda, por sus intereses electorales y partidistas, trasladar incertidumbres a los ciudadanos. Esto es muy malo, señora Castro, porque no redundan en una democracia de calidad, sino en la utilización de los recursos públicos en beneficio propio.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Carcedo...

La señora **CARCEDO ROCES**: Termino ya diciendo que nosotros pretendemos con nuestra enmienda que el ministerio nos remita la situación real, porque no podemos partir del hecho de su realidad, porque no es cierta, y usted lo sabe, por tanto, que nos remita la información fidedigna y precisa de la situación en la que está cada una de las infraestructuras y las previsiones, según las normas de nuestro Estado de derecho, según consta en los planes, en las fórmulas de elaboración de los planes, y no en una realidad paralela que es la que ustedes inventaron con la fórmula de hacer política. Por tanto, yo le ruego que admita nuestra enmienda porque va más allá de lo que usted pide en cuanto a información, pide que también conozcamos la realidad actual a partir de la cual se establezcan las previsiones.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea efectuar un turno de posicionamiento? **(Pausa.)** Tiene en primer lugar la palabra el portavoz de Izquierda Unida, señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Señorías, nuestro grupo parlamentario ante esta iniciativa va a posicionarse a favor, y lo vamos a hacer porque esa ha sido nuestra actitud a lo largo de iniciativas similares desde hace mucho tiempo y porque además nosotros no tenemos ninguna duda de que un calendario de estas carac-

terísticas, lejos de crear confusión, puede aclarar la voluntad del Gobierno en torno a las infraestructuras asturianas. De todas formas, a mí me gustaría aclarar algunos términos.

Me produce cierta perplejidad la iniciativa del Grupo Parlamentario Popular y sobre todo que haga hincapié en la necesidad de un calendario, que a nosotros nos parece bien y vamos a votar, pero conocemos lo que dan de sí esos calendarios, a alguno se ha hecho referencia ya y lo conocemos en Asturias, cómo esos calendarios se revisan para mayor loa y mayor gloria del respectivo Gobierno. No entendemos, por tanto, que la propuesta venga del grupo mayoritario de la oposición ni tampoco entendemos la resistencia del Gobierno; en todo caso, estos calendarios siempre dan mucho de sí y no precisamente a la oposición sino al Gobierno, que cuando los revisa normalmente vuelve a presentar uno nuevo y aquí paz y después gloria; por lo tanto, nosotros no tenemos dificultades, si acaso las dificultades las tendrá en el futuro el propio grupo parlamentario proponente de la iniciativa.

Querría aclarar algunas cosas con respecto a la tormenta que nos ha anunciado el Grupo Parlamentario Popular; tampoco tengo muchas oportunidades de verme con los ciudadanos asturianos, pero desde luego no se compadece en absoluto con lo que sentimos al menos una parte de los asturianos. Esas tormentas no da la impresión de que se hayan desencadenado en los últimos meses, y, ¡hombre!, en obras de infraestructuras, señora Castro, no parece que uno pueda hacer maravillas un año y al año siguiente provocar tempestades, no parece que sea posible en obras de infraestructuras sabiendo cómo son esas obras y el tiempo de ejecución que tienen; por lo tanto, si hay incertidumbres, probablemente haya más en el Grupo Parlamentario Popular, pero en general yo creo que los asturianos ni estaban antes en el país de las maravillas ni hoy están en el infierno de Dante, como decía antes la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista. Por lo tanto, nosotros no admitimos esa visión catastrofista. Sí creemos que sería conveniente que su grupo parlamentario admitiese no tener ninguna duda con respecto a lo que hay hoy. Quieren un calendario del futuro pero se resisten, yo no sé por qué, a decir lo que hay hoy. Bien, pues si no tienen ningún problema en decir lo que hay hoy, cómo están las obras a día de hoy, en qué medida los calendarios pasados fueron calendarios, previsiones o propaganda, admitan que junto al calendario también haya una valoración de la situación actual de las obras, que seguramente será también muy interesante.

Nuestro grupo parlamentario quiere que estas obras se realicen con la máxima transparencia, que esa transparencia se produzca en el marco del Congreso de los Diputados, y por tanto vamos a votar finalmente lo que debería ser una iniciativa consensuada. No creemos que en esta materia debiéramos tener los asturianos en esta Cámara peleas más allá de lo necesario. Debería haber un cierto grado de unidad en torno a los objetivos que

son comunes. En ese caso nosotros votaremos, si hay coincidencia entre los dos grupos, la propuesta final; si no es así, votaremos la iniciativa del Grupo Parlamentario Popular, si acaso con la aportación de que, junto a esa iniciativa de calendario, también se pueda incorporar una valoración de la situación actual de las obras.

Una última precisión. La ley que en esta Cámara declaró el carácter prioritario de la variante de Pajares fue una ley aprobada en el Parlamento asturiano, trasladada del Parlamento asturiano al Parlamento español y considerada por éste por mayoría; por lo tanto, no quiero decir quién inició el proyecto o la propuesta de ley en el Parlamento asturiano, no tengo ningún interés en estos momentos en ningún tipo de capitalización, pero sí en aclarar que esa ley sigue estando vigente, considera prioritaria esa obra al margen del Plan Director de Infraestructuras de entonces y nosotros creemos que esa obra sigue siendo prioritaria. Por último, nosotros nunca hemos estado de acuerdo con el procedimiento de licitación de proyecto y obra, creemos que tiene consecuencias muy negativas: concentración empresarial, a veces no concurrencia, problemas a la concurrencia, eso lo hemos criticado todos y consideramos que esos procedimientos eran procedimientos extraordinarios que incluso a veces bordeaban la Ley de contratos del Estado. Nosotros tenemos nuestras diferencias y las cosas no se pueden hacer de cualquier manera, hay que hacerlas de acuerdo con la legalidad, y creemos que algunas de las medidas que se tomaron por parte del Gobierno anterior, y lo criticamos en su momento, mediante procedimientos de proyecto y obra bordeaban en cierta medida los términos legales. Quería aclarar esas dos cuestiones y decir al final que nosotros veríamos con gusto que se produjera una coincidencia en torno a estas materias, pero, si no, votaremos el calendario, aunque nos interesaría que lo respaldara el Gobierno, porque es realmente lo que nos interesa, no tanto que únicamente lo promovamos desde el Congreso de los Diputados, sino que haya un compromiso y un respaldo del Gobierno a ese calendario.

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

El señor **BELOKI GUERRA**: Quizá más de uno en esta Comisión se pregunte algo así como quién le da vela en este entierro a mi grupo o qué tiene mi grupo que decir. La verdad es que no mucho, pero en cualquier caso sí quiero aclarar un par de cosas. Una que es evidente que Asturias no es mi patria, como dice la canción, pero sí es querida lo suficiente como para que de entrada tuviéramos claro que debíamos apoyar una proposición no de ley que, por un lado, especificara la situación de determinadas obras si esas no están claras y estableciera una cierta previsión a futuro. Nuestra disposición por lo mismo era la de en principio apoyar la proposición no de ley que se había presentado, pero

observamos el debate político en los términos en que se ha producido aquí, por un lado, debate político en el que nosotros no entramos porque, como digo, no es, entre comillas, «mi patria» a este respecto, pero la lectura del texto de la proposición no de ley nos produce una cierta perplejidad, pues la que originariamente se presenta dice que se redacte un calendario, eso sí, dice en el plazo de un mes, mientras que la enmienda del Grupo Socialista dice que en un plazo de tres meses, es una diferencia, se redacte un informe detallado de la situación actual de las obras, y dice también así como las previsiones de continuación de las actuaciones referidas a... De forma que estaríamos en un debate que a mi grupo le resulta bastante extraño entre un calendario y un informe detallado con previsiones incluidas, y digo yo, ¿y cuáles son las diferencias? No está en mi imaginario dar una importancia a uno o a otro, y miren, en estas cosas uno, como tiene que votar, ha optado por echar la moneda al aire a ver si sale cara o sale cruz, y ha salido que apoyamos al Grupo Socialista, podía haber salido al revés. En cualquier caso, lamentamos, como acaba de hacer el representante del Grupo de Izquierda Unida, que no estemos ante una proposición no de ley consensuada, pero, en fin, respetamos las diferencias y resolvemos de la forma en que acabo de decir.

El señor **PRESIDENTE**: No tiene ya turno, señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Me tendré que pronunciar sobre la enmienda del Grupo Socialista, porque lo que pretendo, señor presidente, es, en aras del consenso...

El señor **PRESIDENTE**: Si se pronuncia sobre la enmienda, le doy la palabra, aunque se había pronunciado usted en su intervención, pero le doy la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: En aras del consenso del que aquí ha hecho gala el portavoz de Izquierda Unida y agradeciéndole el apoyo, lo que pretendo es que efectivamente lleguemos a ese consenso y yo propongo, por lo tanto, una vez que se termina el texto del Grupo Parlamentario Popular, añadir: Asimismo, el Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que en el plazo de tres meses redacte un informe detallado de la situación actual de las obras citadas, así como sus previsiones de continuación. O sea, se trata de recoger el párrafo del Grupo Socialista como una enmienda, en vez de sustitución, de adición. Creo que, en aras de ese consenso, está claro que el Grupo Parlamentario Popular hace una propuesta que espero que sea aceptada por todos los grupos.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Carcedo, ¿se quiere pronunciar sobre la transacción?

La señora **CARCEDO ROCES**: Merecería la pena que le dediquemos un minuto.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, como tenemos otras transacciones en esta situación, lo único que les pido a todos ustedes es que la Mesa las tenga antes de poder someterlas a votación.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor presidente, lo único que le diría es que es para pronunciarse sobre la enmienda, no para hacer otra nueva intervención, porque entonces yo pediría una réplica.

El señor **PRESIDENTE**: No hay más intervenciones, lo único es que se pongan ustedes de acuerdo, si quieren, y se lo comuniquen a la Presidencia.

— **RELATIVA A LA PARTICIPACIÓN DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN LA CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO CABREIROS-VILALBA DE LA AUTOVÍA FERROL-VILALBA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000567.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al punto séptimo del orden del día, proposición no de ley relativa a la participación del Ministerio de Fomento en la construcción del tramo Cabreiros-Vilalba de la autovía Ferrol-Vilalba, cuyo proponente es el Grupo Parlamentario Mixto. Señor Rodríguez Sánchez, tiene S.S. la palabra para defender su propuesta.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Comenzaré por informar, para que se pueda comprender por qué razón traemos este debate al Congreso de los Diputados, que en el caso de Galicia contamos con dos comarcas mineras de gran importancia, que están, como todas las comarcas mineras del Estado español, en un proceso de crisis y por lo tanto necesitadas de un desarrollo alternativo. Por eso recordarán que en la primera legislatura del Gobierno del Partido Popular hubo un debate precisamente sobre cómo conformar estas ayudas a través del entonces Ministerio de Industria y en concreto en convenios con las comunidades autónomas afectadas. Pues bien, en cuanto a las comarcas de Galicia se pretendía que quedaran al margen de estas ayudas oficiales para desarrollo alternativo, pretextando que el carbón de As Pontes de García Rodríguez y de Meirama era carbón no CECA, ya que se trataba de lignitos pardos, una especie de discriminación que no se sustentaba bajo ningún punto de vista y que era más alarmante sobre todo teniendo en cuenta que la producción de lignitos pardos representaba el 33 por ciento de la producción del conjunto del Estado español en cuanto al carbón. Pues bien, después de muchas batallas se firmó un protocolo de colaboración entre el Ministerio de

Industria y la Comunidad Autónoma de Galicia para el desarrollo de las comarcas mineras en crisis, en concreto de As Pontes y de Meirama, y una de las inversiones que se contemplaba era precisamente la ejecución de una autovía entre Iglesiafeita y Vilalba, así figura en los anexos del protocolo al que me acabo de referir. Por lo tanto, se trató de una conquista después de una exclusión y una discriminación a todas luces injustificada. La obra, con todo, acabó no siendo financiada por los fondos de la minería del carbón, inexplicablemente, sin que nunca el Gobierno de Galicia diese una explicación de por qué aconteció esto, además cuando contaba con un Gobierno amigo en el Estado. Tuvo que cargar el Gobierno autonómico, la Administración autonómica con la ejecución de la autovía, recurriendo, entre otros, al Fondo de Compensación Interterritorial, que es como se está haciendo hoy, incluso el tramo hasta As Pontes y el tramo desde As Pontes hasta Cabreiros. No se sabe, por lo tanto, los motivos de esta traslación de responsabilidades. En todo caso, debido a que era notoria esta falta de respeto por el protocolo, el Ministerio de Fomento acabó firmando un protocolo también con la Xunta de Galicia que daría después lugar a la consumación de un convenio, que quedó un poco en entredicho precisamente por el cambio de Gobierno en el año 2004, conforme al cual los 13,4 últimos kilómetros de la autovía, precisamente de Cabreiros a Vilalba, serían financiados por el Ministerio de Fomento con 40 millones de euros. Este tipo de compromiso no llegó a cumplirse, como dije, debido al cambio de Gobierno en abril-mayo del año 2004.

El resultado al final es que nos encontramos con que el reparto de los fondos de la minería del carbón fue abiertamente discriminatorio con Galicia, de tal forma que de 670 proyectos Miner, solamente 10 corresponden a Galicia, y de un total de 1.449 millones de euros de inversión, solamente 52 corresponden a Galicia, es decir, el 2,98 por ciento del total. Para que se den cuenta, en el caso de Aragón son 225 proyectos y 212 millones de euros; en el caso de Asturias, 88 proyectos y 865 millones de euros; en el caso de Castilla y León, 296 proyectos y 507 millones de euros. Sin embargo, la pérdida directa de empleo en el caso de Galicia representa un 10 por ciento del conjunto, y el Gobierno a este diputado sucesivamente contestó en respuestas por escrito que el reparto de los fondos se hacía directamente proporcional a la pérdida del empleo. Estamos, por lo tanto, muy lejos del 10 por ciento que nos correspondería, solamente hemos recibido el 2,98 por ciento.

La reacción del actual Gobierno frente a todo este proceso fue la de no asumir los compromisos políticos, en concreto el último, del Ministerio de Fomento y disculparse o pretextar que se trata de una carretera autonómica y por lo tanto no competencia del Estado. Sin embargo, es necesario tener en cuenta, en primer lugar, las vicisitudes por las que pasó este proyecto y su falta de ejecución, en concreto en los compromisos Miner, y además esto se hizo, y en todo caso sería una

acusación que se le podría hacer al Gobierno autonómico, con total pasividad y connivencia por su parte. Deben de tener en cuenta además que la marginación de Ferrol y comarca y en concreto de toda la costa cantábrica de Galicia fue clara a la hora de definir el proyecto de autovía del Cantábrico precisamente en terreno gallego, ya que se optó prácticamente por, una vez que llega a la frontera gallega, introducirla por el interior precisamente para conectarla rápidamente con la A-6, con lo cual quedó todo el corredor cantábrico-gallego sin una vía de alta capacidad. En tercer lugar, el carácter vertebrador de esta autovía está claro en relación con la red estatal y no solamente con la autonómica, ya que es la vía de comunicación rápida de Ferrol y Ortegal, en concreto con la autovía del Cantábrico y con la A-6, es decir, la conexión con el resto del Estado. Por último, se trata, y el Gobierno debía ser sensible en este aspecto, de compensar precisamente la falta de cumplimiento del compromiso Miner, y también se trata, aunque no sea obligatorio, de asumir los compromisos políticos del anterior Gobierno, que tenían precisamente como objetivo compensar la falta o el incumplimiento del compromiso al que se había llegado en el año 1997.

Resumo diciendo que el trabajo institucional y la movilización social logró que se acabase primero con la discriminación Miner en relación con las comarcas mineras de Galicia, en particular todo el esfuerzo que hizo la sociedad de As Pontes de García Rodríguez y el Gobierno municipal. En segundo lugar, los compromisos y los emplazamientos del anterior Gobierno tienen que, por lo menos, ser asumidos por el actual. En tercer lugar, si el Ministerio de Fomento asumió hace prácticamente unos meses la posición de firmar el convenio, no puede ser que ahora precisamente el Gobierno actual lo rompa, y un nuevo intento de no responsabilizarse no sería entendible realmente por nadie en nuestro país, y además hay dos datos en particular: uno que en los Presupuestos Generales del Estado para 2004 estaban ya contemplados 3 millones de euros para expropiaciones precisamente de este tramo, y, por último, que es notorio que el compromiso en relación con obras que están en avanzando estado de ejecución no puede ser violado solamente por un cambio de color político en el Gobierno. Por todo esto nosotros hemos presentado una proposición no de ley que dice que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno, Ministerio de Fomento, a cumplir el compromiso de asumir la construcción del tramo Cabreiros-Vilalba de la autovía Ferrol-Vilalba conforme a los acuerdos de la Xunta con el anterior Gobierno.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley ha formulado enmiendas el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor García Díez.

El señor **GARCÍA DÍEZ:** Señorías, quiero comenzar manifestando la sorpresa que a nuestro grupo le han causado estas enmiendas que ha presentado el Grupo Socialista a la proposición no de ley que ha defendido el señor Rodríguez, en nombre del grupo proponente hace breves instantes. Esa sorpresa por la propuesta o por la enmienda del Grupo Socialista, y lamento que su defensor no esté presente en la sala en este momento y no pueda escuchar los argumentos de mi grupo, no es por otra cosa más que por una redacción ambigua, que lo único que contempla es una falta de respeto a los acuerdos que en su día fueron firmados y alcanzados entre dos gobiernos, a los que se ha referido también el señor Rodríguez en la defensa de su proposición, y que, de mantenerse el texto de la enmienda del Grupo Socialista, lo que haría sería poner fin al respeto a dichos acuerdos, que es el eje de la propuesta que yo estoy defendiendo en este momento, de la enmienda que mi grupo ha presentado. Me explicaré con la mayor concreción posible.

El día 23 de diciembre del año 2002 se firmaba un protocolo entre el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia. En dicho protocolo, que no leeré ahora y solamente me referiré al acuerdo tercero, se dice, entre otras cosas: El Ministerio de Fomento financiará a su cargo hasta su terminación el tramo de la autovía Cabreiros-Vilalba mediante las oportunas transferencias de créditos a la Xunta de Galicia, etcétera. Primer punto que quiero que se tenga muy presente.

El 4 de marzo del año 2004, el Consello de la Xunta de Galicia aprueba el texto del convenio de colaboración, concreta los plazos que se aplicarían a dicho convenio y también la financiación de dichas obras, traslada su acuerdo al Ministerio de Fomento para que continúe el trámite, y en esos trámites aparecen algunos hechos que yo creo conviene también poner de manifiesto. En primer lugar, en los Presupuestos Generales del Estado del año 2004 ya figuraba una partida por 3 millones de euros para ir iniciando el expediente de estas obras a las que nos estamos refiriendo, y en abril de dicho año, de 2004, se completan los trámites con el visto bueno a este convenio por parte de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, se obtiene el informe favorable de la Abogacía del Estado y también informe favorable del Ministerio de Administraciones Públicas. Sólo quedaba para completar toda esta tramitación un único paso más. ¿Cuál es? Pues llevar el texto del convenio a obtener la autorización del Consejo de Ministros para posteriormente formalizar dicho convenio. Aquí, en este punto exactamente se para el expediente, y ello a pesar de las reiteradas, insisto, reiteradas solicitudes, peticiones formales cursadas desde el Gobierno gallego, desde la Xunta de Galicia, que no obtuvieron ninguna respuesta. Por lo tanto, hay una primera conclusión, un primer hecho claro, y es que estamos ante lo que se puede considerar una legítima pero una decisión política del Gobierno socialista de paralizar y de cuestionar un acuerdo ya alcanzado por el anterior gobierno

con un gobierno autonómico, en definitiva, de romper la gestión de un importante proyecto.

Por si a alguien le quedara alguna duda, la confirmación de esto que acabo de decirles, señorías, está recogida por escrito en la respuesta dada a preguntas formuladas al Gobierno por los diputados del Grupo Popular pertenecientes a la Comunidad Autónoma de Galicia para interesarse por la situación de este expediente. En esa respuesta, por escrito, insisto, el Ministerio de Fomento, el Gobierno, lo que dijo fue que no suscribirá el ministerio este convenio por tratarse de una vía autonómica y por limitaciones presupuestarias. Estas fueron textualmente sus palabras en la respuesta dada a los diputados a los que me he referido. Por lo tanto, señorías, a día de hoy, como bien ha recordado el señor Rodríguez, después de la presión social y después de la presión política que en estas últimas semanas se vivió en Galicia y de que responsables políticos de la formación socialista en Galicia tuvieran que rectificar a la propia ministra y tuvieran que decir a los medios de comunicación que sí que se financiaría esta obra, ahora lo que se está tratando, al menos es lo que se desprende del texto de la enmienda que presenta el Grupo Socialista, es de buscar una salida digna a este nuevo traspiés de nuestra ministra de Fomento.

El Grupo Parlamentario Popular presentó hace unos días una proposición no de ley que básicamente coincide en su texto con la propuesta original o con el texto que ha defendido el Grupo Mixto, porque claramente decía que instaba al Gobierno a que, a través del Ministerio de Fomento, cumpliera los compromisos que en su día había asumido. Era un poco más extensa pero coincide básicamente con el texto que acaba de defender el grupo proponente. En rueda de prensa celebrada en la ciudad de Lugo hace unos días, un grupo de diputados y de senadores dijimos que esperábamos que en el transcurso del debate que hoy estamos celebrando se fijara de forma clara el posicionamiento de los distintos grupos. En concreto nos referíamos al Grupo Parlamentario Socialista, porque esperábamos que fuese muy clara su posición en este debate. Claro, era mucho pedir porque ahora, al conocer la enmienda que han presentado, tengo que reconocer que para mí esto es volver a las andadas. Se trata nuevamente de escurrir un auténtico compromiso creíble, y recalco estas tres palabras: auténtico, compromiso y creíble, porque la redacción no contiene ninguna de ellas. ¿Por qué? Porque su enmienda propone instar al Gobierno a abordar su participación y no dice claramente a financiar. Se propone abordar su participación, y cuando se utiliza la palabra participar convendrán conmigo, señorías, en que se puede participar de muchas maneras, en muchas cuantías y con diferentes porcentaje; además nos quedaremos con la duda de si participan al 50 por ciento, al 20, al 10 o al ciento por ciento, como estaba comprometido en el protocolo al que me he referido al comienzo de mi intervención. Por tanto, recalco mi afirmación de que con esta propuesta que hoy nos traen aquí, con esta

enmienda, no plantean un auténtico compromiso creíble. También insisten en su enmienda sobre la importancia que este corredor pudiera tener. ¿Por qué hablamos nuevamente en términos ambiguos? Señorías, reconozcan que este corredor tiene hoy una gran importancia, puede parecer un matiz, pero no es en términos futuribles, es que hoy tiene una gran importancia este corredor.

Finalmente terminan diciendo en su enmienda: dentro de la aplicación de los fondos Miner. Esto sí que es nuevo, o por lo menos lo es respecto al texto que conocíamos de la proposición no de ley y supone para mi grupo cambios importantes que voy a tratar de enjuiciar muy rápidamente. Primero, porque estoy supondría, de aceptarse en esos términos, abandonar y dejar sin efecto el protocolo ya firmado al que me he referido en dos o tres ocasiones, porque aquel protocolo indicaba claramente que era el Ministerio de Fomento el encargado de financiar esta obra.

Supone, en segundo lugar, dudar de la viabilidad, de la propuesta que nos hacen a través de la enmienda, dado que de las cuantías anuales que se asignan a través de estos fondos Miner, si cogemos el histórico de los últimos años, a Galicia le correspondían del orden de 3 millones de euros al año y aquí hace falta poner sobre la mesa para cumplir un compromiso 40 millones de euros. ¿Cuántos años tendríamos que esperar para obtener esto y además cuántos de estos fondos Miner se detraerían de los que ya le corresponden a la comunidad autónoma si con ello se pretende financiar esta obra? Son dudas que pongo sobre la mesa y que como evidentemente puede que tengan una respuesta, la aguardamos.

Por último, supone que en el próximo reparto de asignación de fondos Miner a todas las comunidades autónomas se puedan detraer los que a Galicia le corresponden, siempre insuficientes sin duda ninguna para financiar, como proponen en su enmienda, y no para participar en este tramo de la carretera. También supone que el argumento que esgrime Fomento en su respuesta a la pregunta que los diputados formulamos en su día, según el cual se decía que no nos la financiarían porque se trataba de una carretera autonómica, no sea válido, pues puede ser que ahora deje de tratarse de una carretera autonómica al buscar esta otra vía de financiación.

Concluyo con las siguientes reflexiones. Proponemos una transaccional que evite este confusionismo, que evite esta ambigüedad y que evite una vez más escurrir el bulto, ya que los gallegos nos están demandando que seamos muy claritos con estas cosas. Esta transaccional sería, y después la haré llegar a la Mesa y a los grupos que han presentado la iniciativa y las distintas enmiendas, un texto más o menos como el que voy a leer: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a financiar —insisto, a financiar, no a participar, a financiar— el tramo Cabreiros-Vilalba de la auto-vía Ferrol-Vilalba (todo lo que estoy leyendo así, depri-

sa, es coincidente con la enmienda del Grupo Socialista) sobre la base de la importancia que estos corredores tienen (tienen, quizá sea un matiz, insisto, pero espero que por esto no nos peleemos) para la vertebración del territorio de Galicia de acuerdo con la demanda de tráfico existente: Y ahí me quedo. Es decir, si realmente hay una voluntad, si realmente se quiere hoy aquí dejar patente que hay un compromiso claro de financiar esta obra, no vería yo que existieran impedimentos para suscribir una transaccional en la cual renunciamos a otra serie de conceptos que figuraban en nuestras iniciativas en marcha y a la propia iniciativa del grupo proponente en este momento.

Yo espero que no estemos ante un nuevo intento de lavarle la cara a un miembro del Gobierno por lo que pudieran ser unas declaraciones desafortunadas que después fueron corregidas, como decía, por compañeros de su partido en Galicia, porque, señorías, la validez de los protocolos, que es lo que se está cuestionando en todo momento, supongo que no sería cuestionable. La ministra de Fomento hace pocas semanas en mi ciudad, Lugo, firmaba un protocolo con el alcalde de la ciudad. No lo vamos a cuestionar como gobierno ni como oposición, y si algún día, y así será, volvemos a ser gobierno, no revisaremos este tipo de protocolos, como no se hizo en su momento. La ministra de Agricultura tres días antes firmaba también con el alcalde de Lugo otro protocolo e ídem de ídem. ¿Por qué ahora se cuestiona un protocolo...?

El señor **PRESIDENTE**: Señor García Díez, debe terminar S.S., por favor.

El señor **GARCÍA DÍEZ**: Terminó, señor presidente, le ruego medio minuto nada más, prometo cumplir en ese medio minuto.

¿Por qué ahora se cuestiona un protocolo al que le quedaba ya solamente el trámite de llegar al Consejo de Ministros, con todos los vistos buenos, informes favorables de las distintas administraciones, como me he referido?

Finalmente les digo que no nos oponemos, salvo que no se consideren este tipo de precisiones que creo fundamentales, a la aprobación de esta iniciativa porque es un paso; un paso corto, que presenta ciertas ambigüedades y que tiene todavía dudosa credibilidad, pero es un paso en la línea de lo que quieren los vecinos de las comarcas a las que también se ha referido el diputado señor Rodríguez. Estamos, como ya hemos dicho muchas veces, muy claramente a favor de que se culmine esta importante obra, y de que se culmine pronto para que no quede este tramo incompleto y no se pueda cumplir la auténtica finalidad, que es vertebrar ese territorio. Seguiremos con la tramitación de nuestras iniciativas si ésta no sale adelante y lo que les pedimos finalmente es que respeten y cumplan los compromisos ya alcanzados entre los gobiernos, porque si de verdad se quiere adquirir claramente un compromiso

estaríamos votando otra redacción y no la que se ha propuesto en la enmienda del Grupo Socialista. Lo único que posiblemente se esté pretendiendo es ganar tiempo y estaremos muy atentos a ello.

El señor **PRESIDENTE**: Hay otra enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor Carro.

El señor **CARRO GARROTE**: En relación con el tramo de la autovía Cabreiros-Vilalba, como es sabido, forma parte de la llamada autovía transcantábrica, que circunda la costa cantábrica, incluso la atlántica más allá de nuestras fronteras, y que en su día cofinanciaba la Unión Europea con un trazado que en la Comunidad Autónoma de Galicia recorría la costa por la mariña lucense y Ortegal hasta Ferrol. Fueron precisamente el gobierno anterior y la Xunta de Galicia los que modificaron el trazado, imponiendo uno nuevo que cruza desde Ribadeba a Ferrol, pasando casualmente por Vilalba. Este cambio de trazado generó en su día una importante protesta social y, lo que es peor, la pérdida de la financiación europea.

Tal como consta en la exposición de motivos de la proposición, la Xunta nunca concretó la financiación de una obra que es de exclusiva competencia según el estatuto de autonomía; sin embargo, sí es cierto que en el año 2002 se firma con el Ministerio de Fomento un protocolo mediante el cual el ministerio asumía la financiación de la obra, aunque, curiosamente, ni el Consejo de Ministros ni el Consello de la Xunta hasta marzo de 2004, fecha también casual, mueven un solo papel y tampoco el Gobierno gallego aprueba y certifica la capacidad para pasar del protocolo al convenio. Por lo tanto, si hay una paralización en la financiación de esta obra en aplicación del convenio es una paralización que va justamente desde el año 2002, que es la firma del protocolo, hasta marzo del año 2004. Es ahí, cuando se produce un cambio de gobierno en el Estado, cuando la Xunta recuerda que tiene un papel que supone un compromiso. No supieron, por lo tanto, reclamar esta obra a su gobierno amigo y, sin embargo, en el mes de marzo es cuando comienzan a moverse los papeles sobre esta cuestión. Sin embargo, esto se agrava todavía más cuando en el año 2004 es la propia Xunta la que desestima 3 millones de euros para esa obra. Dentro del Fondo de Compensación Interterritorial estaban consignados 3 millones de euros para esa obra y es la Xunta, es el Consello de la Xunta, certificado por el conselleiro Jaime Pita, la que solicita al Estado que esos 3 millones de euros no se dediquen a esa obra sino a otras, y por lo tanto, que esa obra en los presupuestos del 2004 quedara sin financiación.

Señorías, el acceso por el norte a Ferrol y su comarca y la comunicación interior de la provincia de Lugo dependen de esta obra, su importancia es evidente, y el Gobierno es sensible a las reivindicaciones de los ciudadanos, por lo que es voluntad del Grupo Socialista

acordar una enmienda con el grupo proponente con el objeto de abrir una puerta a la construcción de esta autovía de Cabreiros-Vilalba. Dado que se trata de una obra ubicada en una comarca minera, tal como se propone, corresponde a los fondos Miner abordar la participación del Gobierno central en esta obra. Esto no es nada nuevo ni ningún tipo de artimaña. Esa misma autovía en otros tramos ha sido financiada ya con fondos Miner, como por ejemplo el desdoblamiento del corredor Catabois-Iglesia-Feita, que forma parte de la autovía Ferrol-Vilalba. Por lo tanto, no es ninguna artimaña, es continuar una dinámica que se venía generando desde el pasado y supone abordar la participación del Gobierno central en esta obra porque los fondos Miner tiene una gestión compartida, y por lo tanto no podría hacerse una afirmación más taxativa en relación con la utilización de estos fondos que están sujetos a interlocución con otras administraciones y agentes sociales.

La voluntad del Gobierno es firme para acometer esta obra y de que se abra la puerta para que esta autovía sea finalmente una realidad y es por eso presentamos la enmienda en los términos en los que hemos hablado. Sí aceptamos in voce, porque sí nos parece un error más gramatical que de otro tipo, modificar el pudiera tener por tiene, porque evidentemente es el sentido que desde el Grupo Socialista se le ha querido dar.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo desea consumir turno de fijación de posiciones? Señor Rodríguez, brevemente, pero para pronunciarse sobre las enmiendas.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Brevísimamente, señor presidente. Ni qué decir tiene que comparto los miedos y los temores que expresa el portavoz del Grupo Popular y soy consciente de ellos. En todo caso, se trataría de un primer intento de que el Gobierno cambie de actitud. En este aspecto, como considero que puede ser positivo que la iniciativa se apruebe mejor por parte de todos, sin dejar al partido del Gobierno aparte, porque ya sabemos lo que pasa con estas iniciativas que tienen solamente un deber de carácter moral, es por lo que estamos dispuestos a aceptar la enmienda del Grupo Socialista, siempre y cuando efectivamente cambie radicalmente la posibilidad en la expresión: sobre la base de la importancia que este corredor tiene para la vertebración del territorio de Galicia que le quite incluso: de acuerdo con la demanda del tráfico existente —retirándole eso—, y quede: la importancia que tiene para la vertebración del territorio de Galicia.

Dentro de la aplicación de los fondos Miner, lo aceptamos porque, primero, está dentro de la tradición anterior; ahora, también vemos muchos problemas a los que hizo anterior referencia el señor portavoz del Grupo Popular. Nosotros lo aceptamos, en el sentido de que

preferimos una aprobación unánime, asumida también por el partido del Gobierno, y nos preocuparemos de que se aborde la ejecución de ese tramo con la participación financiera, que es lo que entendemos nosotros por este texto, del Gobierno del Estado español.

El texto quedaría: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a abordar su participación en la autovía Ferrol-Vilalba, y en concreto en el tramo Cabreiros-Vilalba, sobre la base de la importancia que este corredor tiene para la vertebración del territorio de Galicia, dentro de la aplicación de los fondos Miner.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, ¿están de acuerdo con la transacción que ha ofrecido el señor Rodríguez, que es el dueño de la iniciativa y, por lo tanto el que decide lo que somete a votación? (**Asentimiento.**) Le ruego, señor Rodríguez, que me la haga llegar a la Mesa.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE SE ESTUDIE UNA NUEVA SOLUCIÓN PARA EL TRAZADO DEL FERROCARRIL EN EL TRAMO JEREZ AEROPUERTO-JEREZ NORTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000587.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto octavo del orden del día, último de la Comisión de hoy, proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a que se estudie una nueva solución para el trazado del ferrocarril en el tramo Jerez aeropuerto-Jerez norte, formulada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, la señora Sánchez Díaz.

La señora **SÁNCHEZ DÍAZ**: Señorías, el Plan de Infraestructuras 2000-2007 incluía la línea ferroviaria Sevilla-Cádiz. Dentro de las distintas secciones que componen esa línea se encuentra el tramo denominado Jerez aeropuerto-Jerez norte. Al igual que en el Plan de Infraestructuras 2000-2007, también el Plan estratégico de infraestructura de transportes, presentado en el Consejo de Ministros el 23 de diciembre, incluye dicha línea y dicha sección.

Según los datos que nos reporta el Ministerio de Fomento, este tramo ya ha sido objeto de estudio informativo, actualmente está el contrato de asistencia técnica para la redacción del proyecto y, tanto en uno como en otro, la solución que se contempla hoy es en superficie, es decir, las vías del tren irían a nivel del suelo, ya que ésta es la forma que, repito, viene contemplada en el estudio informativo.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista creemos que la opción de que el ferrocarril discurra a nivel por esta zona de la ciudad no es la más idónea. Cuando se diseñó la integración del ferrocarril en la ciudad de

Jerez no se tuvo en cuenta el crecimiento que esta parte de la ciudad podía tener, la mayoría del tramo del que hoy hablamos está digamos discurriendo por zona urbanizable y las viviendas y la población ha experimentado un gran momento en los últimos años, sin embargo, sigue dividida por la vía del tren, la única comunicación que hay es la de un pequeño puente por el que no hay habilitado un espacio para que puedan cruzar los peatones. Es el momento de poder buscar una solución porque puede ser un error que esta zona de Jerez permanezca dividida con viviendas y vecinos a un lado y a otro de la vía sin que se haya planificado en su tiempo la expansión que la ciudad podía tener por esta zona. Desde el Grupo Parlamentario Socialista pensamos que las infraestructuras deben posibilitar el bienestar de los ciudadanos, así como no causar diferenciación entre quienes viven en una o en otra zona de la ciudad, y puesto que hay un gran número de vecinos de Jerez que ya han visto eliminadas las barreras que dividían en dos el tramo más céntrico de la ciudad, gracias a que se pudo llegar a un acuerdo para elevar la vía del tren, pensamos que los vecinos de la zona norte también tienen derecho a disfrutar de una fluida comunicación entre los dos lados de la ciudad.

Según los datos aportados por el Ministerio de Fomento, la situación administrativa de este proyecto es la del contrato de asistencia técnica de redacción del proyecto, que contempla la vía en superficie. A pesar de que ha habido conversaciones con el Ayuntamiento de Jerez y el Ministerio de Fomento, aún no se ha podido cerrar ningún acuerdo y por eso el proyecto contempla la vía en superficie. Pensamos que estamos aún a tiempo para buscar una solución que permita permeabilizar el trazado urbano de esa zona, que permita la integración urbana y el bienestar de los ciudadanos. Estamos hablando de los mismos motivos que hicieron posible la elevación del tren en la zona centro de la ciudad hace ya algunos años.

Quiero decir que la reivindicación que traemos hoy al Congreso de los Diputados es de los vecinos de Jerez y también del Ayuntamiento de Jerez, de hecho se pronunció en un acuerdo plenario y unánime con fecha de 26 de marzo de 2002, por el cual todos los partidos políticos respaldaban una elevación de la cuota ferroviaria de la zona norte de la ciudad con el fin de permeabilizar el trazado ferroviario.

Desde esa fecha hasta ahora todavía no se ha podido llegar a ningún acuerdo. Esa misma ratificación unánime de todos los partidos en el Ayuntamiento de Jerez en el 2002 es la que solicitamos hoy en esta Comisión de Fomento, porque estamos seguros de que una ratificación parlamentaria contribuirá a que se pueda cerrar un acuerdo entre el Ministerio de Defensa y el Ayuntamiento de Jerez que contemple la mejor solución para los ciudadanos.

Por eso, señorías, solicito, en nombre de mi grupo parlamentario, que instemos al Gobierno a que se estudie una nueva solución para el trazado del ferrocarril en

el tramo Jerez aeropuerto-Jerez norte que conlleve una elevación de la rasante ferroviaria para permitir una adecuada permeabilización del trazado y mejorar su sección en la trama urbana.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley ha formulado enmienda el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor Mancha Cadenas.

El señor **MANCHAS CADENAS**: Señorías, formamos parte de una Comisión que seguramente, puedo equivocarme, es la más rica en iniciativas. En este momento, a 21 de enero del año 2005, que es la última Junta de Portavoces que se celebró el miércoles pasado, el inventario nos proyecta que existen 65 proposiciones no de ley pendientes de debate en esta Comisión, de las que absolutamente ninguna de impulso al Gobierno era del Partido Socialista. La que hoy vemos en el punto número 8 está recién salida del horno, se presentó el 1 de febrero de este año y lógicamente se calificó ayer por la Mesa, hasta las seis de la tarde no supimos si se iba a debatir o no. En su consecuencia estamos ante un incumplimiento de los cupos de los que ya habíamos hablado, puesto que el Grupo Socialista raramente puede instar al Gobierno a que haga cosas.

Después de haber leído y haber escuchado, y lo digo con todo el respeto a mi querida compañera diputada por Cádiz, cuando releo la iniciativa, y lo he hecho varias veces, me pregunto por qué estamos debatiendo hoy aquí esta actuación. Nada más que puede ser por tres motivos: ¿La estamos debatiendo seguramente porque el mes pasado la alcaldía de Jerez de la Frontera cambió de signo político y lo que fue mutismo durante los diez meses que lleva gobernando el señor Rodríguez Zapatero, ahora que el Partido socialista está en la alcaldía de Jerez lógicamente se van a desenterrar muchísimas cosas y se va a pedir lo que antes fue silencio? Más grave aún sería que usted, señoría, estuviese empujada por el señor Pacheco. No se ría porque, conociendo el talante del señor Pacheco, que es travestismo político puro, no me extrañaría para nada que ahora azote al Partido Socialista para que haga esto. Tal vez la razón primordial por la que debatimos hoy aquí sea porque usted entiende que el Gobierno del señor Rodríguez Zapatero no trabaja, y por eso insta, trabajen ustedes. Hoy no es capaz usted de decir aquí si en el año 2006 el Ave Sevilla-Cádiz va a ser por fin una realidad. Yo quisiera que usted lo dijera aquí hoy, porque eso es lo que preveía el Gobierno del Partido Popular.

Estamos ante una iniciativa muy oportuna, llena de oportunismo político, ante una iniciativa demagógica, incluso producto del filibusterismo político. Esto ya está contemplado. En el año 2004, concretamente en marzo de 2004, se contempla la actuación Aeropuerto de Jerez-Jerez norte, de 6 kilómetros, con 21 millones de euros, algo más de 3.000 millones de pesetas, y se contempla una actuación no soterrada, no en superficie,

sino volando sobre Jerez de la Frontera. Esto no me lo puede usted negar. Y esa es la enmienda que yo presento. Reconozcamos lo que es del Gobierno de José María Aznar y lo que es del Gobierno del Rodríguez Zapatero, lo que es del César y lo que es de Dios, y me da igual dónde ponga usted a Dios y dónde ponga usted al César, me da exactamente igual. Pero me parece muy poco serio empezar, comenzar, una iniciativa diciendo que el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes del Consejo de Ministros del señor Rodríguez Zapatero el pasado 23 de diciembre incluye la línea ferroviaria Sevilla-Cádiz. Como si no hubiera pasado antes absolutamente nada, como si no se hubieran llevado a cabo nada más y nada menos que 36 kilómetros, faltando en estos momentos exactamente 48 kilómetros y habiendo una partida presupuestaria de 1.450 millones de euros del anterior Gobierno. Ustedes quieren hacer, insisto, una ceremonia confusa, patética, kafkiana, de oportunismo político. Yo le rogaría que meditaran bien, cuando presenten una iniciativa, que ha habido gobiernos anteriores. También hubo antes gobiernos del Partido Socialista y nosotros tuvimos que reconocer lógicamente que habían trabajado en muchos puntos extremadamente bien.

Yo he presentado una enmienda, que yo creo que carece de maldad, que viene a poner las cosas en su sitio y que no se apropia de nada, aplaude al Partido Socialista en cuanto que continúa esa obra, porque fue la obra emblemática que unirá la Península con Cádiz, allá, en el sur del sur. Yo, si me lo permite, califico mi enmienda incluso de inocente. Lo que digo es que esto ya se había iniciado y que había nada más y nada menos que una partida de 21 millones para el proyecto que en este momento se estaba llevando a cabo. Habla usted, y habla bien, de que, tanto en la comisión de gobierno del Ayuntamiento de Jerez de la Frontera en el año 2002 como en el pleno de ese mismo año, claramente, todos los municipios, todos los concejales hablaron, me parece que lo ha dicho usted, hablaron por unanimidad de un trazado elevado. Elevado. En ningún momento en superficie. Parece como si usted quisiera aquí desarrollar la tesis de que el Gobierno del Partido Popular lo que pensaba era, con el ferrocarril, invadir todo el trazado, toda la superficie de Jerez de la Frontera, sin pensar en el beneficio de los ciudadanos. Lo único que se pensó, señora Sánchez, lo único que se pensó es si el tren, el ferrocarril, iba a ir soterrado o iba a ir volando, iba a volar sobre Jerez, era lo único que se estaba pensando. Las elecciones del 14 de marzo fueron las que fueron y evidentemente no se pudo llevar a cabo esta actuación tal como nosotros mismos la queríamos. Yo le digo la verdad, si quiere que aprobemos esta iniciativa deberá por lo menos reconocer, y nada más que le pedimos eso, que la actuación se inició mucho antes de que el Gobierno socialista llegara a ocupar las responsabilidades que hoy tiene.

Termino, señor presidente, diciendo que es la primera iniciativa que presenta el Grupo Parlamentario

Socialista en esta Comisión de Fomento, que viene muy tarde, diez meses después, y que en definitiva a nosotros nos parece una iniciativa demagoga, oportunista, un claro ejercicio de filibusterismo político con respecto al Gobierno anterior del Partido Popular.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea consumir un turno de posicionamiento? **(Pausa.)** En consecuencia, señora Sánchez, ¿se pronuncia S.S. sobre la enmienda del Grupo Parlamentario Popular?

La señora **SÁNCHEZ DÍAZ**: Señor presidente, el Grupo Parlamentario Socialista no puede aceptar la enmienda del Grupo Popular, lo lamento mucho, señor Mancha, porque no se ajusta a la realidad administrativa de este proyecto.

Y quiero intervenir por alusiones **(Rumores.)** No he terminado mi explicación, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, los turnos son tasados, no son discrecionales.

Dado que hay un gran número de iniciativas en las que SS.SS. estaban negociando transacciones, les comunico que comenzaremos la votación dentro de cinco minutos; ese tiempo es el que tienen SS.SS. para trasladar a la Mesa todas las transacciones que han ido negociando o acordando a lo largo de la mañana. **(Pausa.)**

Señorías, vamos a comenzar las votaciones de las distintas proposiciones no de ley. El procedimiento que seguiremos, para que SS.SS. puedan seguirlo, es que en cada una de ellas, donde haya transaccional yo la leeré, porque será el texto que se vote, y donde no la haya, preguntaré al autor de la proposición no de ley las enmiendas que acepta o no acepta, para que sepamos todos lo que vamos a votar.

En la primera proposición no de ley, relativa a la modernización de la línea ferroviaria Alcoi-Xàtiva, se ha llegado a un texto, a una transacción entre el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida y el Grupo Socialista. El autor era el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. El texto que voy a leerles es el que se somete a votación. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que acometa las inversiones de modernización necesarias en la línea férrea Alcoi-Xàtiva, de acuerdo con las orientaciones establecidas en el PEIT para la mejora de la red convencional. Este es el texto, señorías, que sometemos a votación.

Efectuada la votación, dijo

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

Pasamos al punto segundo del orden del día, relativo a la línea de alta velocidad entre Ferrol y Bilbao. A esta proposición no de ley le han formulado enmiendas el Grupo Parlamentario Mixto y el Grupo Parlamentario

Socialista. La primera, del Grupo Parlamentario Mixto, ha sido aceptada por el proponente, con lo cual se incorpora al texto que someteremos a votación, las otras entiendo que no han sido aceptadas. Se acepta la primera y no se acepta la segunda y no se aceptan las del Grupo Socialista.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Es que le hemos hecho una oferta de transaccional a su enmienda. Si ellos no admiten la transaccional, evidentemente nosotros mantenemos el texto inicial de la proposición.

El señor **PRESIDENTE**: Portavoz del Grupo Socialista, señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Sí, efectivamente no hemos aceptado porque le hemos propuesto a su vez una transacción, que no acepta el Grupo Popular; se lo hemos explicado. Yo pediría votación separada de los puntos 1 y 2 por una parte y del punto 3, por otra.

El señor **PRESIDENTE**: Así se hará.

En consecuencia, señorías, votamos los puntos 1 y 2 de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los puntos 1 y 2.

Votamos a continuación el punto 3.

Efectuada la votación, dijo

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

Señorías, pasamos a continuación a votar la proposición no de ley relativa a la construcción de una estación de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa en el aeropuerto Girona-Costa Brava.

A esta proposición no de ley se ha formulado una enmienda transaccional, que paso a leer a SS.SS. para que la conozcan. Diría lo siguiente: La Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a programar, cuando la demanda lo justifique, la construcción de una estación de la línea de alta velocidad Madrid-frontera francesa en el aeropuerto Girona-Costa Brava, sin perjuicio de mantener los servicios y la oferta programada en la estación principal de Girona centro. Este es el texto que sometemos a votación.

Efectuada la votación, dijo

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

Pasamos a la proposición de ley número 4, formulada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC), relativa a la tercera pista del Aeropuerto de Barcelona. También aquí tenemos una enmienda transaccional, que paso a leer a SS.SS.: Implementar en el plazo máximo de tres meses todas y cada una de las medidas correctoras establecidas en la declaración de impacto ambiental (DIA), formulada mediante resolución de 9 de enero de 2002 de la Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio de Medio Ambiente, ya elaboradas y en aplicación antes de la entrada en servicio de la tercera pista del aeropuerto, especialmente la revisión en el AIP España de las trayectorias de despegue y aterrizaje, para que se ajusten exactamente a las aprobadas en el seno de la comisión de seguimiento ambiental de las obras de ampliación del aeropuerto de Barcelona; la publicación en el AIP España de los procedimientos de abatimiento de ruido en las operaciones de despegue y aterrizaje, con los que se calcularon y aprobaron las huellas de ruido; la entrada en funcionamiento de la red de sonómetros; la elaboración del plan de aislamiento acústico. Hasta tanto no se implementen estas medidas, deberá ordenarse la utilización de la tercera pista regulando su uso en dirección sur, tanto aterrizaje como despegue, con el fin de minimizar el impacto acústico y que deberá previamente ser acordada con el Ayuntamiento de Gavà, el Ayuntamiento de Castelldefels y la Generalitat de Catalunya.

Los puntos 2, 3 y 4 siguen igual, sin modificaciones. Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Pido votación separada de los distintos puntos, si es tan amable.

El señor **PRESIDENTE**: Uno a uno.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: 2 y 3 se pueden votar conjuntamente.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo.

Señorías, votamos el punto número 1, que es el que les acabo de leer.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos los puntos 2 y 3.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados por unanimidad.

Punto 4.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado por mayoría.

Proposición no de ley que figura en el orden del día con el número 5. Carece de enmiendas y en consecuencia se vota en su literalidad.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 19; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la proposición no de ley correspondiente al punto 6 del orden del día, relativa a las obras de infraestructuras del Principado de Asturias. A esta proposición no de ley hay enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista y se ha formulado una transaccional.

Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Cuestión de orden, señor presidente. Es que en el resultado de la votación anterior ha dicho 14 votos a favor y somos 15.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Ayala, me comunica el letrado, para que conste también, que eran 15 votos a favor, 18 en contra y cuatro abstenciones.

Ha formulado el Grupo Parlamentario Popular una enmienda transaccional sobre la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Señor presidente, ya que ha matizado el Grupo Popular que ellos son 15, nosotros somos 18 y la portavoz de Izquierda Unida ha votado en contra; por tanto, rectifique también al Grupo Socialista. Son 19 votos en contra.

El señor **PRESIDENTE**: Eso es correcto, sí. La portavoz de Izquierda Unida ha votado en este caso con el

Grupo Parlamentario Socialista, luego son 15, 19, 3. De acuerdo.

Pasamos ya al punto 6, relativo a la programación de las obras de infraestructuras del Principado de Asturias. Ha formulado una transaccional la portavoz del Grupo Popular sobre la enmienda del Grupo Socialista. ¿Se acepta la transaccional? ¿No se acepta la transaccional? En consecuencia, se votará la proposición no de ley en los términos en que ha sido formulada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 19; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a la proposición no de ley que figura en el orden del día con el número 7, relativa a la construcción del tramo Cabreiros-Vilalba de la autovía Ferrol-Vilalba. También aquí se ha producido una enmienda transaccional que les paso a leer: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a abordar su participación en la autovía Ferrol-Vilalba, en concreto en el tramo Cabreiros-Vilalba, sobre la base de la importancia que este corredor tiene para la vertebración del territorio de Galicia dentro de la aplicación de los fondos Miner.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Finalmente votamos la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista relativa al trazado del ferrocarril en el tramo Jerez aeropuerto-Jerez norte, que se vota en su literalidad al no haber sido aceptada la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Finalizado el orden del día, se levanta la sesión.

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**