



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2005

VIII Legislatura

Núm. 230

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 13

celebrada el miércoles, 16 de marzo de 2005

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|---|---|
| — Sobre incorporación a las líneas ferroviarias regionales entre Ourense-Santiago y Ourense-Vigo de nuevos trenes Nexios. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000610.) | 2 |
| — Sobre el desdoblamiento de la línea férrea entre Cullera y Gandía y el incremento de frecuencia de los trenes en horario nocturno y los fines de semana. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC). (Número de expediente 161/000497.) | 6 |
| — Para garantizar la continuidad del actual apeadero de Bellvitge-Gornal. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000338.) ... | 8 |

	Página
— Relativa a la ejecución de las infraestructuras de competencia estatal pendientes en la comarca de A. Coruña. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000289.)	11
— Relativa a la creación de viviendas de precio limitado. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000384.)	16
— Relativa al apoyo al aeropuerto de Huelva. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000518.)	18
— Relativa a la elaboración de un informe sobre la situación actual de las obras de infraestructuras estratégicas para Asturias. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000624.)	23
— Relativa a la remisión de información a la Cámara sobre infraestructuras en Asturias. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000717.)	23

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, comenzamos la sesión de la Comisión de Fomento y Vivienda. Como hemos hablado informalmente antes de comenzar la sesión, les voy a proponer una modificación del orden del día consistente en que el punto que figura como número 6, sobre incorporación a la línea ferroviaria regional entre Ourense-Santiago y Ourense-Vigo de nuevos trenes Nexios, del Grupo Parlamentario Popular, pase al punto 1 y la que figura como número 4, sobre el desdoblamiento de la línea férrea entre Cullera y Gandía y el incremento de frecuencia de los trenes en horario nocturno y los fines de semana, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, pase al punto 2. El resto de los puntos seguirá su orden.

El señor **CAMPUZANO I CANADÉS**: Señor presidente, solicitaría que el punto 2 del actual orden del día, de Convergència i Unió, pasase a ser el 3, porque he de estar presente en otra Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Podemos recomponer el orden. Señor Rodríguez, Convergència i Unió me pide que su punto 1 del orden del día pase a ser el 4. ¿Es posible? (**Asentimiento.**) Muchas gracias, señor Rodríguez.

Voy a ordenar de nuevo el orden del día. El punto primero será el que figura en la actualidad como punto 6, del Grupo Parlamentario Popular; el punto segundo, el que figura en la actualidad como punto 4, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya; el punto tercero, el que figura en la actualidad como punto 2, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència

i Unió); y el punto cuarto, el que figura como punto 1, y a partir de ahí los demás en su orden natural. ¿Se acepta este cambio del orden del día? (**Asentimiento.**)

Las votaciones no se realizarán antes de la una de la tarde.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— SOBRE INCORPORACIÓN A LAS LÍNEAS FERROVIARIAS REGIONALES ENTRE OURENSE-SANTIAGO Y OURENSE-VIGO DE NUEVOS TRENES «NEXIOS». PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000610.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate del punto 1 del orden del día, proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario Popular del Congreso sobre incorporación a las líneas ferroviarias regionales entre Ourense-Santiago y Ourense-Vigo de nuevos trenes Nexios. Tiene la palabra su portavoz el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Señor presidente, señorías, gracias por su deferencia en la alteración del orden del día.

Señorías, ¿cuál es la situación de las conexiones ferroviarias regionales entre Ourense-Santiago y Ourense-Vigo? Se las describo rápidamente. Los servicios son escasísimos. Frente a los 18 servicios diarios en cada sentido entre Coruña y Vigo, los regionales a Ourense-Santiago operan con tres servicios diarios por sentido más un refuerzo los viernes, coincidiendo con el curso universitario. Además, en la línea Ourense-Vigo se ofrecen tres servicios diarios por sentido, seis

veces menos por tanto que en el eixo atlántico. Percances, averías, anomalías, necesidades de transbordo para ir a ciudades como A Coruña, Ferrol o Lugo son la realidad de los servicios de cercanías regionales en la provincia de Ourense con estas otras ciudades. Los tiempos de viaje son desproporcionados, desincentivadores del uso del tren. Un ejemplo: un tren de un domingo que sale a las 20.55 horas de Ourense tarda en recorrer 100 kilómetros dos horas y tres minutos. En cuanto a las plazas de viaje, la línea Ourense-Santiago tuvo 144.000 viajeros en el año 2004 y la línea Ourense-Vigo 43.127 viajeros en el mismo año. Pues bien, se ofrecen pocas plazas, especialmente en los días punta, los viernes y los domingos, lo cual implica una desastrosa prestación del servicio y que los usuarios, mayoritariamente estudiantes, vayan hacinados. ¿Cuál es el material existente y que sirve a estas dos líneas? Dos palabras lo describen: obsoleto y de bajo nivel de calidad. Entre Ourense-Santiago operan los llamados trenes Diesel 593, que entraron en servicio en 1980, 25 años de antigüedad, velocidad máxima 120 kilómetros por hora; entre Monforte y Vigo operan unas unidades eléctricas 440 de dos coches que entraron también en funcionamiento en 1980, mucho más obsoletos todavía que los anteriores. ¿Y cuál es el material nuevo que circula por el eixo atlántico y que acaba de entrar en funcionamiento en el mes de diciembre de 2004? Unos trenes modernos, los llamados Nexios, los regionales más modernos, basculantes, con asientos ergonómicos, climatizados, con dobles ventanales, teleindicadores interior y exterior, zonas para personas con movilidad reducida, música ambiental, zona para transporte de bicicletas y una velocidad máxima de 160 kilómetros por hora. Pues bien, Renfe anunció con estos maravillosos folletos publicitarios que exhibo la información de que estos maravillosos trenes tan necesarios vendrían a Galicia, pero, eso sí, ha decidido que solo los disfruten los viajeros que circulan entre A Coruña y Vigo, y ello pese a que existen en la actualidad, en estos momentos en los que estoy hablando, ocho trenes de estas características destinados a Galicia y que existía un compromiso explícito de Renfe de que inmediatamente se recibieran las cuatro últimas unidades —hubo cuatro primeras y estas cuatro más, hasta ocho— se dotarían para cubrir los servicios ferroviarios entre Ourense y Santiago de Compostela. Pues, señorías, nada de eso ha sucedido al día en el que estamos hablando. Continúan esos muy deficientes servicios ferroviarios con ese obsoleto material de transporte.

Pues bien, el Grupo Parlamentario Popular considera prioritario este cambio de trenes en el corredor Ourense-Santiago y también en el corredor Ourense-Vigo. No es posible que se pretenda condicionar, como quiere hacer el Grupo Parlamentario Socialista, que se incorporen estos trenes a que se suscriba un convenio con la Xunta de Galicia, porque el convenio al que se alude es para el sostenimiento de líneas deficitarias, es decir, para mantener aquellas líneas que en caso contrario no

habría capacidad económica para sostenerlas, lo cual también es muy dudoso e injustificado. Las líneas deficitarias en Galicia son A Coruña-Ferrol, Ourense-Pobra de Sanabria y A Coruña-Lugo-Monforte, no son las líneas Ourense-Vigo y mucho menos Ourense-Santiago. Por tanto, estas relaciones son independientes del ámbito de actuación del convenio de líneas deficitarias. Si se renueva —y se ha renovado— el material móvil del eixo atlántico ¿qué tiene que ver esto con el convenio de líneas deficitarias que trata de obtener el equilibrio económico en tres líneas concretas? Cabría preguntarse, y nos lo preguntamos, si lo que se persigue es obtener en las líneas deficitarias un beneficio para poder renovar el material móvil en el resto de los corredores. El aprovechamiento de modo eficiente de los ocho trenes Nexios que hay hoy en Galicia permitiría servir el eixo atlántico y también las líneas entre Santiago-Ourense y entre Ourense-Vigo. No es de recibo, por tanto, que se pretenda mantener un tratamiento de primera para unas ciudades de Galicia y de segunda para otras, entre las que se encuentra Ourense. Esto es tan intolerable y tan de sentido común que los propios socialistas presentaron en el mes de enero de este año una moción en la Diputación Provincial de Ourense que se votó por unanimidad el 28 de enero. Esta moción dice literalmente: Solicitar de Renfe y del Ministerio de Fomento que el servicio de transportes de viajeros de la provincia de Ourense se realice en las mismas condiciones de dignidad y eficacia que en el resto de Galicia y de España. Las expresiones que utilizó entonces el portavoz socialista fueron condiciones tercermundistas de los trenes, que mencioné al principio, importante deterioro del servicio ferroviario y agravio porque hubiese en las líneas de Ourense-Santiago y Ourense-Vigo trenes con casi 30 años de circulación y que los viajeros no pudiesen hacerlo en condiciones dignas. Pues bien, ¿qué justificación puede tener ahora que el Grupo Parlamentario Socialista vote en contra de esta iniciativa que pide simplemente que se restablezcan las condiciones de igualdad entre los distintos corredores ferroviarios de Galicia, que todas las grandes capitales gallegas puedan estar unidas por trenes de similares características? No tendría ningún sentido ni sería justificable una actuación en sentido contrario.

En relación con las enmiendas que nos han sido presentadas —y termino, señor presidente— ya avanzo que la del Grupo Parlamentario Mixto, que es de adición de tres nuevos párrafos, desde nuestro punto de vista puede tener perfecto encaje en nuestra iniciativa. Cuando solicita la extensión de los inicios y fin de estos trenes Nexios en la ciudad de Ferrol se hace una petición adecuada para integrar esta importante capital en ese circuito del eixo atlántico de un modo efectivo; cuando se habla de la mejora del material de los TRD 594 en la línea A Coruña-Ferrol-Lugo-Monforte-Ourense se está pidiendo algo que nosotros también compartimos, y cuando se habla finalmente de elaborar un plan de mejora para la conexión ferroviaria con Valdeorras se está

acertando porque, efectivamente, esta comarca necesita también una mejora importante de este servicio ferroviario. Señorías, termino pidiendo a todos los grupos parlamentarios representados en esta Comisión que apoyen esta iniciativa que busca dignificar la calidad de los servicios ferroviarios para todos, absolutamente todos los ciudadanos y viajeros del tren en Galicia.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley han presentado enmiendas el Grupo Parlamentario Mixto y el Grupo Parlamentario Socialista. Por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** El Bloque Nacionalista Galego no tiene una devoción confesional por el hecho de que se pudiesen pintar sobre el papel itinerarios de alta velocidad en todo el mapa del Estado español y, finalmente, después de mucho debate político, en el caso de Galicia; tiene más devoción porque haya un cambio de diseño que se preocupe de atender a los servicios mejorando paulatinamente las infraestructuras y también los tiempos de viaje y las características que se ofrecen en cuanto a confort y al número de frecuencias. Digo esto porque en Galicia el único itinerario ferroviario que funciona mínimamente es el denominado eixo atlántico, si bien es cierto que no en toda su integridad, solamente el tramo A Coruña-Vigo. En este tramo hay 16 trenes por cada sentido con las siguientes características: un tercio prácticamente serían unos antiguos que hacen el itinerario entre A Coruña y Vigo, apenas 170 kilómetros, en el tiempo récord de tres horas diez minutos; en el caso de los TRD mejora algo y llegamos a dos horas y treinta o cuarenta minutos y en la maravilla del Nexios que acaban de poner se reduce un poco más, pero aunque el tren es muy bueno, como ya hizo la caracterización el señor Delgado, la eficacia del lujo no es suficiente porque la línea lo impide. Digo esto porque es la joya de la corona y para que matemos y nos demos cuenta de que el hilo musical y no sé qué para discapacitados, todo eso es cierto, pero el tren tiene unos límites que hace que no pueda superar los 75/80 kilómetros por hora de media; con el inconveniente además de que estos trenes tienen que circular justamente por un itinerario que está siendo sustituido al mismo tiempo por las obras de la creación del eje atlántico de alta velocidad, pero que cuando esté todo acabado va a tener una velocidad de 140 kilómetros hora de media, lo que sin duda va a ser una revolución copernicana en relación con lo que contamos hoy. Digo todo esto para que se sepa cómo será el resto. Pues en el resto no hay servicios, aunque están subvencionados por la Xunta de Galicia gran parte de ellos. Es decir, tenemos cosas obsoletas e inservibles y francamente va a ser muy difícil, si algún día se mejora la infraestructura, hacer que los ciudadanos vuelvan al tren. Ni que decir tiene que el eje atlántico está siempre ocupado,

esas 16 unidades por sentido, y aun así dejan sin recoger a mucha gente, sobre todo los fines de semana.

La iniciativa del Grupo Parlamentario Popular está centrada exclusivamente en las líneas que aún no tienen trenes subvencionados por la Xunta de Galicia, es decir que son responsabilidad directa de la Administración central por su propia decisión, en concreto la de Santiago-Ourense y Vigo-Ourense, que están abandonadas, a pesar de que la línea Santiago-Ourense para el número de trenes tiene una ocupación bastante importante derivada de que no hay autopistas completas hasta llegar a Ourense, que la que hay hasta la mitad del trayecto es muy cara y que, por tanto, la potencialidad del servicio con una velocidad media de 70 kilómetros por hora aún sigue siendo competitiva, que es lo que hace que sea muy utilizado sobre todo por estudiantes. Les voy a dar un dato también interesante. Renfe siempre se negó a que los trenes de largo recorrido, por ejemplo los expresos que van a Bilbao, Hendaya, Barcelona y Madrid, pudiesen ser utilizados en el territorio de Galicia también como trenes interurbanos de largo recorrido con unas tarifas adecuadas. La diferencia es que si la tarifa en TRD es de cuatro euros, por ejemplo, de A Coruña a Santiago, el Talgo cuesta la friolera de 12 euros. No se puede montar nadie para ir de Santiago a A Coruña o de A Coruña a Ourense porque a ver qué bolsillo resiste pagar las 2.000 pesetas de antes para 70 kilómetros. Esto es imposible. Si nada más que hay tres servicios regionales, con estos tres o cuatro más serían siete y las cosas mejorarían mucho, pero no hay manera de que haya este aspecto constructivo.

Nuestra enmienda se refiere al resto del país. Por ejemplo, Ferrol-A Coruña forma parte del eixo atlántico, pero forma parte políticamente porque en el terreno real, no. Seguimos con tres servicios pagados por la Xunta de Galicia, 70 kilómetros, uno, una hora y 10 minutos y los otros dos una hora y 20 minutos. Con la sola decisión de hacer que los trenes que empiezan en A Coruña lo hiciesen en Ferrol, que forma parte del mismo itinerario, no costaría ni más trenes ni más vehículos que los que hay ni más empleados, es decir que no habría gastos de carácter social. Muchos empleados están esperando en muchas estaciones dos y tres horas para poder continuar con su trabajo. Los prefieren tener sin hacer nada antes de aumentar los servicios y, en el caso de Ferrol, iniciando la mayoría de los que tienen como punto de partida actual A Coruña en la ciudad departamental. Por tanto, sería fundamental esta mejora que solo es cuestión de voluntad política. Y en el resto, Ferrol-A Coruña-Lugo-Monforte-Ourense, sería cuestión de que ya que se hizo alguna mejora en la infraestructura, notable por ejemplo entre Lugo y Monforte, que algunos de los TRD que van sobrando del itinerario A Coruña-Vigo se pusiesen en este itinerario. Sería una manera de que las conexiones Monforte-Ourense, Monforte-Lugo, Lugo-A Coruña-Ferrol estuviesen mejor atendidas, recuperar viajeros para el tren

sin esperar a esa alta velocidad y mejorar, por tanto, la vertebración interior del país.

Por último —acabo ya, señor presidente—, está el problema de la comarca de Valdeorras, una comarca que está mal integrada en el resto del país por carretera y por ferrocarril. Si no hay una voluntad política explícita de acabar con este aislamiento usando trenes de largo recorrido como trenes regionales en las tarifas interurbanas dentro de Galicia, no se podrá solucionar la cuestión adecuadamente, y no se entiende por qué Renfe prefiere llevar los vagones de ir sentados gran parte del año prácticamente vacíos a dejar que se ocupen entre Valdeorras-Monforte, Valdeorras-Lugo y Valdeorras-Ourense con viajeros internos; no se entiende cuando además —vuelvo a repetir— son unos trenes obsoletos, bastante anticuados y que cada vez utiliza menos gente.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender su enmienda tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista señor Louro.

El señor **LOURO GOYANES**: Señorías, he escuchado la intervención del grupo que presenta esta proposición no de ley, la del señor Delgado, y la verdad es que llama la atención la descripción que hace de la situación del tren en Galicia, diagnóstico que el Grupo Parlamentario Socialista puede compartir y comparte. Es cierto que la realidad del transporte ferroviario de viajeros en Galicia sufre serias deficiencias, que los materiales que se utilizan son de escaso confort, que es lenta la velocidad a la que se mueven y que hay escasos servicios. Describía el señor Delgado la realidad del tren en Galicia como una situación intolerable, y yo también lo puedo compartir, pero usted no acaba de llegar aquí y el Partido Popular tampoco. Hace escasos meses el Partido Popular dejó el Gobierno de España pero gobernó durante muchos años y esta situación es fruto de las actuaciones del Gobierno del Partido Popular durante muchos años en España. Yo comparto sus palabras y usted debía compartir las mías porque fueron muchos años de gobierno del Partido Popular y de abandono de la acción política en materia ferroviaria en Galicia.

Señor Delgado, el año 2004 marca una inflexión en las políticas ferroviarias para Galicia, marca una inflexión clara y rotunda. Yo le diría al Partido Popular que repase los Presupuestos Generales del Estado aprobados para el 2005 en el pasado mes de diciembre. Las inversiones en materia ferroviaria crecen de manera sorprendente para abordar nuevas líneas y nuevos materiales. Pero el debate del tren de alta velocidad en Galicia ha calado en la sociedad gallega y ésta lo valora en positivo. La ciudad de Ourense va a estar conectada con la ciudad de Madrid en un tiempo de dos horas y siete minutos, lo cual va a asegurar a todos los gallegos estar conectados con la red española y europea de alta velocidad y va a asegurar a todas las ciudades de Galicia estar conectadas en las mejores condiciones. Creo

sinceramente que para Galicia se abre un nuevo tiempo político, un nuevo tiempo para el tren en Galicia. Ciertamente es que los materiales en las conexiones interiores presentan deficiencias que el Gobierno de España está intentando corregir. Recuerdo que en tiempos de gobierno del Partido Popular había un plan, una intención de renovar los materiales de transporte ferroviario en Galicia, una previsión de adquisición de 16 unidades Nexios para renovar los trenes entre las ciudades que describía el señor Delgado. Eso estaba en el papel, pero el Partido Popular abandonó el Gobierno y no compró un solo tren Nexios para modificar la situación en Galicia. ¿Cómo estamos ahora, señor Delgado? Hay que decir que en el 2004 entraron en servicio cuatro trenes Nexios en la línea ferroviaria A Coruña-Santiago-Pontevedra-Vigo, y hay que decir que en los últimos días se han incorporados cuatro trenes Nexios más, lo que hace que esa flota adquiera en este momento el número de ocho trenes Nexios que, como describía el señor Rodríguez, tienen cierta calidad pero las condiciones de las líneas ferroviarias impiden que circulen a más velocidad. Por tanto, yo creo que estamos en el camino, que en el año 2004 ó principios de 2005, en escasos 10 meses de Gobierno socialista hay novedades en ese sentido, hay novedades importantes. Yo comparto con usted que la línea Santiago-Ourense requiere la incorporación de mejores materiales. Estoy en condiciones de decirle que en los próximos meses vamos a tener ocasión de verlo y vamos a tener ocasión de viajar en esa línea con materiales más confortables y más veloces.

En lo que respecta a los trenes en la línea Vigo-Ourense-Monforte, debo recordarle que esta es una línea que está electrificada, y una línea que está electrificada debe funcionar con otro tipo de materiales. Estoy en condiciones de decirle que Renfe y el Ministerio de Fomento están trabajando para mejorar los materiales de transporte entre Vigo, Ourense y Monforte, pero serán trenes eléctricos los que deben circular por esa línea ya que está electrificada. No tiene ningún sentido que circule un tren Nexios, que es un tren diesel, entre Vigo, Ourense y Monforte, cuando se dispone de unas mejores condiciones para circular por esa línea. Por tanto, su proposición no de ley en cierta medida delata y descubre las acciones del Gobierno del Partido Popular a lo largo de muchos años en Galicia, pero su proposición no de ley también nos da la oportunidad al Grupo Parlamentario Socialista para anunciar en esta Comisión, en este Parlamento, las novedades en las que se está trabajando. Por tanto, en este momento —como usted decía y yo reitero—, de los 16 trenes Nexios previstos están adquiridos y en servicio ocho, y por eso estamos en el camino, como yo le decía. No puedo compartir con usted que en la línea Vigo-Ourense se incorporen trenes Nexios; se está trabajando en otro tipo de materiales para que los servicios en esa línea sean mejores. Quiero terminar diciendo que en todo caso los Presupuestos Generales del Estado para el año 2005 en Galicia incrementan las inversiones de una

manera espectacular, que marcan una senda inversora en Galicia que nos va a permitir en los próximos años, primero, conectarnos con las redes española y europea de alta velocidad, segundo, mejorar nuestras líneas y nuestros transportes internos y las conexiones entre todas y cada una de las ciudades de Galicia, muy especialmente en el eje atlántico, en la conexión de Santiago con Ourense y en las conexiones de Vigo con Ourense y Monforte.

Señorías, presentamos a su proposición no de ley una enmienda que recoge y contempla la voluntad del Gobierno y le invito, señor Delgado, a hablar de un texto que pueda ser compartido. Sería bueno para el transporte ferroviario de Galicia que esta Comisión pudiese votar un texto común de todos los grupos. La senda de Renfe y del Ministerio de Fomento ha iniciado un nuevo tiempo; por tanto, pongámonos todos a la tarea.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea tomar posición?

Señor Delgado, deduzco de su intervención que acepta la enmienda del Grupo Parlamentario Mixto y no la del Grupo Parlamentario Socialista. ¿Es correcta mi interpretación?

El señor **DELGADO ARCE**: Sí, señor presidente. No obstante ello, ante el ofrecimiento del señor Louro, hablaré a continuación con él.

El señor **PRESIDENTE**: Aprovechando este planteamiento les comunico que, si sus señorías pactan algún tipo de transaccional, el presidente no la someterá a votación hasta que no esté en la mesa debidamente redactada y explicitada para evitar malentendidos o problemas que puedan complicarnos a todos la vida.

— **SOBRE EL DESDOBLAMIENTO DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE CULLERA Y GANDÍA Y EL INCREMENTO DE FRECUENCIA DE LOS TRENES EN HORARIO NOCTURNO Y LOS FINES DE SEMANA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC). (Número de expediente 161/000497.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al segundo punto del orden del día, que figuraba como anterior punto 4, sobre el desdoblamiento de la línea férrea entre Cullera y Gandía y el incremento de frecuencia de los trenes en horario nocturno y los fines de semana, formulado por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, cuyo portavoz tiene la palabra.

El señor **CERDÀ ARGENT**: Señorías, este es un tema de los que muchas veces hemos oído hablar y es el de adecuar un modelo de transporte importante, como es el ferrocarril, a las demandas de tráfico que tienen dos poblaciones turísticas como Cullera y Gan-

día. En estos momentos solo hasta Cullera llega un desdoblamiento y entre Cullera y Gandía, dos poblaciones de importancia turística importante, como he dicho, hay solo una vía, con lo que se corre el peligro de que haya algún accidente —hace poco apareció en la prensa valenciana— que pueda provocar un desastre de consideraciones importantes. Si hay en estos momentos una frecuencia de trenes de un cuarto de hora en las horas punta en sentido Valencia por la mañana y la misma frecuencia de un cuarto de hora en las horas punta por la tarde, entendemos que hay un volumen suficiente de pasajeros, que es de lo que se trata, entre estas dos poblaciones y también en la línea que va hacia Valencia. Queremos hacer notar que es una zona, aquello que se llama la ruta del bacalao, la marcha nocturna, donde hay infinidad de discotecas y, por tanto, utilización de los servicios —si los hubiera— de trenes por la noche, que es una de las demandas que en este momento hacemos para dar servicio y evitar los múltiples accidentes de tráfico que se producen dada esta actividad lúdica nocturna. El objeto de nuestra proposición no de ley es desdoblar esta línea para dar mejor servicio y evitar un posible accidente —como pudo suceder hace muy poco tiempo—, así como incrementar la frecuencia de los trenes en horario nocturno puesto que hay una demanda más que contrastada de utilización de esta línea férrea, lo cual evitaría accidentes múltiples, sobre todo en carretera, de los jóvenes que van a las discotecas instaladas en toda la zona del litoral.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley han presentado enmiendas el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Socialista. El señor Campoy tiene la palabra en defensa de la enmienda del Grupo Popular.

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: Efectivamente, este grupo parlamentario ha presentado una enmienda de modificación del texto presentado por Esquerra Republicana de Catalunya, pues si bien compartimos las premisas y el análisis que hace de la situación, en nuestra opinión no está completo ese texto por cuanto no entendemos, por un lado, cómo diagnostica la necesidad de ese desdoblamiento desde Cullera hasta Gandía y por qué no se debería extender —lo que creemos una necesidad— hasta Denia. Por otra parte, tampoco consideramos que está completa su iniciativa en tanto en cuanto ha omitido, creo que involuntariamente, la colaboración que debe haber entre las administraciones, en este caso entre la central y la autonómica. Estamos seguros de que de haberse tratado de una línea férrea sita en Cataluña no hubiera habido tal omisión, lo que nos lleva a la conclusión de que el que no lo hayan dispuesto en el texto es debido a una omisión involuntaria. En ese sentido, la enmienda que hemos presentado intenta completar precisamente lo que creemos que es una carencia, de ahí que en nuestro texto digamos que debería extenderse hasta Denia esta línea férrea. Esta-

mos de acuerdo también en estudiar y valorar el incremento de los horarios y en nuestro texto lo hemos incluido.

Permítame, señor presidente, aunque no me corresponde posicionarme sobre la enmienda presentada por el Grupo Socialista, hacer una alusión a la misma y, en aras del consenso —estoy seguro de llegar a un acuerdo— decir que coincide con nuestra opinión de que debe extenderse esa línea hasta Denia, y también coincide con Esquerra Republicana de Catalunya en que no tiene incluida la colaboración con la Generalitat valenciana, que me parece importante porque también considera esta línea de cercanías Valencia-Gandía como un importante elemento del sistema de transporte del área metropolitana de Valencia que una esta ciudad con importantes comarcas de la Horta Sud, de la Ribera Baixa y la Safor, importancia que se ve acentuada con la propuesta que ha planteado la Generalitat para prolongar esta línea. Hay que recordar que el plan de infraestructuras estratégicas de la Comunidad Valenciana 2004/2010 que elabora la Generalitat prevé las actuaciones, entre otras, de la duplicación de las vías en el tramo Cullera-Xeraco, con un presupuesto estimado de 33 millones de euros, y la construcción de la prolongación hasta Denia, con un coste de 202 millones de euros. Por tanto, la Generalitat, que es consciente —como decía— de la importancia de estas actuaciones, ha procedido ya a la redacción del proyecto constructivo del tramo Gandía-Oliva y el básico Oliva-Denia y está preparada para participar en su cofinanciación. Desde esta base ha presentado al Ministerio de Fomento una propuesta de convenio de actuaciones ferroviarias en la Comunidad Valenciana en las que, entre otras, se contemplan las que acabo de mencionar. Si hay una predisposición de la Administración autonómica que ya contempla unos presupuestos, nos parece oportuno que se establezca el impulso de este desdoblamiento y la mejora y ampliación de esta línea contando con la Generalitat valenciana. Por otra parte, en la iniciativa del Grupo Socialista nosotros hemos sido generosos en el sentido de que como perseguimos ese fin utilizamos un verbo que es impulsar para que el Gobierno, que es el que tiene esta dirección, proceda a llevarlo a cabo, pero no hemos fijado límites temporales ni modulado la manera en que debe hacerlo, simplemente decimos en colaboración. Lo digo porque al centrarse exclusivamente la propuesta socialista en la redacción de un proyecto informativo está autolimitando al Gobierno. Así pues, que durante 2005 haga lo que puede hacer y lo que su presupuesto le permita, como es lógico, pero lo fundamental es que quede patente la voluntad de la Cámara —por eso creo necesario el consenso—, que estamos todos de acuerdo en impulsar precisamente, en la dirección que apunta la iniciativa de Esquerra Republicana, la mejora y el desdoblamiento, así como la revisión de los horarios nocturnos. En definitiva, esperamos señor presidente que a lo largo de esta mañana seamos capaces de hacer un texto

transaccional que de alguna manera satisfaga a todos y podamos obtener el consenso en aras de mejorar esta línea que necesita la Comunidad Valenciana y Valencia especialmente.

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

El señor **SANTAMARÍA I MATEO**: Como se ha dicho, se trata de una línea que une de momento las ciudades de Valencia y Gandía, siendo de doble vía hasta Cullera y única hacia Gandía; se trata de una línea electrificada en su totalidad, con sistema de bloqueo automático y enclavamientos eléctricos en todas sus estaciones. De los datos obtenidos por este grupo podemos concluir que los 84 trenes diarios que circulan en ambos sentidos, con una frecuencia de 15 minutos en horas punta, atienden en un grado satisfactorio a los aforos habituales y el servicio está bastante ajustado a las necesidades demandadas por los clientes viajeros, con una ocupación media de los convoyes aceptable. Por todo ello es razonable pensar que el servicio debe mantenerse en los actuales niveles de prestación, que en días laborables atienden a 18.403 personas con un alto grado de seguridad. Recientemente se ha puesto en marcha un servicio nocturno que atiende lo referido en la proposición no de ley presentada por Esquerra Republicana, puesto que se desarrolla los días festivos y fines de semana entre las estaciones de Valencia y Gandía, aumentando así el servicio ordinario, a las 0:30 y 2.38 horas en dirección Gandía y a la 1.35 de Gandía hacia Valencia. Estos trenes adicionales, junto a los que también realizan a demanda el trayecto Valencia-Romaní, la zona de ocio de que hablaba el señor Cerdà, que está antes de la ciudad de Cullera, y el trayecto contrario dan cobertura a las necesidades que los datos de ocupación de estos trenes demuestran en fin de semana y festivos facilitando la movilidad, en especial para los jóvenes, con la consiguiente reducción de tránsitos por carretera; servicios estos que deberán incrementarse en la medida que sean demandados. Por otro lado, el anexo de inversiones del presupuesto para 2005 determina la obligación de prolongar esta línea desde Gandía hacia Denia, obligación que emana, por otra parte, de la enmienda aprobada que presentaron los grupos parlamentarios Socialista, Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds junto a Esquerra Republicana de Catalunya, por lo que no sería razonable desvirtuar el acuerdo presupuestario con la toma en consideración de la proposición no de ley tal como está formulada. De esta forma, apelando a la corresponsabilidad de quienes dimos soporte a la ley de presupuestos y la enmienda mencionada, no parece razonable variar hoy el criterio, una vez iniciada la ejecución del presupuesto, al menos en lo que respecta al cambio de destino de los recursos que en el anexo se refieren. No obstante, preocupados obviamente por

favorecer toda iniciativa que signifique mejorar un servicio esencial como el de ferrocarril de cercanías, y más como sustituto de otros medios de transporte más contaminantes y menos sostenibles, hemos presentado un texto que sin duda recoge todas las aspiraciones de la proposición no de ley de Esquerra Republicana, ya que por un lado no contradecemos la Ley de Presupuestos para 2005 y, por otro, se abren las posibilidades de atender incrementos de la demanda una vez estudiada la ampliación de la línea hasta Denia, cuestión esta que influirá y mucho en la demanda. Por todo ello, apelamos a su sentido de la corresponsabilidad en las decisiones que ya adoptamos y deseamos se acepte nuestra enmienda. De otra forma, en coherencia con lo pactado, no podremos cambiar hoy la ampliación hacia Denia por la duplicación de las vías. De cualquiera manera, confiamos en que a lo largo de la mañana alcancemos un texto transaccional, dada la generosidad mostrada por el Grupo Popular, que reconocemos, y sobre todo porque consideramos indispensable la colaboración de la Generalitat valenciana dado que el recorrido transcurre íntegramente en el territorio de nuestra comunidad.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún otro grupo parlamentario desea posicionarse sobre esta iniciativa?

Les reitero lo que dije anteriormente si van a presentar una transaccional.

— **PARA GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DEL ACTUAL APEADERO DE BELLVITGE-GORNAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓN). (Número de expediente 161/000338.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto tercero del orden del día, que es el que figuraba antes como punto 2, la proposición no de ley para garantizar la continuidad del actual apeadero Bellvitge-Gornal, del Grupo Parlamentario Convergència i Unió. El señor Campuzano tiene la palabra para defender su proposición no de ley.

El señor **CAMPUZANO I CANADÉS**: Gracias al señor presidente y al resto de los grupos parlamentarios por haber aceptado que este punto se pudiese ver en este momento.

Convergència i Unió plantea una proposición no de ley para garantizar la continuidad del actual apeadero de Bellvitge-Gornal. El pasado 10 de enero, en una respuesta parlamentaria que recibió este diputado con el título de Actuaciones previstas para mantener la situación del ferrocarril en el barrio de Bellvitge-Gornal se me dijo que la remodelación de la red ferroviaria en el entorno de Barcelona para permitir el acceso de la línea de alta velocidad se está desarrollando en base al protocolo de cooperación entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Catalunya, el Consell comarcal del Baix

Llobregat, los ayuntamientos de Sant Boi, El Prat, l'Hospitalet y Cornellà, suscrito el 10 de octubre de 2001 y su modificación de 28 de julio de 2003. En dichos protocolos se establece que con motivo de la construcción de la línea de alta velocidad a su paso por los barrios de Bellvitge-Gornal se realizará una integración urbana de la línea de la costa en estos barrios, no figurando por tanto ninguna referencia expresa al mantenimiento de la actual estación de ferrocarril en Bellvitge. Esta respuesta parlamentaria y las informaciones que habían trascendido en su momento en Bellvitge-Gornal han provocado desde hace tiempo preocupación en los vecinos de este barrio de la ciudad barcelonesa de l'Hospitalet de Llobregat; un barrio con una alta densidad de población, con un alto capital social desde los tiempos del franquismo, con un movimiento vecinal de asociaciones de padres y madres y asociaciones de jóvenes implicadas en la calidad de vida de su barrio que ya en el año 1992, cuando desde Renfe se intentó suprimir determinados trenes desde Bellvitge-Gornal hacia El Prat de Llobregat, se habían movilizado en defensa de ese servicio y habían observado cómo la llegada del tren de alta velocidad a Barcelona podía ser una buena noticia para la ciudad a fin de evitar que esos barrios fuesen divididos por la presencia del ferrocarril. Sobre la trama urbana del barrio la presencia del ferrocarril ya ha cumplido otras funciones, como la conexión en 10 minutos al centro de Barcelona y la conexión con el conjunto de ciudades que están en la costa. Es cierto que sobre la movilidad de las personas, sobre la calidad de vida de esos ciudadanos, esa trama urbana había tenido unos impactos evidentemente negativos. La buena noticia del soterramiento de la línea del tren a su paso por estos barrios en la respuesta parlamentaria, la integración urbana de esa línea de ferrocarril y la perspectiva de la desaparición de esa estación habían provocado una amplísima movilización social en el barrio; cerca de 14.000 vecinos firmaron pidiendo el mantenimiento de esas estaciones. Incluso en el pleno del Ayuntamiento de l'Hospitalet, en el año 2001, lo planteó Convergència i Unió y fue rechazado, pero en 2004, a iniciativa de la asociación de vecinos de Bellvitge, el pleno del ayuntamiento aprobó una moción en la que se solicitaba a las administraciones correspondientes el mantenimiento del servicio que actualmente proporciona el apeadero de Renfe y dar conocimiento de esta petición a los responsables en esta materia; una moción a propuesta —insisto— de la asociación de vecinos de Bellvitge que recibió el apoyo de todos los grupos municipales presentes en ese pleno, Socialista, Convergència i Unió, Iniciativa per Catalunya, Esquerra Republicana y Partido Popular. Hoy sabemos, cuando hemos sustanciado en esta Comisión esta iniciativa datada el 6 de octubre de 2004, por tanto ya unos cuantos meses, que el Ayuntamiento de l'Hospitalet llegó a un acuerdo con el Ministerio de Fomento para dar respuesta a esa solicitud. Tengo la carta de 15 de febrero de 2005 del señor Morlán al alcalde de l'Hospitalet

comunicándole este compromiso en el sentido de que en el convenio correspondiente se incluya un punto específico en el que se recoge la reposición de la estación de Bellvitge y su financiación compartida entre ministerio y ayuntamiento, compromiso alcanzado en la reunión del 8 de febrero. Podríamos decir que hay un compromiso en esta línea que responde a ese mandato del pleno y que enlaza con la proposición no de ley que *Convergència i Unió* plantea, pero nos parece que podríamos hacer un esfuerzo para que hoy esta Comisión exprese esa necesidad que comparte toda la ciudad de l'Hospitalet y especialmente los vecinos de Bellvitge-Gornal de que el soterramiento de la línea de Vilanova i la Geltrú a su paso por l'Hospitalet garantice la continuidad de este servicio, de esta prestación necesaria para la calidad de vida de los ciudadanos de este barrio combativo de la ciudad de l'Hospitalet. Espero que en los términos en que vamos a dialogar con el Grupo Socialista en esta sesión podamos alcanzar ese acuerdo, reconociendo que esta permanencia de servicio está en los resultados de una lucha vecinal que durante estos años ha permitido que hoy el Gobierno haya rectificado sus intenciones iniciales.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se han formulado enmiendas por el Grupo Parlamentario Popular y por el Grupo Parlamentario Socialista. Para la defensa de su enmienda tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora Nadal.

La señora **NADAL I AYMERICH**: En su intervención el representante de *Convergència i Unió* no ha hecho ninguna mención a la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, por lo que se puede entender que no va a tenerla en cuenta, y ha dicho que establecería negociaciones con el Grupo Socialista. Por ello quiero llamar la atención de la Comisión sobre un par de puntos respecto de la proposición no de ley presentada y que hoy estamos debatiendo.

El Grupo Parlamentario Popular votará la proposición no de ley aunque se mantenga en los términos que se ha presentado porque, en definitiva, es reiterar un acuerdo de 26 de enero de 2005 del Ayuntamiento de l'Hospitalet en el que, una vez más, todas las fuerzas políticas representadas en el mismo hemos trabajado conjuntamente para mejorar la situación de la ciudad y para dar respuesta a ese movimiento vecinal promovido para garantizar la reposición del apeadero de Renfe de Bellvitge-Gornal. Por tanto, no aporta nada nuevo al compromiso ya anunciado y comunicado por el alcalde de l'Hospitalet de Llobregat, señor Corbacho, a todos y cada uno de los grupos políticos que estamos en el ayuntamiento y en esta Cámara, por lo que sabemos que esa garantía que se pretende explicitar en la proposición no de ley que hoy se somete a votación está ya comprometida y aparece en todos los medios de comunicación. El señor diputado ha mencionado la carta del

señor Morlán, que es pública, en relación con este compromiso, aunque hay una cuestión que es extraordinariamente preocupante en el compromiso expresado por el secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento. Si me lo permiten, les leeré un párrafo que aparece como una cláusula a la garantía efectiva del mantenimiento de la reposición del apeadero de Bellvitge-Gornal. Dice lo siguiente: Incluir la restitución de la estación siempre y cuando en la redacción del proyecto definitivo de soterramiento de las líneas de alta velocidad de cercanías de Vilanova i la Geltrú no aparezca —insisto— no aparezca ningún impedimento técnico constructivo que haga inviable este compromiso. Por tanto, creo que es importante garantizar, aprovechando la proposición no de ley que presenta *Convergència i Unió*, ese compromiso anunciado por el alcalde de l'Hospitalet, con quien he tenido el honor de compartir muchas horas de trabajo en el Parlament de Catalunya y al que sin duda le mueve la preocupación por su ciudad, pero que también ha dado unas garantías a los ciudadanos de l'Hospitalet que no se corresponden con lo que dice el secretario de Estado señor Morlán. Por tanto, el Grupo Popular se daría por satisfecho —fíjense lo que les digo— si se introdujera alguna cautela, alguna concreción respecto de que no hay una posible evasiva de los compromisos adquiridos con los vecinos de Bellvitge. En ese sentido, incluso para clarificar la plasmación posterior que se pudiera hacer, si el Grupo Parlamentario Socialista tiene a bien responder a la cuestión que plantea esta diputada, preguntaría si en el pliego de condiciones para la elaboración del proyecto técnico, firmado entre el secretario de Estado y el alcalde de l'Hospitalet el día 8 de febrero de 2005, figura que la restitución de la estación podría verse afectada si en la redacción del proyecto definitivo apareciese un impedimento técnico constructivo que la hiciese inviable. Pediría pues al representante del Grupo Parlamentario Socialista que en su intervención aclarara por lo menos a los miembros de esta Comisión si en el pliego de condiciones aparece alguna cautela de estas características, porque desvanecería una preocupación de los vecinos. Además, quiero poner de relieve que en estas cuestiones todos los grupos políticos en l'Hospitalet hemos trabajado siempre conjuntamente; voluntad de trabajar conjuntamente que ilustra muy bien lo que representó una moción del ayuntamiento hecha por todos los grupos, por el Partido Socialista, Partido Popular, *Convergència i Unió*, en aquel momento *Esquerra Unida i Alternativa*, *Iniciativa per Catalunya* y el Grupo Mixto, que en ese momento estaban en el Ayuntamiento de Hospitalet, que calificaron como un acontecimiento histórico de primer nivel para la ciudad el soterramiento de las vías del ferrocarril que durante años la habían dividido. Un paso más, como digo, es garantizar esa reivindicación de los vecinos de Bellvitge. En ese sentido, rogaría al representante de *Convergència i Unió* tuviera en cuenta no los intereses del Grupo

Parlamentario Popular sino los intereses de los ciudadanos de Bellvitge.

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

La señora **PUIG GASOL**: La remodelación de la red ferroviaria en el entorno de Barcelona, con la línea de alta velocidad, ha hecho que se hayan firmado muchos protocolos de actuación en estos entornos. Uno de los protocolos que se firmó el 10 de octubre de 2001 ponía de acuerdo al Ministerio de Fomento, la Generalitat de Catalunya, el Consell comarcal del Baix Llobregat y los ayuntamientos de Sant Boi, El Prat, Hospitalet y Cornellà para la construcción de la línea de alta velocidad a su paso por los barrios de Bellvitge-Gornal y que se realizara una integración urbana de la línea de la costa en estos barrios. Tiempo más tarde se dieron cuenta de que no figuraba ninguna referencia expresa al mantenimiento de dicha estación en la proposición no de ley, creando una preocupación importante en la ciudad de Hospitalet, ya que es una estación muy transitada y por tanto muy necesaria para el barrio. Según la información de que se disponía, el objetivo que se pretendía en la pasada legislatura era que pasara el tren de alta velocidad pero se sacara la estación de Bellvitge-Gornal. Vista la dificultad técnica y financiera, según los informes, para compatibilizar este objetivo con el soterramiento de las vías en los términos establecidos en el protocolo, y vista la presión vecinal, el 26 de enero de 2005 en una resolución del ayuntamiento todos los grupos políticos pidieron esta estación. Nosotros, el grupo socialista, estuvimos de acuerdo con esta petición dado que era importante para el barrio y la ciudad este apeadero o estación. No sé de dónde ha sacado la señora Nadal la carta en que se dicen unas frases que no están en la que yo tengo y que el señor Morlán envió al señor Corbacho el 15 de febrero desde Madrid. En esta carta no hay referencia alguna a ninguna cautela. Dice que tuvieron una reunión el 8 de febrero de 2005 y llegaron al acuerdo de que se mantuviera esta estación en la línea de soterramiento nueva que se tiene que hacer, que en la línea de Vilanova a su paso por Bellvitge-Gornal se restituiría esta estación. A la vista de que en la proposición no de ley de *Convergència i Unió* se pedía el mantenimiento de esta estación, en lo que el Partido Socialista está totalmente de acuerdo, y habiendo habido esta reunión y las cartas entre el alcalde de Hospitalet y el Ministerio de Fomento, hemos presentado esta enmienda de sustitución que voy a leer y que luego entregaré. Dice que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que quede incorporada la estación de Bellvitge-Gornal en el proyecto de integración para soterrar la línea de Vilanova i la Geltrú a su paso por Hospitalet en los términos acordados por el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Hospitalet, tal como demandaba el

movimiento vecinal en la reunión que tuvieron el pasado 8 de febrero de 2005, suscribiendo a estos efectos el convenio oportuno. Esto, señora Nadal, aún no se ha realizado.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea fijar posición? El señor Andreu, en representación de Esquerra Republicana de Catalunya, tiene la palabra.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Me cuesta un poco entender qué pide el Grupo de *Convergència i Unió* en esta proposición y también algunas explicaciones y enmiendas, como la que ha presentado el Grupo Popular. Concretamente, la del Grupo Popular dice literalmente: se proceda al soterramiento de las líneas ferroviarias que atraviesan L'Hospitalet de Llobregat, coincidiendo con las obras del tren de alta velocidad a su paso por la población. Yo creo que el conjunto de L'Hospitalet y los diputados de esta Comisión están convencidos de que aprovechando la entrada del tren de gran velocidad a Barcelona en su paso por L'Hospitalet de Llobregat se va a proceder al soterramiento de todas las vías: dos vías de ancho UIC del tren de gran velocidad y las cuatro vías que coinciden en el apeadero de Bellvitge-Gornal. Lo cierto es que en el proyecto aprobado el día 29 de diciembre del tramo de gran velocidad, a su paso por L'Hospitalet, el tren de gran velocidad discurre paralelo a las cuatro vías de ancho ibérico y que la actual línea de Vilanova, y en este punto ya se ha incorporado la línea de Vilafranca, queda exactamente igual. Quedando igual, no hay la menor posibilidad de que se suprima en este momento del proceso el apeadero de L'Hospitalet.

Hay un convenio paralelo, por lo que parece que se desprende de las cartas entre el secretario de Estado y el Alcalde de L'Hospitalet, para proceder a un proyecto nuevo, cuyo protocolo todavía hay que redactar, para el soterramiento de las cuatro vías de ancho ibérico que pasarán paralelas a las del ancho internacional. La opinión pública de L'Hospitalet, los movimientos vecinales, todos, pensamos que con las obras del tren de gran velocidad se van automáticamente a soterrar todas las vías. Nos hubiera gustado más que este proyecto del tren de gran velocidad hubiera sido como el plan de Llobregat, que, al hacer la estación y al llevar soterradas las vías del tren de gran velocidad, también se ha aprovechado para hacer lo mismo con las líneas de la costa. Aquí no se da. Y haciéndolo por separado se entra en una complejidad muy grande en ingeniería, porque no olvidemos que esa línea soporta un gran tráfico de mercancías, que no se puede cortar, y que el soterramiento después de las cuatro vías individualmente será mucho más complejo a nivel de ingeniería y a nivel económico.

Nos sumaremos al acuerdo, pero que quede claro ante la opinión pública y ante los diputados que lo que va a ser el tren de gran velocidad son dos líneas paralelas soterradas y que el mar de vías, que se tiene que

soterrar algún día, está pendiente de protocolo, de proyecto y de todo el trámite. O sea que lo veo para largo. Es la realidad.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Campuzano, debe pronunciarse sobre las enmiendas.

El señor **CAMPUZANO I CANADÉS**: Mi grupo comparte la filosofía de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, en el sentido de garantizar que en ningún caso pudieran aparecer excusas de tipo técnico para impedir el mantenimiento de este apeadero. Hoy por hoy no conocemos del contenido, efectivamente, del convenio que han estado negociando. En la carta que envía el señor Morlán al señor Corbacho esos supuestos no se plantean. Por tanto, compartiendo ese espíritu, no podemos aceptar su enmienda que por otro lado nos parece muy razonable.

Sí aceptamos la enmienda que nos formula el Grupo Socialista porque, más allá del compromiso que el Gobierno ya ha asumido, creemos que es importante que el Congreso de los Diputados se pronuncie en este sentido, en la línea de lo que ha hecho el Ayuntamiento de L'Hospitalet, y además que, en el texto que vamos a aprobar y al que mi grupo agradece de entrada el apoyo de todos los grupos de esta Comisión, remarquemos ese compromiso del movimiento vecinal que durante estos años ha trabajado para garantizar ese servicio público en esta ciudad.

— **RELATIVA A LA EJECUCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE COMPETENCIA ESTATAL PENDIENTES EN LA COMARCA DE A CORUÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000289.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto cuarto del orden del día, que era el que figuraba como primero, que es la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto, relativa a la ejecución de las infraestructuras de competencia estatal pendientes en la comarca de A Coruña.

Señor Rodríguez, tiene su señoría la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: La proposición no de ley que vamos a defender no es producto de una reclamación o de una reivindicación exclusivamente del Bloque Nacionalista Galego, sino que es un conjunto de medidas urgentes que hacen referencia a las infraestructuras en la comarca de A Coruña que están defendidas por todo el espectro político, sindical y asociativo de la comarca y que culminaron en la formalización de lo que se llamó Declaración de Mariñán, el 26 de julio del año pasado. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

Son una serie de medidas que constituirían unas condiciones necesarias, aunque no suficientes, para poder

dinamizar la economía de una comarca que tiene graves problemas de carácter social, de carácter económico e incluso de carácter demográfico —empieza a tenerlos también—. Se trata de alguna manera de poner condiciones que palién el desmantelamiento industrial, que tuvo dos fenómenos de importancia: el cierre de la fábrica de tabacos, una fábrica ya centenaria, como consecuencia del proceso de privatización de Tabacalera Sociedad Anónima, y de su reubicación y concentración en algunas parte del Estado español, lo que es la actual Altadis. Y también está el proceso de languidecimiento que algunas empresas que fueron públicas, como Santa Bárbara, están llevando en la comarca de A Coruña; hoy esta empresa está asimismo privatizada y prácticamente sin un futuro industrial definido. Como por otra parte da la casualidad de que a pesar del que el señor Alcalde de A Coruña es un cargo institucional con mucha presencia, a veces mediática, en los medios de comunicación española, no existe una relevancia política del área metropolitana, sin duda muy perjudicada en esta falta de perfil político por un localismo exacerbado que se practica desde la propia capital, podremos comprender cómo es posible que un área de más de cuatrocientos mil habitantes, solamente contando con los municipios próximos, tenga tal falta de planificación de infraestructuras y tantas deficiencias en las inversiones públicas del Estado.

Con esta proposición no de ley, por lo tanto, y siguiendo el criterio mayoritario, prácticamente unánime, de la sociedad de A Coruña y comarca, planteamos una solución a problemas ciudadanos y sociales que tienen urgencia. Por ejemplo, a la falta de servicios públicos de transporte, prácticamente situados al nivel de los años cincuenta-sesenta, que se reproducen en atascos de tráfico en cualquiera de las zonas centrales de la ciudad; el colapso de muchas de las vías que vertebran la comarca y que prácticamente son vías centrales en los ayuntamientos vecinos; a la falta de saneamiento y afectación de una fuente de riqueza tan importante y de trabajo como es el marisqueo en toda la ría. Sin duda, estamos ante una serie de problemas que son de competencia estatal y que necesitan de una implicación activa de la Administración del Estado. Son temas de infraestructura y medio ambiente, que paso a enumerar de forma sucinta. En relación con las infraestructuras de transporte, A Coruña padece unos efectos muy agudizados de que todo el eje vertebrador por carretera, de la Galicia demográficamente con más entidad, que es el eje Ferrol-Vigo, esté sometido a unos peajes que son los más elevados del Estado. Pero lo que es más grave, en el caso del área metropolitana de A Coruña, en concreto, en el tramo Guísamo-A Barcala-A Coruña, no hay liberación de peajes, como hay por ejemplo en un tramo similar, en la A-7, en Tarragona, Barcelona o Girona, o como en el mismo caso en Galicia ya se construyó la A-9, de forma que quedó libre de peaje lo que es el tramo de circunvalación de Santiago norte y Santiago sur, o de Pontevedra norte y Pontevedra

dra sur, o el tramo Vigo-Teix-Puxeiros. Inexplicablemente, ni siquiera el tramo A Barcala-A Coruña gozó de esta liberación, lo cual llevó a que instituciones como la administración autonómica o la propia diputación en algún momento firmaron un protocolo para liberar precisamente del peaje de A Barcala-A Coruña a los ciudadanos que lo solicitasen y que demostrasen que la utilizaban como un elemento fundamental de su trabajo. Con muy buen criterio, la Diputación de A Coruña terminó por romper ese tipo de protocolo, aduciendo que ella no tenía por qué pagar lo que eran en todo caso infraestructuras de competencia estatal y problemas infraestructurales y de transportes que tenía que solucionar quien era el responsable de la titularidad de la gestión en un momento histórico determinado, porque era una autovía pública y ahora quien sigue teniendo la cautela o la capacidad máxima de control de este tipo de autovías. Sin embargo, estamos ante una verdadera circunvalación que afecta gravemente a los ayuntamientos limítrofes con A Coruña, que no tiene solución de continuación urbanística con la misma ciudad, como son los de Culleredo, u Oleiros, o Cambre.

El segundo problema son las pequeñas obras de vertebración viaria interna del propio municipio y la forma de realizar una relación intermodal entre el aeropuerto y el puerto. Desde que estoy aquí, en el año 1996, estamos con la cantinela de estudios para que se puedan realizar proyectos de conexión entre la A-6, la autopista que da acceso desde la meseta, y el aeropuerto, y la conexión del puerto con la N-550 y la N-VI. Está aprobado el proyecto desde el 9 de julio de 1999, pero no sabemos por qué razón no hay forma de que empiecen las obras.

El tercer problema son infraestructuras ferroviarias obsoletas, como el conjunto de Galicia, y sin proyectos alternativos planificados. Tenemos que decir que en primer lugar nos preocupa que la actual infraestructura ferroviaria, que podía ser utilizada y que además está renovada —que es muy obsoleta quizá desde el punto de vista del trazado— en cuanto a las vías y en cuanto a las traviesas, no se utilice para los trenes de cercanías tan necesarios para unir por lo menos A Coruña con la ciudad universitaria, con Culleredo, con Cambre, con Betanzos y, por extensión, con Ferrol. Sería necesario que estas líneas tuviesen servicios de cercanías y que se estudiase, ya que parece que hay una incompatibilidad grande desde el punto de vista urbanístico, el acceso del nuevo ferrocarril de alta velocidad Ferrol-A Coruña, una entrada distinta al de As Xubias, y que se hiciese el proyecto alternativo de esta entrada al que se manejó durante el Gobierno del Partido Popular y que fue muy contestado socialmente. En todo caso, para nosotros es un punto crucial, tanto a corto plazo en los servicios de cercanías, como a largo plazo, clarificar con el proyecto alternativo que todo el eje atlántico pueda estar en funcionamiento en el año 2009. Y es muy importante el tramo Ferrol-A Coruña.

Voy a hablar ahora de dos obras de infraestructuras que también tienen ya un amplio recorrido detrás. Una de ellas se refiere a la dotación con ILS II-III al Aeropuerto de A Coruña, para evitar los continuos desvíos a Santiago de Compostela y los continuos retrasos por motivos de carácter meteorológico. Esta dotación técnica está en estudio prácticamente desde el año 2000 o un poco antes y seguimos en estudio, en fase de elaboración, siempre poniendo como pretexto las condiciones orográficas o los problemas del entorno y las características medioambientales. Está claro que es un instrumento técnico de primera necesidad, si se quiere tener un aeropuerto de este tipo operativo; hay que reconocer que, desde el punto de vista de los vuelos que se llaman domésticos, interiores, especialmente a Madrid, tiene una ocupación que lo hace muy necesario.

Dos obras de carácter medioambiental. Los problemas medioambientales en Galicia son gravísimos y realmente habría que hacer un análisis y una valoración de qué puede pasar en un país donde tenemos grandes paseos marítimos. En particular, la ciudad de A Coruña tiene un paseo marítimo que presume de ser posiblemente uno de los más largos de Europa, mientras que las rías están sin sanear. Están por ejemplo la ría de O Burgo, que es la más próxima, la de Betanzos o la de Ferrol. Se trataría de acelerar las obras que por fin ahora han comenzado, como la estación depuradora de aguas residuales para una ciudad de 300.000 habitantes, y garantizar, con una declaración de obras de interés general, que todos estos municipios de la comarca de A Coruña tuvieran también esta dotación para librar de una vez por todas a la ría de O Burgo de la contaminación que padece.

Éstas son —y ahora acabo ya, señora presidenta— las obras que demanda toda la sociedad de A Coruña y su comarca. Y nos gustaría ver que de una vez por todas hay, no solamente retrasos, que es lo a lo que nos tienen habituados en el conjunto de Galicia, no solamente hay discriminación, sino que también hay lentitud en la forma de asumir proyectos que ya se dice que están en marcha desde el punto de vista político, o incluso a retrasarlos en el tiempo por la forma que tienen de ejecutarse. Espero que hoy sea un día significativo por lograr que efectivamente saquemos del pantano cosas que teóricamente se deberían asumir prácticamente en su totalidad.

Por último, voy a hacer referencia a una infraestructura como es el puerto exterior. Sin discutir que se debió planificar de otra manera, está claro que esa obra es necesaria para sacar las mercancías peligrosas de hidrocarburos o de carbón del centro de A Coruña, es una necesidad que debe ser atendida también con la colaboración de la Administración central y no dejar solamente a la autoridad portuaria o a intereses de carácter local el futuro de una infraestructura de tal calado. Exigimos un compromiso medioambiental, administrativo y financiero del Gobierno español en esta obra.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Hay una enmienda del Grupo Socialista. Tiene la palabra el señor Louro.

El señor **LOURO GOYANES**: Las infraestructuras en la ciudad de La Coruña y su área de influencia, nucleada en torno a lo que es la comarca de La Coruña, donde habitan más de cuatrocientos mil habitantes, son fundamentales para el desarrollo económico y social de la ciudad, para el desarrollo económico y social de la comarca y para Galicia. Es cierto que durante las dos legislaturas del Gobierno del Partido Popular hubo un gran parón en el desarrollo de estas infraestructuras y de estos equipamientos, que fueron reivindicaciones claras planteadas desde el grupo socialista durante las dos últimas legislaturas. Yo creo sinceramente que estamos en un momento distinto y que todas las infraestructuras y equipamientos de los que ha hablado el señor Rodríguez están en este momento desarrollándose al ritmo que se contempla en el propio ordenamiento jurídico.

La iniciativa presentada por el Grupo Mixto, por el BNG, en el mes de septiembre, yo diría que no está actualizada, puesto que la gran mayoría de los puntos planteados podemos decir que en los escasos once meses de gobierno socialista están perfectamente encauzados y otras obras en construcción, como es el caso de la depuradora de aguas residuales, la EDAR de Bens, en La Coruña, que está adjudicada, señor Rodríguez, el pasado 21 de junio de 2004. Las obras se iniciaron en octubre. Obra declarada de interés general en el año 1996, fue declarada de interés general en 1996 y fue adjudicada por el Gobierno socialista el 21 de junio de 2004. En el caso del puerto exterior de La Coruña, usted sabe que en los Presupuestos Generales del año 2005 se contemplan recursos para abordar el inicio de las obras del puerto exterior de La Coruña y en los próximos días se colocará la primera piedra, que va a ser un acto simbólico, y hay que decir que ya han sido expropiados los terrenos necesarios para abordar estas obras.

En cuanto a la instalación del ILS II-III del Aeropuerto de Alvedro, es una obra muy necesaria ya que las condiciones climatológicas producen en ocasiones desvíos y suspensiones de vuelos. Afortunadamente ya ha sido adjudicado el proyecto constructivo el pasado 16 de septiembre de 2004, con un plazo de ejecución de siete meses. Por lo tanto, lo que estaba parado, lo que estaba bloqueado, en este momento está en marcha y está en marcha al ritmo que debe estarlo. No se puede colocar un ILS II-III de cualquier forma ni de cualquier manera, porque tiene que ser un equipamiento que resuelva el problema que tiene planteado el aeropuerto. Esta obra estaría lista en un plazo de año y medio. En cuanto a la conexión A-6, aeropuerto, N-550 y N-VI, el proyecto está en fase de redacción, después de haber introducido mejoras sustanciales en el borrador inicial para comunicar adecuadamente los polígonos indus-

triales y las urbanizaciones de nueva creación en la ciudad de La Coruña. El proyecto está, como digo, en fase de redacción e inmediatamente que se disponga del proyecto constructivo se licitarán las obras. Es de significar que esta vía, conocida como Tercera Ronda, que tiene dos tramos bien definidos, uno más urbano desde la calle Manuel Murguía al cruce de Lonzas, competencia de la Xunta de Galicia, con un presupuesto de 180.000 euros; el presupuesto del ayuntamiento es, sin embargo, cinco millones de euros para expropiaciones. Y otro al que nos referimos en esta iniciativa es el que va desde el cruce de Lonzas a la conexión con la A-6 y aeropuerto; como se ha dicho, se está ultimando el proyecto definitivo.

En lo que atiene al saneamiento de las rías de O Burgo, Betanzos, es algo prometido mil veces por la Xunta de Galicia. Usted sabe que esto es una competencia de la Xunta de Galicia y su ejecución está sin realizar. Para que la Administración General del Estado pudiese actuar, sabe usted que este proyecto tendría que estar declarado de interés general y no lo está. Cabe que la Xunta de Galicia inicie un expediente para hacer esta declaración y que comprometa al Gobierno de España en su ejecución, pero hoy por hoy es una competencia de la Xunta de Galicia que va desarrollando con lentitud. Por lo que se refiere al peaje, nosotros compartimos una idea que está recogida en el programa electoral y que es liberar los peajes en las áreas urbanas. Pero usted sabe que la autopista AP-9, entre Ferrol y Vigo, tiene un peaje a lo largo de todo su trazado y hay dos peajes muy especiales, que son el área de Coruña y el área de Vigo-Pontevedra, que entendemos que es necesario liberarlos. Es sabido que esta autopista ha sido privatizada más o menos hace dos años y que en el proceso de privatización, el Gobierno, en aquel momento, no consideró cumplir sus promesas electorales y dejar libre de peaje esos tramos. Yo le puedo asegurar que desde el Gobierno actual se está trabajando para buscar fórmulas que nos permitan la libre circulación de peaje en las áreas urbanas y de una manera muy especial allí donde no hay vías alternativas.

La señora **VICEPRESIDENTA**: (Puig Gasol): Señor Louro, termine.

El señor **LOURO GOYANES**: Termino, señora presidenta.

Con respecto al tren, debo indicarle que el estudio informativo del tramo A Coruña-Ferrol fue sometido a información pública el 24 de junio de 2003 y, como consecuencia de la fuerte contestación social que se produjo, se decidió modificar dicho estudio informativo para ser sometido nuevamente a consultas. Con fecha 15 de diciembre de 2003, se modificó la orden del estudio inicial para incorporar al estudio informativo nuevas alternativas de trazado complementarias entre la ciudad de A Coruña y el entorno de Cecebre, así como el análisis de nuevos corredores de Cecebre y

Uxes. En estos momentos, el Ministerio de Fomento ya está estudiando alternativas para la entrada del eje atlántico en La Coruña. Hasta que nos se complete el desarrollo de estas alternativas, se realice el proceso de información pública y se formule la declaración de impacto ambiental, no es posible concretar cuál será la opción a desarrollar. Aquí lo que tenemos que hacer es esperar a que se hagan los estudios y a partir de ahí empezar a tomar decisiones.

Esto es, señor proponente, lo que desde el Grupo Parlamentario Socialista observamos con respecto a su proposición no de ley. No obstante, en aras de la necesaria colaboración y a la responsabilidad del Gobierno, proponemos una enmienda transaccional que nos permita a todos los grupos mostrar nuestra voluntad y nuestra firmeza para que estas actuaciones, estos equipamientos y estas infraestructuras se lleven con la mayor celeridad posible y, además, que impliquen a todos los grupos parlamentarios de esta Cámara.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol):
¿Algún grupo quiere intervenir?

Señor Erias, del Grupo Popular.

El señor **ERIAS REY**: Intervenimos en este punto porque nos parece que la iniciativa llevada a cabo en el foro de Mariñán por distintos alcaldes del área metropolitana —Oreiros, A Coruña, Bergondo, Betanzos, Arteixo, Culleredo, etcétera—, los agentes sociales y otros colectivos ciudadanos, resultan muy sugerentes, porque es cierto que las dificultades que plantea la moción, tanto en su exposición de motivos, como luego en la proposición no de ley, son asuntos compartidos por todos y son dificultades que vivimos día a día los que vivimos en A Coruña y en su área metropolitana. Si esto es así, a nosotros, como grupo político, nos resulta preocupante que el Grupo Socialista esté permanentemente haciendo referencias al pasado, el futuro parece que va todo encauzado y está todo muy bien encajado con la acción del Gobierno a lo largo de los últimos once meses, y de todo lo demás tienen culpa aquellos que no lo han desarrollado convenientemente, casi siempre dejando ver que son los últimos ocho años los responsables de todos estos despropósitos.

No por pertenecer al Grupo Popular estoy en mejor condición para defender esto que voy a decir a continuación, pero lo que sí es cierto, y voy a empezar por matizar algo que el señor Louro ha apuntado, es que se declaran de interés general las obras de mejora de depuración y vertidos en la ría de A Coruña en 1998, obra que ya debía haber iniciado el ayuntamiento de la ciudad de A Coruña. Como no lo hace, insta al Gobierno, y en el año 1991 se declara, en el anexo de la Ley del Plan Hidrológico Nacional, no en el año 1996. Esto es una diferencia importante, porque si lo ponemos en 1996, lo podemos poner en 1997, en el 2001 o cuando queramos. Hay que desarrollar la tarea con un importante rigor y no pasarnos la pelota los unos a los

otros. Lo que sí es verdad es que las iniciativas que aquí se presentan son compartidas por nuestro grupo; que todas ellas constituyen unas necesidades objetivas; que esas necesidades objetivas parten de un acuerdo que han tomado los agentes sociales y los representantes políticos del área metropolitana de La Coruña; que esto representa a más de cuatrocientas mil personas, con un tejido productivo dinámico y con un área que si quiere continuar fijando población a su territorio y dando oportunidad a quien allí vive, para poder trabajar también, es preciso disponer de este tipo de infraestructuras.

Paso a alguna cosa concreta, y luego me detendré en cada una de ellas, si es posible. El puerto exterior. A nosotros nos preocupa mucho, y estamos de acuerdo con el grupo proponente, en continuar insistiendo en la necesidad de esta infraestructura tan importante para garantizar algunos de los problemas que plantea el tráfico marítimo que pasa por el Finisterre atlántico y que, sin desearlo nadie, tiene dificultades; hay que dar una oportunidad para que esas dificultades no se transformen en problemas para los que allí vivimos, para los que viven de la mar y para los que quieren disfrutar de la naturaleza, del paisaje o, en su caso, de otras oportunidades que el tiempo de ocio permite. Nos resulta chocante que el punto número cuatro de la enmienda del Grupo Socialista diga que: una vez que se aprueben por la Comisión los fondos europeos que garanticen la viabilidad financiera del proyecto. Vamos a ver. Si se estuvo instando en Galicia a que se contratara este tipo de infraestructura, incluso se les pidió a las empresas, después de adjudicar, que renunciaran a los derechos potenciales que pudieran tener por sí, las obras no se desarrollaban con el plan previsto, ¿cómo es posible que ahora se esté diciendo que está sin garantizar la viabilidad financiera? Hay que instar al Gobierno a que esa viabilidad se canalice a través de esos fondos europeos que se han solicitado hace poco. Los fondos que ya se podían haber solicitado están, de una u otra manera, colocados en otro tipo de prioridades y en otro tipo de opciones. Por eso me resulta muy chocante continuar haciendo valoraciones del pasado, del bloqueo y de no sé qué y no sé cuántos, porque realmente el presente y el futuro sí que tiene bloqueo y sí que presenta incertidumbres. Nosotros consideramos prioritaria esta infraestructura, no sólo para potenciar lo que es el Finisterre atlántico, sino también para preservar nuestros mares, los mares que son de todos; si nos consideramos ciudadanos, ciertamente debemos tener ese empeño en el desarrollo futuro. A mí esto me preocupa.

Dicho esto, vamos a pasar a analizar lo que el Bloque Nacionalista Galego propone en su PNL. Repetimos que nos parece muy interesante, muy sugerente y muy conveniente, que el Gobierno tome empeño en que esta propuesta se lleve a cabo. Es verdad, y esto nadie lo va a discutir, que las obras que aquí se enumeran tienen diferente alcance, diferente proyección y algunas de ellas tienen incluso algún lugar controvertido.

Por ejemplo, los proponentes hablan de la eliminación de los peajes y yo puedo estar de acuerdo en que los peajes de las áreas urbanas no estuvieran a los niveles que ahora están, pero también es cierto que un peaje no funciona de otra manera que con un ticket moderador, porque si no, lo que es una vía de conexión rápida se convierte en una carretera nacional. No podemos dar accesos a la autopista sin mejorar la autopista con más carriles. Si en A Barcala hacemos eso, sería necesario hacer un estudio para ampliar A Barcala en un carril adicional y posteriormente estudiar la liberación del peaje, que ciertamente es bueno, ciertamente conecta mejor y ciertamente reduce los tiempos de viaje, que es un efecto de competitividad muy importante en la sociedad actual.

Se acordó por parte de la diputación y quienes la gobiernan ahora —que no perdamos de vista que es el Bloque Nacionalista Galego y el Partido Socialista— dejar sin efecto un convenio que ya venía funcionando entre la Diputación de A Coruña y en su caso la Xunta de Galicia, para que ni siquiera los que utilizaban intensivamente el área urbana de La Coruña tuvieran que hacer frente a este ticket moderador. Me parece una acción como otra cualquiera y, si se ha tomado, que rindan cuentas aquellos que la están desarrollando. Los demás ya habíamos hecho otras cosas. Los ciudadanos no pagaban, no pagaban porque algunas instituciones entendían que también su compromiso con esa zona y con ese territorio les llevaba a implicarse presupuestariamente y priorizar la ejecución de su presupuesto teniendo en cuenta las necesidades de los vecinos y no simplemente haciendo declaración de intenciones. En todo caso, entendemos que sigue siendo muy interesante continuar profundizando en esta línea de mejorar la conexión de las áreas urbanas e interurbanas.

Las conexiones reclamadas en el punto número dos, la de la A-6 con el Aeropuerto Alvedro y la conexión del puerto con la N-550 y la N-VI, son los denominados túneles de Irix y Tercera Ronda. Del túnel de Irix, además, creo que se está llevando a cabo una ampliación. A mí me parece muy conveniente porque ciertamente el proyecto inicial era susceptible de mejoras, había barrios por ejemplo que quedaban separados. Yo creo que se está ejecutando de forma razonable y terminarlo lo más rápido posible nos parece muy conveniente. La Tercera Ronda es un tema diferente, porque conecta en una parte lo que es un polígono industrial y en otra parte un área de expansión, lo que se llama un polígono residencial de Mesoiro, de tres mil viviendas. Este tipo de asunto requiere de una solución urgente porque, como decía Henry Ford: El problema de las ciudades se resuelve llevando a vivir a las personas fuera de las ciudades. Claro, vendiendo coches. Pero esos coches nos crean problemas. Actuaron así los gobernantes y ahora tenemos las consecuencias que tenemos. En este caso también a las personas se les soluciona el problema de la vivienda llevándolas a vivir fuera de las ciudades. Van a vivir fuera de las ciudades, van a vivir en los

entornos de los polígonos industriales, colapsan los polígonos, colapsan el tráfico periurbano y lo que se produce es un desastre. Ahora se están vendiendo allí esas tres mil viviendas y aquello es un absoluto desastre, en la ladera de un monte y al lado de un polígono industrial. Como pueden comprender ustedes, no es el mejor espacio para desarrollar convivencia y para tener un proyecto de futuro en ninguno de los ámbitos. Pero las cosas son así y creemos que potenciar esto es bueno.

Del tema de la alta velocidad y de todas las cuestiones que vienen a continuación, solamente dos pinceladas. El transporte de cercanías creemos que es una gran oportunidad. Tenemos posibilidades de hacerlo. Se ha potenciado, como muy bien decía el señor Rodríguez, lo que son las infraestructuras en cuanto a traviesas y señalización de las vías y todo esto. Creemos que se puede continuar mejorando el asunto. En cuanto a los accesos, también compartimos que hay que dar una solución adecuada.

Y ya, para los puntos quinto, sexto y séptimo, voy a decir dos cosas. En primer lugar, sobre la instalación del ILS II, nos preocupa que ayer mismo en La Coruña, el presidente de AENA haya hecho declaraciones de que el Plan director de infraestructuras del Aeropuerto de Alvedro no se va a desarrollar en cuanto a la prolongación de lo que es la pista y sí se va a ejecutar. Y seguimos todos con el que se va a ejecutar y cuando critiqué los presupuestos e hice enmiendas a las partidas que allí aparecieron, nos encontramos con lo mismo, que hasta el horizonte del 2008 no va a ser posible disponer de un ILS II, que daría mayores condiciones de seguridad al tráfico aéreo. En segundo lugar, en estos momentos hay 2,4 millones de euros para las expropiaciones y que ayer el alcalde socialista de Culleredo decía que eran insuficientes. Pónganse de acuerdo señores socialistas, insten al Gobierno para que realmente se lleve a cabo la instalación de estas medidas de seguridad, porque eso será bueno para todos.

Termino diciendo que en los puntos que tienen que ver con el saneamiento, la Xunta de Galicia ha aportado el 15 por ciento y tiene prácticamente desarrollado lo que es el saneamiento de la ría de O Burgo y de la ría de Betanzos. Que la EDAR —que también comentaba el señor Louro— fue licitada el 28 de junio de 2003. Curiosamente no se adjudicó hasta el 21 de junio de 2004. Nueve meses de retraso. El interrogante es: ¿a quién corresponde eso? No le corresponde a nadie, no disfrutamos los ciudadanos de la estación depuradora de aguas residuales, tan importante para el marisqueo, tan importante para el baño, tan importante para tener una referencia de calidad en nuestras aguas que nos permita tener nuevas oportunidades de futuro. El Grupo Popular va a apoyar la proposición no de ley propuesta por el Bloque Nacionalista Galego en los términos que la ha desarrollado, pero en ningún caso va a apoyar la enmienda del Grupo Socialista, porque nos parece que rebaja, condiciona y estrangula las acciones que, algu-

nas ejecutándose, otras siendo necesario llevarlas a cabo, todavía no se han hecho.

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

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señora presidenta, pido un margen de maniobra, para, con la debida antelación, ver si podemos llegar a algún tipo de acuerdo o no. Si no llegáramos, nos quedaríamos con el texto original.

— **RELATIVA A LA CREACIÓN DE VIVIENDAS DE PRECIO LIMITADO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000384.)**

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

Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Matos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Señorías, en la última sesión de esta Comisión de Fomento y Vivienda, dedicada a iniciativas legislativas, nuestro grupo parlamentario presentó una proposición no de ley por la que solicitábamos instar al Gobierno a la adopción de una serie de medidas que facilitarían la consecución de unos determinados objetivos. Entre esos objetivos, y en lo que se refiere a vivienda nueva, de nueva construcción, vivienda protegida de nueva construcción, nosotros los fijábamos o los establecíamos en 125.000 viviendas al año. Y además establecíamos y diferenciábamos que, de esas 125.000 viviendas al año, 75.000 viviendas fueran el actual tipo de vivienda protegida y 50.000 fueran viviendas de una nueva tipología que nosotros denominábamos vivienda a precio limitado, con un precio máximo de 165.000 euros. La proposición no de ley que hoy debatimos, cuya aprobación solicitamos a la Comisión, es complementaria de la anterior y precisamente para aprobar la creación de este tipo de viviendas. En su día nosotros no entendimos por qué fue rechazada, ya que la ministra de Vivienda, en su primera comparecencia ante esta Comisión, después de aclarar que las 180.000 viviendas no eran nuevas, sí dijo que en su programa de actuación del Gobierno figuraban 90.000 viviendas, de esas 180.000, que iban a ser destinadas a viviendas protegidas de nueva construcción, a vivienda protegida de nueva construcción. La propuesta que nosotros hicimos de fijarse como objetivo 125.000 viviendas —75.000 viviendas protegidas y 50.000 de este nuevo tipo que hoy sugerimos— no era descabellada.

Hoy presentamos una proposición no de ley que pretende la creación de aquel nuevo tipo de vivienda que nosotros presentamos en la Comisión anterior y que llevábamos en nuestro programa electoral. No lo llevaba en esta ocasión el Partido Socialista, aunque en los

gobiernos anteriores sí que hubo un tipo de vivienda similar, denominado vivienda a precio tasado. La idea que proponemos hoy, la propuesta que hacemos repito que no es una idea descabellada. Y tiene una fácil justificación. En primer lugar, porque hoy en día hay un grupo muy amplio de la población cuya situación económica no es lo suficientemente desfavorable para acceder a una vivienda protegida, ni es lo suficientemente desahogada para acceder a una vivienda libre. Se encuentran atrapados entre las dificultades para acceder a una vivienda libre y la imposibilidad de acceder a la vivienda protegida, por superar los límites de renta requeridos. En segundo lugar, porque se hace necesario establecer un tipo de vivienda cuyo precio no esté tan distante o que esté equidistante entre el precio de la vivienda protegida y el precio de la vivienda libre y que, además, incentive suficientemente a los agentes privados implicados en los planes de viviendas.

Nosotros, en la proposición no de ley, fijamos para este nuevo tipo de vivienda a precio limitado, que debe, por supuesto, gozar de financiación cualificada y debe poder construirse en suelos calificados con destino a la vivienda protegida, un precio máximo de 165.000 euros.

El Grupo Socialista ha presentado a esta proposición no de ley una enmienda y quiero decir que a nosotros la presentación de esa enmienda nos ha sorprendido agradablemente. Y lo digo porque nosotros ya hemos presentado en esta legislatura diversas iniciativas que el Grupo Socialista ha venido rechazando y yo convencido de que no porque estuvieran en contra de la medida, sino porque en este primer año se han opuesto a todo lo que venía del Partido Popular. Nosotros presentamos una proposición no de ley de fomento de la vivienda de alquiler, que fue rechazada; una moción en el mismo sentido y que fue rechazada; una proposición no de ley de aplicación de los juicios rápidos a los procesos de arrendamientos, que ya están previstos en la Ley de Enjuiciamiento Civil, después de la última reforma de la Ley Orgánica del Poder Judicial, que fue rechazada; presentamos una proposición no de ley de ampliación de los objetivos, que fue rechazada; y una proposición no de ley solicitando el mantenimiento de la deducción por adquisición de vivienda habitual en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, cuya supresión había anunciado la ministra, que fue rechazada precisamente unos días antes de que el Ministerio de Hacienda declarara que sí se iba a mantener esa deducción. Por lo tanto, valoramos favorablemente que hayan presentado la enmienda.

La enmienda de sustitución presentada por el Grupo Socialista propone que la creación de este nuevo tipo de viviendas se haga dentro del marco del nuevo Plan de Vivienda y que sus características específicas sean las pactadas con las comunidades autónomas. Estamos completamente de acuerdo en la aportación que se hace desde el Grupo Parlamentario Socialista. Lo que ocurre es que nosotros consideramos necesario lo siguiente: Primero, dejar claro que es un tipo de vivienda que

constituye un tipo intermedio, un producto intermedio, entre la vivienda protegida y la vivienda libre, y que al suprimir, en la enmienda del Grupo Socialista, el precio máximo de 165.000 euros, quedaría confuso si no se hace alguna aclaración. También consideramos conveniente que se mantenga en el texto que este tipo de vivienda de precio limitado pueda construirse, no que obligatoriamente se construya, pero sí que pueda construirse, en los suelos que los planes generales tienen calificados para vivienda protegida. Porque podría tener cierta inseguridad jurídica y ser susceptible de recursos por otros propietarios o por vecinos de la zona. Tenemos interés en que quede claro que se pueden construir en los suelos destinados para vivienda protegida. Por eso hemos presentado una enmienda transaccional, y es la que sometemos a su aprobación, que dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a facilitar la creación, en el marco del próximo Plan de Vivienda, de un nuevo tipo de vivienda protegida, la vivienda a precio limitado, como producto intermedio entre la vivienda protegida y la vivienda libre, y que podrá construirse en terrenos calificados con ese destino y contará también con financiación cualificada, cuyas características específicas, precio máximo, grado de protección, condiciones de acceso de los adquirentes, etcétera, serán las que resulten de la necesaria concertación con las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Hay otra enmienda. Tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: El Grupo Popular presenta una proposición no de ley. No voy a entrar a valorar cuáles fueron los motivos del rechazo de anteriores iniciativas del Grupo Popular. Están en el «Diario de Sesiones» y a ello me remito. Pero sí en este caso y creo que casi siempre, excepto en una ocasión que no le hemos hecho, hemos presentado enmiendas. Otra cosa es que hayamos podido llegar a un acuerdo o no. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Nosotros compartimos algunos de los datos de la exposición de motivos de esta proposición no de ley, como es que existe una progresiva divergencia entre el precio de la vivienda libre y el precio de la vivienda protegida, lo cual ha hecho que los promotores de vivienda se hayan retraído en la construcción de vivienda protegida. Ése es un problema que compartimos. También es cierto que hay grupos de población cuyo nivel de ingresos no les permite acceder a la vivienda protegida y que, debido al elevadísimo precio de las viviendas de precio libre, cada vez se hace más difícil el acceso a esa vivienda. Son dos cuestiones, dos argumentos potentes, a los cuales hay que dar algún tipo de respuesta. Sin embargo, el tema de los jóvenes —que también se argumenta— no lo vemos en el mismo sentido. No lo vemos porque los jóvenes sí que están por debajo de los 5,5 salarios mínimos interprofesionales. El problema es que

muchos no tienen el puesto de trabajo y, al no tenerlo, tienen más difícil el acceso a la hipoteca. Hay que buscar otra salida para la solución del problema que tienen los jóvenes para poder acceder a la vivienda.

Dicho esto, también me gustaría poner de manifiesto que, en relación con esta situación, el Gobierno ya ha puesto medidas en funcionamiento. Puso el plan de choque, que, como sus señorías saben, elevó el precio básico de la vivienda protegida en un 4 por ciento. Desde los 627 euros en los que estaba inicialmente cuando se aprobó el Real Decreto 1/2002, se ha situado actualmente en 674,94 euros. Y me voy a referir a algo que ya hemos puesto sobre la mesa en esta Comisión: ese precio básico está tasado a precios superiores en determinados municipios, los que llamamos municipios de carácter singular. Yo creo que en gran medida este concepto de municipio de carácter singular soluciona el problema en aquellos municipios en los que el precio de la vivienda libre es muy elevado. Existen cuatro tipos de municipios singulares, el de tipo cero, el grupo A, el grupo B y el grupo C, y puede oscilar el precio de esa vivienda protegida, siendo el precio básico, como dije anteriormente, 674 euros, entre los 742,43 euros, para el grupo C, y 1.282,39 euros metro cuadrado, para el grupo cero. Cuando se dice, como consta en la proposición no de ley del Grupo Popular, que no superarán los 165.000 euros, dicho así solamente nos produce dudas. Y es que en el real decreto todo se refiere a precio por metro cuadrado. Y yo creo que eso es algo que habrá que hacer. Una vez que se establezca ese precio, no será el valor máximo absoluto, sino el valor relativo a los metros cuadrados que tenga la vivienda. Porque no es lo mismo, y así se establece también en el real decreto para familias numerosas —que ya no son los 90 metros cuadrados, sino 120— para un joven o para una pareja. A mí me parece que ese elemento se tiene que matizar en el marco de las negociaciones que está teniendo en estos momentos el Ministerio de Vivienda con las comunidades autónomas. Por eso nos resistíamos nosotros a los 165.000 euros. Hemos visto también cómo estaba este tema en comunidades autónomas. La que más lo tiene desarrollado es la Comunidad Autónoma de Madrid y tampoco establece un único precio, sino que establece un rango que va entre los 150.000 euros y los 210.000. ¿Por qué? Porque el tipo de vivienda se tiene que acomodar también de alguna forma a las características de la familia o de la persona que vaya a acceder a esa vivienda. Para nosotros lo correcto es establecer un tope máximo de precio por metro cuadrado.

En la proposición inicial del Grupo Popular se dice que se construirá sobre terrenos para viviendas protegidas. Nosotros ahí teníamos dudas y de hecho en nuestra enmienda suprimíamos la frase: se construirá sobre terrenos para viviendas protegidas. ¿Por qué? Porque la expresión se construirá parece que obliga exclusivamente a vivienda nueva, cuando nosotros creemos que este nuevo tipo de vivienda de precio limitado puede

ser también sobre viviendas que ya existan, sobre viviendas libres que se pongan a la venta en segunda o posteriores transmisiones. Se flexibiliza el concepto y se hace más accesible este nuevo tipo a potenciales adquirentes de viviendas en primera adquisición. También eso lo suprimíamos, aunque estamos de acuerdo con lo que dice ahora la enmienda transaccional: se podrá. Podrá ser libre o se podrá utilizar suelo de viviendas protegidas para este tipo de vivienda. Porque a partir de que esta nueva tipología, si se entiende así, entre en el nuevo real decreto, en el nuevo Plan de Vivienda, aunque es un nuevo tipo, será ya una vivienda que tiene un determinado tipo de protección. Será vivienda protegida, aunque no la VPO. Será otra tipología, dentro de la protección a la vivienda. También suprimíamos en nuestra enmienda la duración del préstamo por la rigidez de introducir los treinta años de la hipoteca. Nos parece que la financiación cualificada debe tenerla, puesto que va a ser una de las figuras que debe entrar en el nuevo Plan de Vivienda.

Me gustaría hacer alguna referencia a un tema que creo que es muy importante. He hablado del plan de choque. En el plan de choque no solamente se contempla el incremento de los precios, sino que también —y es importante resaltarlos en estos momentos— las medidas que se han implementado en el Plan de Vivienda 2002-2005, que han supuesto un incremento de 1.031 millones de euros. El plan 2002-2005 estaba valorado inicialmente en 3.251 millones en toda su duración, que son veinticuatro años, y los recursos adicionales que se destinan al plan son 1.031. Es un incremento del 32 por ciento, situándose en 4.282 millones de euros. Por tanto, hay medidas que ya se han puesto en marcha y que van fundamentalmente dirigidas hacia el alquiler. Sobre esto último, sobre el alquiler, quiero hacer otra reflexión. El alquiler, y en esto existe una concertación bastante amplia, debe ser la apuesta del futuro. Hay que buscar fórmulas para que el alquiler sea una fórmula de acceso en igualdad de oportunidades con la adquisición en propiedad. Me gustaría resaltar que ya el Ministerio de Economía ha anunciado, dentro del Plan de dinamización de la economía e impulso de la productividad, algunas fórmulas, como puede ser flexibilizar los requisitos del régimen especial en el Impuesto de Sociedades para las sociedades dedicadas al arrendamiento de viviendas. Es una medida que será acogida favorablemente por este tipo de sociedades. Y también, que hasta ahora no se permitía, se permite a las instituciones de inversión colectiva e inmobiliaria realizar promoción de viviendas para alquiler; hasta este momento lo tenían expresamente prohibido. Con esto, ¿qué se pretende? Se pretende, además de incentivar el alquiler que podríamos llamar particular, y de fortalecerlo, que se hará con la próxima creación de la agencia pública de alquiler, promover un alquiler profesional, donde tengan un papel muy relevante estas instituciones de inversión colectiva e inmobiliaria. Nosotros creemos que con estos dos elementos podemos, sin lugar a dudas,

facilitar uno de los elementos más débiles que tenemos en nuestro mercado de viviendas: el mercado de viviendas en alquiler.

Y ya termino. En esta ocasión ha sido posible el entendimiento con el Grupo Popular, de lo cual nos felicitamos en el Grupo Socialista, porque creo que es el camino que tenemos que andar. Es verdad que nosotros hemos hecho modificaciones, el Grupo Popular ha hecho modificaciones sobre las modificaciones, pero esto nos permite, en esta figura al menos, llegar a un acuerdo que creemos que facilitará también —y esto es muy importante— la tarea que tiene que hacer el ministerio de acuerdo con las comunidades autónomas. Porque hay que tener en cuenta que hay comunidades autónomas que son del Partido Popular y que algunas de estas figuras incluso ya las tienen desarrolladas. Esta mayor flexibilidad en el próximo plan de vivienda nos permitirá llegar a un plan consensuado ampliamente, aunque haya diferentes partidos gobernando en las comunidades autónomas.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún otro grupo parlamentario quiere fijar posición?

— **RELATIVA AL APOYO AL AEROPUERTO DE HUELVA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000518.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto sexto del orden del día, que era el antiguo quinto, relativo al apoyo al Aeropuerto de Huelva, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

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

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Trae el Partido Popular, en este caso su representante, que es un servidor de ustedes, diputado por Huelva, emulando a un viejo y ya fallecido cómico andaluz, una historia verídica de amor y celos, que es lo que vamos a contar aquí hoy. Y creo que lo van a entender perfectamente.

Un aeropuerto en Huelva ha sido una reivindicación histórica de Huelva, fría. Quiere decirse que el pueblo de Huelva ha tenido una ambición más romántica que real por un aeropuerto, puesto que nunca se ha manifestado de forma tajante por un aeropuerto a lo largo del tiempo. En ese a lo largo del tiempo al que hago referencia, quiero recordar que ha habido veinte años de Junta de Andalucía gobernada por el Partido Socialista Andaluz, dieciséis años de diputación gobernada por el Partido Socialista Obrero Español y catorce años de gobierno, en el Gobierno central, gobernados por el Partido Socialista. En esos años no se ha dicho ni una sola palabra sobre el aeropuerto de Huelva. Llegamos, pues, a la legislatura de 1996, cuando gana las elecciones el Partido Popular y concretamente el Partido Popular de Huelva comienza a mover la posibilidad de la instala-

ción de un aeropuerto en Huelva. Vaya por delante que el Partido Popular en esto, por lo menos en la parte que a este diputado le compete, nunca ha tenido ningún afán de protagonismo. Porque en esto y en tantas cosas estamos condenados el Partido Socialista y el Partido Popular, como ha dicho el señor Contreras anteriormente, a ser coprotagonistas porque en la provincia de Huelva el Partido Popular gobierna a través de los ayuntamientos a más del 50 por ciento de la provincia. Por lo tanto, plantear el protagonismo celoso en estas cosas, es marca de infantilismo más que de inteligencia.

Sigo adelante con la exposición. Repito que a partir de 1996, el Partido Popular gobierna en la nación y la primera legislatura, en la que recordarán ustedes que era ministro de Fomento e Infraestructuras el señor Arias Salgado, se plantea la política del Partido Popular a través de la remodelación de las infraestructuras después del desastroso —y hay que decirlo así y lamento emplear la palabra desastroso— Plan de Infraestructuras que llevó a cabo el ministro Borrel, que no se desarrolló en nada y además no era beneficioso concretamente para la provincia de Huelva, y ahí están los mapas de desarrollo. A lo largo de esa legislatura consigue el Partido Popular, a través de sus gestiones, que el ministro Arias Salgado contemple la posibilidad de instalación de una red que llamábamos de segundo nivel de aeropuertos y se contemple que Aena haga un estudio de viabilidad del aeropuerto en Huelva. Dicho estudio da positivo y transcurre esa legislatura entre la búsqueda de promotores, que además de los promotores públicos pueden ser privados, dentro de esa filosofía del ministro Arias Salgado de hacer una red de segundo nivel de aeropuertos, y encontrar un hueco en la administración para que pueda cuajar la idea del aeropuerto.

Y llegamos a la segunda legislatura del PP, año 2000, con el ministro Álvarez Cascos. Cuando el ministro Álvarez Cascos se hace cargo del departamento, elabora el Plan de Infraestructuras del Transporte, informado por la filosofía que voy a tratar de resumir muy brevemente y que era la adaptación a las redes transeuropeas de transporte, donde en determinados trayectos, entre 300 y 800 kilómetros, se primaba el tren y las vías de alta capacidad, que enlazarían el tren con los aeropuertos y las vías de alta capacidad con los puertos, para establecer un nivel de transporte en redes de transporte transeuropeas. Esa filosofía del Plan de Infraestructuras del Transporte trajo como consecuencia que en Huelva se primara la ejecución de vías de alta capacidad —la vía Huelva-Ayamonte, la autovía de la Sierra y el enlace Huelva-Gibraleón, que eran fundamentales y, por añadidura, en cuanto al tren, la llegada de la alta velocidad a Huelva, que era absolutamente prioritaria para el desarrollo de Huelva, y que se postergara —lo digo sin sentido peyorativo—, la ejecución del aeropuerto. El ministro Álvarez Cascos, en principio, manifestó que dentro del Plan de Infraestructuras del Transporte la prioridad era la llegada de la alta velocidad, cuestión que compartían —entendemos— los ciudadanos de

Huelva y, desde luego, compartía el PP de Huelva, y también el desarrollo de las vías de alta capacidad. Cuando llega el final de la legislatura, el ministro Álvarez Cascos hace mención de que es el momento del aeropuerto en Huelva, puesto que el Plan de Infraestructuras del Transporte del Partido Popular finaliza en la siguiente legislatura —recuerden ustedes que era un horizonte 2000-2007—, y por tanto se produce una manifestación expresa del ministro apoyando la ejecución del aeropuerto de Huelva, que partía de una iniciativa mixta público-privada. Cuando llegamos a este punto es cuando verdaderamente empieza la historia. Presten atención, porque se produce un auténtico frenesí del Partido Socialista. Frenesí, yo creo, que movido por unos celos absurdos que, desde luego, no se corresponden con la trayectoria de un partido de esa seriedad ni, por supuesto, con el interés por el desarrollo de la provincia de Huelva.

El PP plantea en Huelva al final de legislatura pasada la formación de una figura promotora de un aeropuerto en Huelva, a partir de que el ministro Álvarez Cascos se pronuncia, como representante del Ministerio de Fomento, dando apoyo a la ejecución del proyecto del aeropuerto en Huelva. A partir de ese momento, repito, se formaliza una figura a través del área metropolitana en constitución, formalizada por un conjunto de ayuntamientos de la periferia de Huelva, para encargar un estudio de viabilidad y convertirse en promotores de esa figura del aeropuerto, haciendo un llamamiento a toda la sociedad de Huelva —naturalmente incluyendo al Partido Socialista, cómo no— para que se una a esa figura promotora y entre todos fuéramos capaces de sacar adelante ese aeropuerto. Ni que decir tiene que la sociedad civil lo ve de manera alborozada y las asociaciones corporativas que dan cuerpo a esa sociedad civil —asociación de empresarios, de freseros, de cítricos, etcétera—, ven, aplauden y saludan la iniciativa del Partido Popular. ¿Qué ocurre con el PSOE? Pues automáticamente el PSOE inicia una ofensiva —ofensiva es lo que yo entiendo— contra esa actuación del Partido Popular, pidiendo que no sea ese grupo promotor el que haga valer la vigencia del aeropuerto, sino que sea el Ministerio de Fomento quien pague directamente ese aeropuerto y exige, a través de distintas actuaciones, la actuación inmediata del Ministerio de Fomento diciendo que no es posible la realización del aeropuerto sin el Ministerio de Fomento.

Voy a hacer una breve pausa para mostrarles a ustedes hojas de periódicos. Hay no ha habido ríos de tinta. Ha habido las cataratas del Niágara de tinta, porque durante ese periodo, en Huelva, toda la sociedad estaba pendiente de ese asunto. En este periódico vemos en primera plana al señor Álvarez Cascos dando apoyo al aeropuerto. En el siguiente, Aena manifiesta su aprobación con relación al aeropuerto de Huelva, lo que ya hizo con Arias Salgado en 1997. En el siguiente, el señor Álvarez Cascos asegura que el Ministerio de Fomento dará apoyo a cualquier iniciativa que se pre-

sente en ese sentido. En el siguiente, Fomento da vía libre a la construcción del aeropuerto. Etcétera, etcétera. Cuando ya el Grupo Popular —y sigue la hemeroteca— apuesta por un aeropuerto e, igual que en el aeropuerto de Murcia, se formaliza el grupo promotor y ocurre todo lo que les he dicho a ustedes antes, aparece entonces lo que yo he llamado —sin ánimo de ofensa, desde luego— el frenesí del Partido Socialista, que automáticamente exige que intervenga el Ministerio de Fomento. Del señor Barrero, al cual echo de menos en este acto, sobre todo porque confiaba en su proverbial sensatez para que se uniera a esta proposición no de ley —me imagino que habrá tenido que hacer otras cosas mejores que estar aquí—, se decía entonces: El secretario provincial del Partido Socialista, Javier Barrero, pidió al PP responsabilidad y complicidad para la construcción de un aeropuerto y destacó que le gustaría contar con el apoyo de los populares en la petición de financiación del Gobierno central para este proyecto. Barrero consideró que la petición de la Diputación Provincial al Ministerio de Fomento es justa. La Diputación Provincial, gobernada por el PSOE, pedía al Ministerio de Fomento tres millones de euros para hacer un estudio informativo —que creo que se ha resuelto con ciento y pico mil euros al final—. Y decía el señor Barrero: Los socialistas aplauden el interés del PP por intentar dar imagen al futuro aeropuerto para la provincia, pero no se puede entender un proyecto así, una infraestructura de esta envergadura, que no vaya a contar con apoyo estatal. El señor Barrero exigía el apoyo estatal ineludible para que esa estructura aeroportuaria se diera. Además del señor Barrero pronunciándose en este sentido, se instaba al Ministerio de Fomento a destinar tres millones de euros para el estudio de viabilidad y al borrador de proyecto del aeropuerto provincial de Huelva. No obstante, el señor Barrero insiste en la necesidad de que el Ministerio de Fomento apoye esta medida como punto de partida, a pesar de haberse manifestado el señor Álvarez Cascos apoyándola. Pero insistía en que tenía que manifestarse ese apoyo como punto de partida. Repito, el señor Barrero, secretario del Partido Socialista en Huelva. El máximo representante del PSOE en Huelva reconoció que deben ser los técnicos de la empresa de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea los que realicen los estudios para la posible ubicación del aeropuerto. Ya Aena se había pronunciado en 1997, como el propio Partido Socialista reconocerá más tarde. También tengo una original proposición no de ley del Partido Socialista presentada en la legislatura anterior. En fin, llegamos a la conclusión de que el señor Barrero decía que era necesaria la manifestación previa, ineludible, del Ministerio de Fomento y la intervención de Aena, para hacer el estudio informativo.

Todo esto viene a colación de una enmienda que sorprendentemente presentaba el Partido Socialista. El Partido Socialista presenta una enmienda a la proposición del Partido Popular, que dice que el Congreso de

los Diputados insta a apoyar de forma explícita, a través de los organismos competentes, la instalación de un aeropuerto en la provincia Huelva —que es lo que dice el Partido Popular—, pero siempre que cuente con un promotor público o privado, con estudios de viabilidad técnica y económica, y de emplazamientos soportados en datos de previsiones coherentes de tráfico. Bueno, esta segunda parte es realmente sorprendente. Y le decía yo al portavoz del Partido Socialista que va a tener que convertirse en un malabarista para poder defender esto. Estoy deseando ver cómo va a defender esto y, la verdad, es que le aplaudiré si consigue hacerlo con inteligencia. Porque, fíjense ustedes lo que también decía el portavoz de la ejecutiva provincial, don Mario Jiménez —no presente aquí—, refiriéndose a la enmienda que pide dinero para el aeropuerto: que desde el PSOE no se va a consentir que el aeropuerto para esta provincia se plantee desde el PP pensando en la inversión privada. Y ahora nos pide el Partido Socialista que recurramos a un promotor privado. No sé cómo van ustedes a defender esto pero, desde luego, será interesante leerlo.

De todas maneras, no acaba ahí la broma porque, a partir de ahí, cuando la Diputación pide esos tres millones, aparece en los Presupuestos Generales del Estado del 2004 que tramita en la legislatura del 2003 el PP, y que en esos presupuestos de 2004 el Partido Socialista pide una enmienda para el aeropuerto, enmienda que no se aprueba por parte del Partido Popular, puesto que ya decimos que el Partido Popular promovía una figura mixta público-privada, promoviendo esa figura un grupo promotor formado básicamente por alcaldes, al que se le pidió sumarse la sociedad civil y estaba en acción de sumar, y entonces cuando se rechaza esa enmienda del Partido Socialista, es cuando el Partido Socialista ¡oh, sorpresa!, se convierte en un grupo promotor. Él mismo, la Diputación, se convierte en un grupo promotor y se quedan en Huelva dos grupos promotores. Uno promovido por el ayuntamiento PP y uno que obedece a unos celos o a un afán de protagonismo tremendo, o probablemente a un interés de ser más ágiles y desarrollar más pronto la infraestructura, por parte del PSOE. Y se crea un segundo grupo promotor del Partido Socialista que pone dinero para el estudio de viabilidad. ¿Y nos dicen en la enmienda que cuente con un promotor público-privado? ¡Pero si ustedes son promotores! ¡Si la Diputación de Huelva se ha constituido en grupo promotor, ha formado una sociedad anónima y ha puesto dinero para el estudio de viabilidad! no tienen ustedes un grupo público o privado promotor, tienen dos. No tienen ustedes un estudio de viabilidad técnica, tienen tres. Un estudio que hizo Aena, un estudio que ha hecho la Mancomunidad de Huelva y un estudio que ha hecho la Diputación. Señor Oria, es usted más valiente que *el Guerra* defendiendo esto.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Marquínez. Es muy descriptiva su exposición, pero yo le rogaría que fuese terminando.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ:** Voy a ir terminando, señoría, pero comprenderá que cosas como éstas invitan a reflexiones de este tipo. Para rizar el rizo de todo esto se presentan, como digo, las enmiendas. No son aprobadas por el Partido Popular porque no están dentro de la línea de su desarrollo. Llega el señor Caldera a Huelva y dice lo mismo: que tiene que ser el Ministerio de Fomento, que hay que constituir tal y cual. El señor Caldera está ahora mismo en el Gobierno y podía hacerlo.

Y ya para terminar, señor presidente, cuando se produce la elaboración de los Presupuestos 2005 por parte del Gobierno, Partido Socialista Obrero Español, el Grupo Popular tímidamente hace la misma enmienda que hizo el Partido Socialista a los Presupuestos del Grupo Popular y el Partido Socialista la rechaza. No quiere poner partidas para el aeropuerto. Señorías, ¿qué quiere el Grupo Socialista?

Desde luego, lo que el Partido Popular quiere es concordia, que se realice el aeropuerto y de ninguna manera ser protagonista. Yo, en la parte que me toca, renuncio absolutamente. No me considero ni Clark Gable, ni Marilyn Monroe. Estoy dispuesto, por parte del Partido Popular, a renunciar al protagonismo, con tal de que esto salga. Pero, ¡hombre!, sean ustedes coherentes en la actuación y díganme cómo se viste esta enmienda porque, la verdad, es que es complicado. Así que le dejo la palabra al señor Oria para ver qué nos cuenta sobre este tema.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley, y como ya conocen SS. SS., se ha formulado una enmienda por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor Oria.

El señor **ORIA GALLOSO:** Yo tampoco quiero ser el *Capitán Trueno*, ni quiero ser ningún héroe. Por lo tanto, lo que voy a intentar es remitirme a los hechos, a lo que se ha venido haciendo a lo largo de estos últimos años con respecto al aeropuerto de Huelva. Por cierto, el señor Marquínez ha hecho una buena descripción en su interpretación de lo que ha venido pasando en la provincia de Huelva con respecto al aeropuerto y con respecto también a otra serie de inversiones muy necesarias para la provincia de Huelva y que él ha comentado, cómo eran la autovía Huelva-Ayamonte y la autovía Huelva-Gibraleón.

Efectivamente, nosotros hemos presentado una enmienda a la proposición que presenta el Partido Popular. Y voy a hacer lectura de dos intervenciones. Por una parte, una respuesta del Ministerio a una pregunta del señor Marquínez y lo que el Ministerio de Fomento, a través del ministro Álvarez Cascos, le contestó al señor Marquínez, también allá por diciembre del año 2003.

Dice así la respuesta del Ministerio a la pregunta que le hace el señor Marquínez el 26 de noviembre de 2004: El Ministerio de Fomento estaría dispuesto a analizar la posible viabilidad, características y emplazamiento de un nuevo aeropuerto en la provincia de Huelva, si las autoridades locales, provinciales, autonómicas u otras entidades, organismos o particulares, promoviesen iniciativas basadas en una prospección realista del mercado y a estudiar, en su caso, posibles modos de gestión y de financiación diferentes del actual modelo de aeropuerto gestionados por Aena, en función de la personalidad jurídica del promotor. Y le voy a leer la respuesta que el ministro Álvarez Cascos le hizo al señor Marquínez, también con respecto a esta pregunta: El Ministerio de Fomento, como siempre, está abierto a analizar y discutir la viabilidad, las características y el emplazamiento de un aeropuerto en la provincia de Huelva, si las autoridades locales, provinciales, autonómicas u otras entidades, organismos o incluso los particulares, promoviesen estas iniciativas basadas en datos reales de expectativas de mercado. Le anuncio que el Ministerio de Fomento dará su apoyo a cualquier iniciativa promovida desde intereses públicos o privados para la creación de nuevos aeropuertos y, en concreto, si se promoviera uno en la provincia de Huelva. Respuesta del ministro de Fomento, Álvarez Cascos, a una pregunta suya.

¿Y cuál es la enmienda? Yo la voy a leer otra vez, a pesar de que usted ya la ha leído. Dice así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a apoyar de forma explícita, a través de los organismos competentes, la instalación de un aeropuerto en la provincia de Huelva, siempre que cuente con un promotor público o privado y con estudios de viabilidad técnica, económica y de emplazamiento, soportados en datos de previsiones coherentes de tráfico. Es decir, lo que hace la enmienda que nosotros hemos presentado aquí no es, ni más ni menos, que añadir lo que en su día el ministro Álvarez Cascos, concretamente el día 10 de diciembre de 2003, dijo sobre este tema, y la respuesta que el Gobierno le dio a usted el pasado 26 de octubre, prácticamente en los mismos términos. Al final, lo que estamos haciendo es ser coherentes con lo que en su día dijo Álvarez Cascos y con lo que en su día ha dicho el Ministerio de Fomento. Eso es lo que nosotros hacemos con esta enmienda, porque realmente lo que nosotros queremos es que ese aeropuerto se pueda hacer en la provincia de Huelva, a menos que lo que ustedes pretendan con esta proposición no de ley sea precisamente que ese aeropuerto no se haga, porque a una pregunta suya de 22 de septiembre, la actual Administración le respondió que los anteriores responsables gubernativos no incluyeron ninguna instalación aeroportuaria en la provincia de Huelva. Nunca lo hicieron. Por lo tanto, también tendríamos que empezar a dudar de la voluntad del Partido Popular y del gobierno del Partido Popular para construir ese aeropuerto en la provincia de Huelva.

Pero al final lo que nosotros queremos, efectivamente, es ir en serio y sobre todo no generar confusión en

una iniciativa, en un proyecto que es vital para la provincia de Huelva, como es el aeropuerto y como son todas las inversiones programadas para la provincia de Huelva. Y además yo creo que se genera mucha confusión cuando en su argumentación a esa misma pregunta a la que me he referido antes del ministro Álvarez Cascos, habla usted de las inversiones en Huelva y, sin rubor, nos dice que en Andalucía se ha producido un fenómeno que dice usted que llamamos PPA, que no es Partido Popular de Andalucía, sino que es planificación, planeamiento y acción en las infraestructuras. Eso es lo que usted textualmente dice que significa PPA y que es lo que se viene haciendo en la provincia de Huelva.

Pues yo le voy a decir a usted qué es lo que se ha venido haciendo en la provincia de Huelva con las inversiones que usted dice que se tenían programadas en el Plan de Infraestructuras del señor Álvarez Cascos. Disponemos ya de la autovía Huelva-Ayamonte, que no planificaron ustedes, sino que planificó el Ministerio del señor Borrel, y en el año 1996, poco antes de que ustedes llegaran al Gobierno, se inició la licitación de esa obra, que ustedes pararon para después utilizar lo que denominaron el nefasto modelo Arman, lo que significó un retraso importante de las obras hasta el año 2001 en que se puso en funcionamiento. Cinco años con prácticamente toda la tramitación de esa autovía terminada. Fíjese usted que está en construcción la autovía de la Sierra, palabras textuales suyas. Usted le había preguntado por el aeropuerto. Y usted sabe que a esa fecha ni siquiera se habían terminado los estudios de trazado de esa autovía. No se había hecho prácticamente nada. Se habían encargado, por decirlo de alguna manera, los estudios de trazado. Pero nunca más se ha sabido de esa autovía de la Sierra, también llamada autovía de Sevilla-Lisboa. Dice usted que está en construcción el desdoble de la carretera Huelva-Gibraleón, cuando usted debe saber que en octubre de 2003 ustedes pararon esas obras porque, como las habían proyectado deprisa y corriendo para llegar con tiempo a las elecciones generales que iban a ser seis meses después, no tuvieron en cuenta que la estaban haciendo sobre marisma. No hicieron pruebas de resistencia del terreno y cuando se dieron cuenta de que no se podía hacer esa autovía en esa zona, pararon las obras. Y en estos momentos siguen paradas porque hay que hacer un modificado a ese proyecto que va a significar, como mínimo, de un 30 a un 40 por ciento más de coste de esas obras, todo ello por no haber tenido en cuenta a tiempo que había que hacer pruebas de resistencia del terreno.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Oria. Le pido a su señoría...

El señor **ORIA GALLOSO**: Voy a intentar hacerlo más rápido.

Dice usted que también se encuentra en marcha la alta velocidad en Huelva, cuando usted sabe que lo

único que dejaron hecho eran los estudios de trazado, y habían pedido la declaración de impacto medioambiental que ha estado, parece, hasta que llegamos al Gobierno, durmiendo el sueño de los justos. Habla usted de una mancomunidad de municipios que dice que ha solicitado el aeropuerto. Usted sabe que esa mancomunidad de municipios no existe. Es más, no tiene ni siquiera viabilidad. Sobre lo de la mancomunidad del área metropolitana, que usted dice, hay unas declaraciones de la propia consejera de Gobernación que dice que la tramitación no se ajusta a la legislación vigente para la conformación de mancomunidades y de áreas metropolitanas. Por lo tanto, difícilmente esa mancomunidad de municipios ha podido constituirse en promotora, como usted ha dicho aquí. No había ninguna entidad promotora porque desde el punto de vista administrativo no estaba constituida esa mancomunidad. Lo que sí había era una imagen virtual de un aeropuerto muy bonito, hecho a través de ordenador, que eso, cualquier chaval espabilado es capaz de hacer sin ningún tipo de problema.

Pero nosotros sí queríamos hacerlo en serio. Nosotros sí queremos hacer ese aeropuerto. Y usted sabe que se ha constituido en la provincia de Huelva, entre la Diputación y la Cámara de Comercio, una empresa que se llama Cristóbal Colón, Sociedad Anónima; con un capital social de 480.000 euros y que esa sociedad ha adjudicado a la empresa Airport Asesores, el 17 de septiembre de 2004, el estudio de viabilidad técnica, económica y de ubicación del aeropuerto, por un valor de 185.600 euros.

Por lo tanto, nosotros sí estamos por la labor; sí estamos porque se construya ese aeropuerto en la provincia de Huelva; y como sabemos cuál es la filosofía, cuál es la política con respecto a los aeropuertos del Ministerio de Fomento, consideramos que tenemos que darle esta oportunidad a la sociedad civil, a través de la Cámara de Comercio, y a las instituciones públicas, a través de la Diputación Provincial, para que ese aeropuerto sea una realidad en la provincia de Huelva. Y, por lo tanto —y ya termino señor presidente—, lo que sí le pido es que nos pongamos de acuerdo en la petición de esa proposición no de ley, porque yo estoy convencido de que los ciudadanos de Huelva, al final, nos lo agradecerán.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Marquínez ¿de su intervención deduzco que no acepta la enmienda del Grupo Socialista?

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: No deduce usted bien, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por eso se lo he preguntado, para que lo explicitara.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Si me permite, yo sé que no tengo derecho a réplica, me gustaría hacer una aclaración para poder llegar a una transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: No, señor Marquínez. Si quiere usted llegar a una transaccional, puede hacerlo con el señor Oria. Lo digo porque si no, abrimos un turno de intervenciones. Usted además ha sido presidente de la Comisión y conoce perfectamente esto. Le permito a usted que se pronuncie sobre la enmienda o que formule una transaccional, si quiere, pero no abundar otra vez, porque si no el señor Oria querría también intervenir. Además, creo que la Comisión ha sido suficientemente ilustrada por ustedes dos sobre el proceso de demanda del aeropuerto de la provincia de Huelva.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Simplemente decir que si ya existe un grupo promotor, como ha reconocido el señor Oria, y existe un estudio encargado de ciento ochenta y tantos mil euros, las condiciones que pone el Partido Socialista se han cumplido. Por lo tanto, no cabe enmendar, sino que cabe aprobar la proposición no de ley. Así que la enmienda no se puede aceptar porque decae por las propias declaraciones del representante del Grupo Socialista.

— **RELATIVA A LA ELABORACIÓN DE UN INFORME SOBRE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURAS ESTRATÉGICAS PARA ASTURIAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000624.)**

— **RELATIVA A LA REMISIÓN DE INFORMACIÓN A LA CÁMARA SOBRE INFRAESTRUCTURAS EN ASTURIAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000717.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a los puntos 7 y 8. Quiero manifestarles que el punto 7 y el punto 8 del orden del día son relativos a una proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, relativa a las obras de infraestructuras estratégicas para Asturias, y a otra proposición no de ley también relativa a infraestructuras en Asturias, ésta formulada por el Grupo Parlamentario Socialista. Les comunico que le ha llegado a la presidencia una transaccional entre el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida y el Grupo Parlamentario Socialista, que supone la retirada de ambas proposiciones no de ley, que quedan sustituidas por el texto transaccional. Con lo cual, iremos a un único debate sobre este texto transaccional que el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida y el Grupo Parlamentario Socialista han acordado y que les voy a leer a SS. SS. para que tengan pleno conocimiento del texto que han transaccionado ambos grupos y que da lugar a este debate agrupado.

El texto dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que elabore un informe detallado que incluya: A) La descripción de la situación de las infraestructuras de comunicaciones estratégicas para Asturias: autovía del Cantábrico, variante de Pajares y puerto del Musel y autovía Oviedo-La Espina. B) Las previsiones de continuación de dichas actuaciones, así como en su caso, los plazos de ejecución de las obras. Este informe será remitido al Congreso de los Diputados en un plazo de dos meses.

Éste es el texto, señorías, que someteremos a votación finalmente como texto único, que sustituye a la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida y a la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista.

Señora Carcedo, tiene SS. SS. la palabra para defender su proposición no de ley.

La señora **CARCEDO ROCES**: Quisiera no repetir aquí el debate que se produjo en una sesión anterior de esta Comisión, con motivo de la presentación de una proposición no de ley similar, en la que desgraciadamente no hubo consenso de todas las fuerzas políticas y fue origen de presentación de estas dos iniciativas que ahora quedan en una y que usted acaba de leer.

Tengo que empezar diciendo que la orografía en Asturias tiene unas consecuencias importantes y supone que las infraestructuras son, desde el punto de vista territorial, muy complicadas; desde el punto de vista ambiental, muy delicadas; y desde el punto de vista económico, muy costosas. Consecuencia de todo eso es que las infraestructuras en Asturias suelen ser motivo de polémica y, fruto de esos deseos de que se ejecuten con celeridad, origen de que muchas de esas polémicas sean trasladadas al ámbito político y, en consecuencia, a la confrontación política.

La situación periférica, junto con esa dificultad orográfica, exige que estas infraestructuras cumplan con el objetivo de la conexión con el entorno geopolítico en el que se desarrolla nuestra actividad económica y también, simultáneamente, tienen que servir para vertebrar internamente la comunidad autónoma. Estos dos objetivos fueron los que en su día se persiguieron con el Plan Director de Infraestructuras, en el cual están —como dije en la anterior sesión a la que hice referencia— incluidas las infraestructuras que en estos momentos consideramos deben clarificarse en cuanto a la situación de ejecución en que se encuentran.

Decía que estos dos objetivos fueron incluidos en el Plan Director de Infraestructuras, que como exige la legislación, tanto nuestra Constitución como la legislación de aplicación, han de ser acordadas con las comunidades autónomas, puesto que estas infraestructuras deciden mucho la dinámica de la ordenación del territorio y la necesaria coordinación con las infraestructuras de titularidad regional. Esta exigencia fue cumplida sobradamente en la tramitación del Plan Director de Infraestructuras y también en la tramitación parlamen-

taria que la legislación de carreteras exige para los planes de definición de infraestructuras, en este caso de carreteras, ferrocarriles y puertos.

Contra esta estrategia definida en el Plan Director de Infraestructuras venimos asistiendo en Asturias a una campaña de publicidad y propaganda del Partido Popular, especialmente en la última legislatura, centrando en las infraestructuras de Asturias su objetivo político, quizá por tapar así otras políticas en las que no podían hacer exhibición como en las infraestructuras. Estoy hablando de la sanidad, con el Hospital Central, o de las infraestructuras hidráulicas, por no hablar de otras políticas sociales. Pero centrándonos en la iniciativa que estamos presentando en el día de hoy, tengo que decir que estas polémicas y estas confrontaciones políticas están en el origen de esta batalla política, promovida desde el Partido Popular, en la idea de considerar las infraestructuras públicas como su patrimonio político, olvidándose de que las infraestructuras son financiadas por las administraciones públicas con presupuestos de todos los ciudadanos —en este caso, infraestructuras desde la Administración General del Estado, financiadas por presupuesto de todos los ciudadanos españoles— y que el gobierno de turno encomienda a los ciudadanos que gestionen esas infraestructuras, dándose la paradoja de que infraestructuras planificadas, incluso ejecutadas por unos gobiernos, sean inauguradas por otros, como el caso del túnel del Negrón o la variante de Gijón, entre otras cuestiones.

También tengo que poner de manifiesto que las dificultades orográficas de Asturias generan enormes dificultades en la ejecución de las obras. También en estas dificultades en la ejecución de las obras ha habido ya no digo ríos, como decía el anterior interviniente, sino cataratas de ríos de tinta —efectivamente así fue— por dificultades en la ejecución de infraestructuras, lo que también fue origen de grandes controversias. Tengo que recordar aquí las enormes polémicas y denuncias suscitadas desde los gobiernos del Partido Popular por dificultades en obras como los túneles del Padrón. Dificultades que son consecuencia de las difíciles condiciones orográficas y de las dificultosas y laboriosas obras de ejecución. Situación mucho más grave que la de esos túneles es la que está sucediendo actualmente en los túneles de Fabares, en la autovía del Cantábrico. No estamos permanentemente percutiendo ahí, denunciando y condenando actuaciones que somos conscientes son fruto de esas dificultades y que, efectivamente, dan lugar a graves problemas que en algunos casos se intentan subsanar, como por ejemplo la modificación de los túneles de Pajares. Precisamente esta modificación y ampliación de estudios también fue origen de polémicas.

No me voy a extender más en este asunto, pero sí quiero trasladar a SS.SS las grandes dificultades que existen en las infraestructuras en Asturias y que trasladar esto a la controversia política, sobre todo patrimonializando determinadas actuaciones que son conse-

cuencia de ejecución de obras planificadas, nos parece que es de un oportunismo político incalificable, cuando el objetivo es precisamente solventar los problemas estructurales que tiene Asturias, tanto internos como de articulación y conexión con el resto de país y con el resto de Europa.

Cuando se celebran las elecciones en el año 2004 y hay un cambio de gobierno en España, el Partido Popular, que tenía su asidero en las infraestructuras en Asturias como único objetivo político, empieza a lanzar alarmismos continuos y a denunciar supuestos retrasos, que son retrasos virtuales que sólo existen en su estrategia política. Para despejar y desmontar esta estrategia de alarmismos, nosotros presentamos esta proposición no de ley, para que sea en sede parlamentaria, y no a través de campañas publicitarias en los medios de comunicación sobre proyectos que luego nunca tienen traslación a la realidad, y que fueron flagrantemente incumplidos, como también denuncié en la anterior sesión a la que hacía referencia, donde se analice la situación de las infraestructuras en Asturias, sus previsiones, los presupuestos que, dicho sea de paso, en este año aumentaron un 9 por ciento respecto a anualidades anteriores. Esto es lo que realmente tenemos que analizar, y para conocer realmente cuál es la situación de las infraestructuras en Asturias es por lo que presentamos esta proposición no de ley, así como para conocer cuáles son las previsiones de continuación de estas infraestructuras.

Termino, señorías, con el deseo de que esta iniciativa, que fue acordada entre el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde, pueda ser apoyada por el conjunto de la Cámara y salvemos algo que es muy importante, en este caso para la Comunidad Autónoma de Asturias, que es la finalización de estas infraestructuras que son estratégicas e imprescindibles para el desarrollo de la región y para, como antes decía, dada su dificultad orográfica y también su situación periférica, su plena integración en la dinámica económica de nuestro entorno español y europeo.

El señor **PRESIDENTE**: El portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida se ha tenido que ir a otra Comisión. Estas proposiciones no de ley carecen de enmiendas, con lo cual queda el turno de posicionamiento.

Tiene la palabra la portavoz del Grupo Popular, la señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: El pasado día 9 de febrero veíamos en esta misma Comisión una proposición no de ley defendida por el Partido Popular, pidiendo tan sólo lo que yo decía en aquellos días que era gratis y que no costaba demasiado trabajo, que era un calendario al Ministerio de Fomento. Pero el Partido Socialista consideró que no era bueno hacer ese calendario y, por lo tanto, planteó una enmienda a nuestra

proposición no de ley que es, precisamente, la proposición no de ley que ahora debatimos. Aquella enmienda del día 9 de febrero hoy se convirtió en una proposición no de ley. Una vez más de lo que se trata es de aprobar lo suyo y negar cualquier derecho a los demás. Independientemente de que esta fórmula me parezca bastante mezquina, pero muy legítima, lo que está claro es que si yo narrase aquí lo que lo que los asturianos contemplamos, iríamos viendo un poco cuál es el perfil del Partido Socialista con Asturias una vez más. Y es que en el fin de semana posterior a la celebración de la Comisión, la diputada socialista que hoy ha defendido la proposición no de ley anunciaba en Asturias a bombo y platillo que iban a presentar esta proposición no de ley. Yo confiaba en que hubiera alguna novedad, pero ya veo que no, que se referían simplemente a la enmienda. Estamos hablando del mes de febrero. Curiosamente, cuando se convocó esta Comisión la semana pasada, esta proposición no de ley que debatimos en estos momentos no había sido todavía evaluada por la Mesa de la Cámara. No se había podido pronunciar porque precisamente ese mismo día, el día en que se convocó la Comisión, se metía la proposición no de ley. Ahí se demuestra el interés que tiene el Partido Socialista por los temas de Asturias y por las infraestructuras de Asturias.

Dice la portavoz del Grupo Socialista que las infraestructuras en nuestra región son motivo de polémica y que se suscitan muchas batallas y que las suscita el Partido Popular. Por supuesto, puede usted decir lo que quiera, señora portavoz del Grupo Socialista, pero yo lo que le digo es que en Asturias es un clamor que desde que ustedes han llegado han creado cada día un problema nuevo. Y no fuimos alarmistas cuando a los quince días de llegar al Gobierno la ministra de Fomento había paralizado la licitación de la variante de Pajares. Y eso está ahí y está en el Boletín Oficial del Estado. Y a usted le gustará más o le gustará menos, pero el problema en Asturias es, precisamente, el Partido Socialista, y esto es muy triste decirlo, y muy lamentable. Que orográficamente Asturias es una región complicada, lo sabemos todos; y además lo ha sido siempre. ¿O es que usted considera que orográficamente es complicada Asturias cuando gobierna el Partido Socialista y por arte de magia, cuando llega al Gobierno el Partido Popular, se solucionan todos los problemas orográficos de nuestra región y entonces ya es muy fácil hacer infraestructuras? Ustedes pueden decir lo que quieran, pueden vender todo el mimo que quieran; pueden mentir como mienten cada día, y la gente les puede creer o no, pero precisamente en Asturias ustedes no pueden engañar a los asturianos que circulan por las autovías y por todas las infraestructuras que hizo el Partido Popular. Y no se trata de patrimonializarlo. ¿Cómo vamos a patrimonializar nosotros carreteras o autovías? Eso es de los asturianos, eso es lo que les ha quedado después de ocho años de Gobierno del Partido Popular. Y aunque usted se empeñe una vez tras otra en seguir insis-

tiendo, los asturianos reconocen perfectamente qué es lo que se hizo, quién lo hizo y para qué se hizo. Comprendo que usted está en una posición muy difícil. Sinceramente, si yo tuviese un gobierno como el que usted tiene, por honradez y por honestidad política, hubiese dimitido del cargo de diputado o no me atrevería a volver a Asturias cada semana porque, sinceramente, es muy triste y muy lamentable la situación en la que ustedes nos han metido y que ustedes han creado.

Me gustaría venir aquí a decirles a todo amén y que lo hiciesen de maravilla, porque lo único que me importa es el interés de los asturianos. No me importa otra cosa. Sé que no le gusta que le diga estas cosas, pero es la pura realidad. Pero no porque lo diga esta diputada, no porque lo diga el Partido Popular, sino porque lo dicen los asturianos y porque los medios de comunicación asturianos lo dicen también un día tras otro en Asturias es un clamor que el Ministerio de Fomento está haciendo un flaco servicio a nuestra región. Ustedes sabrán y ustedes tendrán algún día que responder, porque las elecciones se convocan y hay que dar la cara ante los ciudadanos, y a ver cómo van a ustedes a responder ante los ciudadanos.

Sinceramente les aseguro que, independientemente de que me guste más o menos esta proposición no de ley, no me negaré jamás a nada que vaya en beneficio de los asturianos. Y por lo tanto, independientemente de las motivaciones, en las que ustedes nos echan muchas culpas, vamos a decir que sí porque es nuestra obligación, cosa que ustedes no hacen y le niegan a Asturias todas y cada una de las propuestas que el Grupo Parlamentario Popular plantea en esta Cámara. En sede parlamentaria ustedes le niegan todo, como se lo negaron siempre, como negaron la variante de Pajares incluso cuando estaban en la oposición, que también negaron que se hiciese esta gran infraestructura en Asturias.

Esta proposición no de ley es un debate recurrente, ya que fue la enmienda que ustedes plantearon en la pasada Comisión, pero le quiero decir una cosa señora diputada para finalizar. Cuando ustedes dicen que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que en el plazo de tres meses redacte un informe detallado de la situación actual de las obras, así como las previsiones de continuación, previsiones de continuación suena exactamente igual que soluciones habitacionales. Es lo mismo. Son formulitas que ustedes inventan porque creen que queda muy bonito, cuando en realidad lo único que demandan los asturianos es un calendario. Y ustedes, defendiendo a quien no merece defensa, porque actitudes despóticas como la del señor Morlán al decir que los asturianos no nos merecíamos un calendario no merecen defensa, lo que hacen es negar un calendario, que es la palabra que entienden todos los asturianos y que entiende todo el mundo. Por cierto, hace más de tres meses que he solicitado la comparecencia del señor Morlán en esta Comisión.

Parece ser que no se atreve a venir porque íbamos a hablar de los temas de Asturias.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, hemos finalizado el orden del día. Faltan ocho minutos para la una. Les pediría al resto de los grupos que vayan gestionando las transaccionales que no han llegado a la mesa en estos minutos que quedan hasta la votación (**Pausa.**).

En relación con la proposición no de ley que hemos debatido como punto segundo, que era el punto cuarto, formulada por Ezquerra Republicana de Catalunya, existe una enmienda transaccional que no obra en poder de la Presidencia. ¿No va haber transaccional? O sea, se va a votar en sus términos.

El señor **CERDÀ ARGENT**: Presidente, lo siento. Ahora lo explico. Ha habido un intento a tres bandas de llegar a un acuerdo transaccional con el PSOE y con el PP. Finalmente no ha sido posible y, por tanto, mi grupo lo que hace es admitir la enmienda del PP para que sea la que se vote.

El señor **PRESIDENTE**: O sea, que admiten la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **CERDÀ ARGENT**: Correcto.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a iniciar las votaciones y lo haremos en el orden en que han sido debatidas. Donde haya habido transaccionales, leemos el texto de la transaccional para que todas las señorías sepan lo que sometemos a votación.

La proposición no de ley que hemos debatido en primer lugar, es una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular del Congreso, relativa a la incorporación a las líneas ferroviarias regionales entre Ourense-Santiago y Ourense-Vigo de nuevos trenes Nexios. En este punto primero se ha formulado una transaccional que vamos a leer. 1. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que con carácter inmediato incorpore a las líneas ferroviarias regionales entre Ourense y Santiago, gestionadas por Renfe Operadora, nuevos trenes Nexios similares a los que enlazan las ciudades del corredor atlántico, de modo que se proporcione un trato igualitario a todos los usuarios del tren en Galicia. 2. Que se renueve con trenes más modernos y de mejores prestaciones el material móvil que actualmente presta los servicios ferroviarios regionales en la línea electrificada entre Ourense y Vigo. 3. En este mismo sentido, insta al Gobierno a que los nuevos trenes Nexios con los que se dotó al tramo A Coruña-Vigo tengan su punto de partida y de llegada en Ferrol, como forma de integrar realmente esa ciudad en el eje Atlántico, posibilitando así su comunicación con el

resto de las ciudades del mismo y mejorando los servicios de frecuencia y tiempos de viajes. 4. Asimismo, insta al Gobierno a incorporar a la línea A Coruña-Ferrol-Lugo-Monforte-Ourense material TRD 594, aumentando la frecuencia de los servicios y reduciendo los tiempos de viaje, de forma que se revitalice el uso del tren en estos itinerarios. 5. Finalmente, elaborar un plan de mejora de la conexión ferroviaria de la Comarca de Valdeorra con el resto de Galicia y viceversa, cuya primera medida consista en rebajar sensiblemente los precios del billete de los trenes de largo recorrido para desplazamientos dentro de la comunidad autónoma.

Ha quedado claro, señorías, el texto que vamos a someter a votación.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Señorías, pasamos ahora al punto segundo. Proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario de Ezquerra Republicana de Catalunya, sobre el desdoblamiento de la línea férrea entre Cullera y Gandía y el incremento de frecuencia de los trenes en horario nocturno y los fines de semana.

A esta proposición no de ley se le han incorporado las enmiendas formuladas por el Grupo Parlamentario Popular, que serán votadas al votar la misma.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos al punto tercero. Proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió, relativa a garantizar la continuidad del actual apeadero de Bellvitge-Gornal. A esta proposición no de ley se ha formulado una enmienda transaccional que ha sido aceptada por el grupo proponente y que paso a leer, que es la que se someterá a votación: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que quede incorporada la estación de Bellvitge-Gornal en el proyecto de integración para soterrar la línea de Vilanova i la Geltrú a su paso por L'Hospitalet, en los términos acordados por el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de L'Hospitalet, tal y como demandaba el movimiento vecinal en la reunión que tuvieron el pasado 8 de febrero de 2005, suscribiendo a estos efectos el convenio oportuno.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba por unanimidad.

Pasamos a la proposición no de ley que se ha debatido en cuarto lugar. Proposición no de ley formulada por

el Grupo Parlamentario Mixto, relativa a la ejecución de las infraestructuras de competencia estatal pendientes en la comarca de A Coruña, que se votará en los términos en que ha sido formulada.

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

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido aprobada.

Pasamos ahora al punto quinto. Proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la creación de viviendas de precio limitado. A esta proposición no de ley se ha presentado una transaccional que dice así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a facilitar la creación, en el marco del próximo plan de vivienda, de un nuevo tipo de vivienda protegida, la vivienda a precio limitado, como producto intermedio entre la vivienda protegida y la vivienda libre, y que podrá construirse en terrenos calificados con ese destino y contará también con financiación cualificada y cuyas características específicas, precio máximo, grado de protección, condiciones de acceso de los adquirentes, etcétera, serán las que resulten de la necesaria concertación con las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba por unanimidad.

Pasamos ahora al punto que hemos debatido en sexto lugar, que se vota en sus propios términos. Proposición

no de ley formulada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa al apoyo al aeropuerto de Huelva.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; votos en contra, 19; abstenciones una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Y votamos finalmente el texto transaccional realizado con las proposiciones número 7 y 8 del Grupo Parlamentario Socialista y del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, texto transaccional que les paso a leer: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que elabore un informe detallado que incluya la descripción de la situación de las infraestructuras de comunicaciones estratégicas para Asturias: autovía del Cantábrico, variante de Pajares y puerto del Musel y la autovía Oviedo-La Espina, y las previsiones de continuación de dichas actuaciones, así como, en su caso, los plazos de ejecución de las obras. Este informe será remitido al

Efectuada la votación, dijo

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

Y sin más asuntos que tratar se suspende la sesión.

Era la una y veinte minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**