



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2005

VIII Legislatura

Núm. 263

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 15

celebrada el miércoles, 20 de abril de 2005

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|---|----|
| — Relativa a la adquisición por parte del Ayuntamiento de San Sebastián de los terrenos de los cuarteles de Loiola y del centro penitenciario de Martutene para la construcción de viviendas. Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/000811.) | 2 |
| — Relativa al soterramiento de la vía férrea en el casco urbano de Sant Feliu de Llobregat (Barcelona). Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC). (Número de expediente 161/000185.) | 6 |
| — Sobre potenciación del transporte ferroviario en las Islas Baleares. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000214.) | 10 |

	Página
— Relativa a propuestas de mejora en el actual servicio de AVE Lanzadera que realiza el trayecto Madrid-Ciudad Real-Puertollano y viceversa. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000658.)	14
— Sobre el servicio de la lanzadera AVE. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000833.)	14
— Relativa a la inclusión de la Ciudad de Zaragoza en el marco de los planes de movilidad de las áreas metropolitanas, dentro del Plan estratégico de infraestructuras y transporte del Ministerio de Fomento. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000719.)	18
— Por la que se insta al Gobierno a modificar el trazado de la variante de la carretera N-420 a su paso por Corbera d'Ebre (Tarragona). Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000745.)	21
— Sobre el plan director del aeropuerto de Vigo. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000835.)	25
— Relativa a la cesión gratuita al Ayuntamiento de Vigo (Pontevedra) de las parcelas para la construcción del auditorio-palacio de congresos. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000720.)	28
— Relativa a la suspensión del proceso de creación de la agencia pública estatal de alquiler. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000840.)	32

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

PROPOSICIÓN NO DE LEY:

- **RELATIVA A LA ADQUISICIÓN POR PARTE DEL AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIÁN DE LOS TERRENOS DE LOS CUARTELES DE LOIOLA Y DEL CENTRO PENITENCIARIO DE MARTUTENE PARA LA CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/000811.)**

El señor **PRESIDENTE**: Como es habitual en nuestra Comisión, afortunadamente sin ningún tipo de problemas, hay algunas propuestas de cambio de orden de los debates. Se lo digo a SS. SS. por si no tienen inconveniente en alterar el orden del día.

Hay una primera petición de que la proposición no de ley número 5, relativa a la cesión gratuita al Ayuntamiento de Vigo (Pontevedra) de las parcelas para la

construcción del auditorio-palacio de congresos, pase a debatirse en penúltimo lugar ocupando el número 9.

La segunda propuesta de alteración es que el punto número 7, relativo a la adquisición por el Ayuntamiento de San Sebastián de los terrenos de los cuarteles de Loiola y del centro penitenciario de Martutene pase a debatirse en primer lugar.

En tercer lugar, la proposición no de ley relativa al aeropuerto de Huelva, por acuerdo de los portavoces, no se vería en esta Comisión y se incorporaría automáticamente al orden del día de la próxima Comisión, sin consumir cupo, sino que se incorpora automáticamente al orden del día.

¿Existe algún inconveniente por parte de los señores miembros de la Comisión para producir esta alteración? (**Pausa.**)

Entonces, señorías, veremos en primer lugar la que figura con el número 7, y la que figura con el número 5 pasará al penúltimo lugar.

Una cuestión más: Quiero recordar a los señores portavoces que hoy a las doce expira el plazo para que comuniquen SS. SS. al letrado de la Comisión las preguntas que correspondan para la sesión del próximo miércoles. Se lo comunico a SS. SS. porque me acaba

de decir el letrado que ningún grupo parlamentario lo ha comunicado. Les recuerdo que el plazo expira hoy.

Señorías, pasamos a cumplimentar el orden del día, debatiéndose en primer lugar la proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario Vasco relativa a la adquisición por el Ayuntamiento de San Sebastián de los terrenos de los cuarteles de Loiola y el centro penitenciario de Martutene para la construcción de viviendas. Para su defensa, tiene la palabra su portavoz.

El señor **TXUEKA ISASTI**: Quisiera agradecer a la Mesa y a los grupos su posición favorable a que se debata en primer lugar, ya que el portavoz titular se encuentra ausente por otros motivos, y le sustituyo.

Tal como explica la propia exposición de motivos, es bien conocido, porque estamos en todas las estadísticas, a veces no deseables, que Donosti, San Sebastián, se encuentra, junto con Madrid y Barcelona entre las ciudades más caras del Estado español, donde los precios de vivienda son más altos, con las correspondientes consecuencias y los efectos que tiene para desarrollar políticas de vivienda. Tenemos un problema importante, no solamente en San Sebastián, sino también en Guipúzcoa en que los suelos edificables son muy pequeños, muy pocos, y apenas ronda el 5 por ciento la superficie donde podemos desarrollar la actividad urbana, por decirlo de alguna manera. Curiosamente uno de los ámbitos para poder desarrollar esta actividad dentro del entorno urbano de San Sebastián, de Donosti, es la vega del Urumea. La vega del Urumea, para que se hagan una idea, se encuentra a menos de un kilómetro de lo que es la propia costa, con lo que eso supone. Curiosamente, en esa vega el Estado es titular de dos parcelas importantes donde se desarrollan dos actividades que ya comentaremos posteriormente. Estas dos parcelas suman cerca de 200.000 metros cuadrados. De ahí radica la importancia y la posibilidad de una propuesta tremendamente interesante de actuación en la línea que he descrito.

El Plan General de San Sebastián, que se encuentra en un avance de revisión, prevé una posibilidad de construcción en ambas parcelas, en lo que se refiere a la propiedad del Estado exactamente se está planteando alrededor de 2.000 viviendas, cuyo destino fundamental sería de protección oficial reguladas, tasadas, de alguna manera.

Por otra parte, el destino actual de esos terrenos son, el cuartel de Loiola, un cuartel del Ministerio de Defensa, lógicamente, y la otra, el centro penitenciario de Martutene, una cárcel. La instalación penitenciaria es bastante obsoleta y se está trabajando ya para su traslado en el propio ámbito del territorio. La propia directora general de Instituciones Penitenciarias Mercedes Gallizo así lo ha calificado. Se encuentra en malas condiciones, por lo que hay que realizar una actuación importante en la misma. Respecto a los cuarteles de Loiola, podemos decir que prácticamente están en des-

uso y que gran parte de sus instalaciones se encuentran cerradas.

Si algún fundamento, si algún objetivo debiera tener el constituido Ministerio de Vivienda en esta legislatura, es precisamente hacer frente a las múltiples declaraciones y a los compromisos del Estado en esta materia, que consisten en destinar preferentemente los suelos patrimoniales de su titularidad que sean necesarios para sus usos o servicios públicos a dotaciones, equipamientos y vivienda protegida y establecer mecanismos fluidos de coordinación horizontal, primero entre los distintos departamentos ministeriales, que en este caso deberían ser los de Defensa y de Interior, y entes gestores en la identificación de suelos que puedan afectarse a estas políticas que, en este caso concreto, son los dos suelos mencionados, y también en una concertación de su destino, gestión o, en su caso, venta para unas funciones especificadas, que en este caso también he planteado, con las administraciones urbanísticas.

Ésta es la razón por la cual el Grupo Parlamentario Vasco ha planteado esta proposición no de ley instando a que el Ministerio de la Vivienda lidere las gestiones y la coordinación para que ello sea posible. Indudablemente, no es el ánimo de nuestro grupo plantear la eliminación del destino que en estos momentos tienen esas dos parcelas, sino simplemente realizar, en su caso, el traslado de ambas instalaciones a una dimensión que resulte necesaria u oportuna, a otro emplazamiento más adecuado.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley le han formulado enmiendas el Grupo Popular y el Grupo Socialista. Tiene la palabra en primer lugar para su defensa el portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **AZPIROZ VILLAR**: Evidentemente nosotros compartimos el análisis general efectuado en este acto por el portavoz del Grupo Parlamentario Vasco, el PNV, en el sentido del grave problema que ha mencionado en relación a la vivienda, especialmente en una ciudad como San Sebastián. Ya es un problema en toda España y en ciudades como San Sebastián, más aún. Pese a esta coincidencia en la filosofía básica, plasmada también mediante diversos pronunciamientos del Ayuntamiento de la capital guipuzcoana por todos los grupos políticos allí representados, con los matices que se quieran señalar, pero coincidiendo básicamente en la importancia de esta cuestión, nosotros, hemos planteado una enmienda en el sentido de distinguir las actuaciones que se plantean por el grupo proponente y aclararlas y matizarlas debidamente.

Por una parte, se ha hablado de los cuarteles de Loiola. En primer lugar, quisiera mencionar, señor presidente, que hace dos meses escasos, en la Comisión de Defensa de esta misma Cámara esta cuestión fue objeto de una iniciativa del Grupo Mixto, de Eusko Alkartasuna, defendido por la diputada Begoña Lasagabaster, en la cual no se llegaba al punto que hoy plantea el PNV. Se

instaba a intensificar el diálogo y la negociación al efecto de que se produjera la venta de dichos terrenos militares al Ayuntamiento de San Sebastián, y fue rechazada por la Cámara en aquella Comisión al considerar, como hacía el propio Ministerio de Defensa en diversos pronunciamientos, que tal instalación tenía un interés estratégico para la defensa, para el ejército, y nosotros no estamos en condiciones de discutir tal cuestión.

Nosotros, como digo, hacemos una doble distinción, cuartel de Loiola, por un lado, y la cuestión relativa a la cárcel de Martutene por la otra, sobre la cual, efectivamente, hay una coincidencia plena, en el sentido de que es una instalación ya obsoleta y que hacen falta unas instalaciones más modernas para el presidio que ahora está allí ubicado y que permitiría, evidentemente, un traslado, como señala una enmienda que posteriormente el representante del Grupo Socialista defenderá aquí, probablemente en terrenos de Zubietta en San Sebastián, o en otros, pero parece que ahí, por un acuerdo verbal podría situarse la nueva cárcel, con lo cual efectivamente se liberarían estos terrenos. Indudablemente coincidimos en que su uso sea para la promoción de viviendas y específicamente con un carácter fundamental de protección oficial.

Voy a dar lectura al texto literal de la enmienda formulada, que creo que expresa con claridad lo que el Grupo Popular pretende aquí. Decimos, en primer lugar, que el Congreso de los Diputados insta al Ministerio de Vivienda a que realice las gestiones oportunas ante el Ministerio de Interior y, previa negociación, se adquieran los terrenos del centro penitenciario de Martutene a fin de dedicarlo a la construcción de viviendas fundamentalmente de protección oficial, y ante las instituciones y el Gobierno Vasco, a efectos de facilitar la adquisición de terrenos y la gestión para la construcción de una nueva cárcel que sustituya a la actual.

Nosotros introducimos aquí un matiz, que nos parece que no es ocioso, que exista además un grado de cooperación interinstitucional al efecto de que el traslado que haya de realizarse de la cárcel para construirla en otros terrenos cuente con el apoyo de las instituciones competentes implicadas y faciliten así al Ministerio de Interior y a la Dirección General de Instituciones Penitenciarias el poder hacerlo de la forma más rápida, más ágil y mejor posible.

En segundo término, decimos: Por otro lado se insta al Ministerio de Vivienda para que negocie ante el de Defensa la futura compra de los terrenos de los cuarteles de Loiola, si éstos dejaran de ser del interés estratégico del Ministerio de Defensa o, en su caso, a los que corresponda si se desafectara parcialmente el uso militar de los mismos, al objeto, en tal caso, de destinarlos a la construcción de viviendas, especialmente de las de protección oficial.

Como se puede observar, aquí también existe una diferencia, en este caso más clara e importante, con el texto del proponente, que es que nosotros respetamos la declaración inicial manifestada por el Ministerio de Defensa.

Como digo, hay un precedente parlamentario en la Comisión de Defensa de rechazar una iniciativa análoga a la que ahora debatimos, al entender que, si efectivamente para el Ministerio de Defensa y para el ejército tiene un interés militar el mantenimiento de Loiola, mientras lo tenga no se le puede obligar a que venda esos terrenos. De hecho, en Guipúzcoa ha habido un caso de una afectación de un terreno, titularidad del Ministerio de Defensa, como es la Yeguada Loretoki; se ha entendido por el ministerio que carecía de interés estratégico, de interés para la defensa y, por lo tanto, ha procedido a su venta al Ayuntamiento de San Sebastián, que parece que va a hacer ahí una promoción de viviendas, aunque éste ya es un debate de orden municipal porque está siendo conflictivo en el Ayuntamiento de San Sebastián.

Señor presidente, nosotros creemos que esta enmienda da satisfacción a todas las partes, es coherente con pronunciamientos anteriores del Congreso de los Diputados, serviría a efectos de facilitar terrenos, no en toda la dimensión sino en la dimensión realmente posible, para la promoción de viviendas en San Sebastián; y sería coherente con lo que hasta ahora hemos defendido y con lo que creemos que es la línea aportada hasta el momento también por el Gobierno Socialista.

El señor **PRESIDENTE:** También ha presentado enmienda el Grupo Parlamentario Socialista. El señor Huertas tiene la palabra.

El señor **HUERTAS VICENTE:** Señorías, a la hora de posicionarnos ante esta iniciativa que trae aquí el Grupo Nacionalista Vasco, he de decirles que debo comenzar manifestando que distinguimos dos cosas: una, el diagnóstico y otra, el tratamiento; una, el problema y otra, la solución al problema.

En cuanto al diagnóstico, ¿es necesario movilizar la bolsa de suelo público de las administraciones para paliar el problema de la vivienda? Estamos de acuerdo. ¿Este problema es acuciante en San Sebastián? Sin duda. ¿Tenemos las viviendas más caras con Barcelona y Madrid, como se ha dicho en esta Comisión? Efectivamente, así es. ¿La carestía produce dificultades en el acceso a la vivienda? Por supuesto. ¿En San Sebastián hay poco terreno disponible para viviendas? Efectivamente eso es así. Por lo tanto, a este tipo de problemas es necesario aplicar soluciones. Todo diagnóstico necesita de un tratamiento, pero a la hora de llevar a cabo el tratamiento empiezan nuestras diferencias.

En primer lugar, quiero manifestar el carácter oportunista, ante las elecciones vascas, de la propuesta traída aquí por el Grupo Nacionalista Vasco. Por cierto que no les ha ido muy bien. Además creo que es fácil disparar con pólvora del rey. Cuarteles de Loiola. ¿Novedad? No, no es novedad la cuestión de los cuarteles de Loiola; fue tratado en la Comisión de Defensa el 9 de febrero de 2005, antes de llevar a cabo esta iniciativa el PNV. Se conoce la posición del Grupo Socialista, de los demás grupos y del propio ministerio. También se trató

en el Senado el 25 de febrero de 2005, y la solución a ese asunto hoy es la finca de Loretoki, una negociación que ha tenido lugar entre el Ministerio de Defensa y el Gobierno del Ayuntamiento de San Sebastián para una opción de compra de 37,5 hectáreas. Decir 37,5 hectáreas supone comparativamente algo —para quien conozca la ciudad de San Sebastián— parecido al barrio de Gros que tiene 48 hectáreas, es un barrio populoso; por lo tanto estamos hablando de una significativa extensión de terreno. Dirán que son terrenos de protección paisajística, efectivamente, pero también hay 12.000 peticiones de vivienda en San Sebastián, y de esas 12.000 peticiones hay un alto porcentaje de jóvenes que tienen menos de 30 años.

Voy a hablar de Loretoki, que me parece que es fundamental a la hora de entender el problema. Se trata de utilizar la parte de esa superficie situada en el área más próxima a la N-I, a su paso por Añorga, para la construcción de viviendas. El parque residencial de Loretoki debería diseñarse como un proyecto que resulte modélico en el campo del desarrollo urbanístico sostenible. La implantación de las construcciones se ajustará a las de baja densidad, 54 viviendas por hectárea. Superficie a adquirir al ministerio: 258.000 metros cuadrados. Todas las viviendas, o sea, las 1.400 que podrían hacerse aquí, estarían sometidas a un régimen de protección pública, autonómica o municipal. Su superficie disponible para la yeguada tras el acuerdo a formalizar con el Ayuntamiento de San Sebastián es de 115.000 metros cuadrados. Se configuraría un amplio anillo verde en torno al museo Txillida Leku, construido por las praderas de las yeguas que le rodean: 11,5 hectáreas. El objetivo de la operación es el poner en marcha un plan de choque para incorporar un importante paquete de nuevas viviendas.

Posición del PNV ante este proyecto: negativa, no quieren hacer viviendas allí. Ante esta posición uno se puede preguntar, ¿su interés es la vivienda o hay otros intereses no confesables? (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego silencio. Perdona, señor Huertas, hay un murmullo que sobrevuela que hace difícil entender al señor Huertas. Les pido silencio, por favor. Puede continuar su señoría.

El señor **HUERTAS VICENTE**: Decía que lleva el PNV paralizando durante cinco años el expediente urbanístico de Auditx Akular, en el barrio de Altza, que pretendía desarrollar 3.000 viviendas, de ellas 2.500 de protección oficial.

Señor Txueka, los cuarteles de Loiola hoy están afectados por el Ministerio de Defensa, al considerarlos de interés estratégico, lo cual no significa que lo vayan a estar siempre. Hasta el propio presidente del Gobierno hizo una referencia a los cuarteles de Loiola recientemente. Lo que no van a estar esos cuarteles, señor Txueka, es a merced del oportunismo del PNV. Además, con su rechazo a Loretoki no están contribuyendo a la solución

de Loiola. En Loretoki se pueden hacer 1.400 viviendas, un número muy similar (1.500-1.600) a las que se pueden realizar en los terrenos de Loiola. Por lo tanto, ante este planteamiento rechazamos, por coherencia con respuestas anteriores, este aspecto de la propuesta.

Finalmente, el centro penitenciario de Martutene. La iniciativa curiosamente propone algo que se está realizando, y además en estado más avanzado del que está en la iniciativa, que mezcla lo de Loiola con lo de Martutene, que son cosas que no tienen mucho que ver. En efecto, es público y notorio, y ello debía de ser conocido por el grupo político que realiza la propuesta, que el Ayuntamiento de San Sebastián y la Dirección General de Instituciones Penitenciarias ya han alcanzado un acuerdo que se ha hecho público en comparecencia conjunta en el Ayuntamiento de San Sebastián, para producir un traslado de la actual cárcel de Martutene al ámbito urbanístico de Zubieta, en la misma ciudad, a ocupar una extensión de 15 hectáreas; acuerdo que, por cierto, es conocido y apoyado por el Ministerio de Vivienda. No hay que instar a que se negocie porque ya se ha negociado. No puede apoyarse, sino al contrario, hay que posicionarse rotundamente en contra de la propuesta de que se adquirieran por el ayuntamiento los actuales terrenos de la cárcel. Ello por la más simple de las razones, porque no es algo que haya solicitado el ayuntamiento, ni se le haya atendido. No parece aceptable que un grupo político pretenda presentar una proposición no de ley que afecta al ayuntamiento sin su conocimiento y su apoyo. Estamos ante una clara intromisión en la autonomía municipal. El Ayuntamiento de San Sebastián no ha presentado una propuesta de compra de los suelos de la actual cárcel de Martutene, consciente de lo que hace porque su línea de trabajo para posibilitar el traslado de la cárcel de Martutene y la construcción de viviendas en su actual emplazamiento es otra, y pasa esencialmente por una permuta —repito, por una permuta— de suelos entre administraciones, incluida la autonómica, para la eficaz realización de los objetivos. No es, por tanto, cierto que se hayan adoptado acuerdos por el ayuntamiento, como dice la proposición, por unanimidad de los grupos municipales para negociar la adquisición de los terrenos del centro penitenciario de Martutene. Los acuerdos municipales en pleno lo fueron para dirigirse a Instituciones Penitenciarias para negociar el traslado de la cárcel, algo que, como ya se ha comentado, está negociado y acordado.

No es prudente hacer creer al Congreso de los Diputados que el ayuntamiento ha adoptado acuerdos distintos a los realmente adoptados. Por eso precisamente hemos planteado la enmienda que se ajusta a la realidad y dice que el Congreso de los Diputados insta al Ministerio de Interior para que el acuerdo alcanzado entre Instituciones Penitenciarias y el Ayuntamiento de Donostia, San Sebastián, se continúe hasta la efectiva materialización de los expedientes urbanísticos y de gestión que posibiliten el traslado del centro penitenciario de Martutene al ámbito de Zubieta, en la misma ciudad, con la finalidad

de construir viviendas, prioritariamente de protección oficial, en los terrenos que actualmente ocupa.

Para concluir, señor presidente, creo que nadie tiene más interés que el alcalde de San Sebastián, Odón Elorza, y el actual gobierno municipal en resolver el problema de la vivienda. Saben de sus conversaciones con Defensa, de sus negociaciones con Instituciones Penitenciarias, porque ha sido público y es notorio. Si realmente les preocupa lo tratado, es decir, el problema de la vivienda en San Sebastián, apoyen al alcalde desde el ayuntamiento, hagan causa común con él y seguro que nos irá mejor a todos los guipuzcoanos en general y particularmente a los donostiarras.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde ahora el turno de palabra a los grupos parlamentarios que no han enmendado la proposición no de ley. ¿Algún grupo parlamentario desea hacer uso de la palabra?

Señora Lasagabaster, tiene S. S. la palabra.

La señora **LASAGABASTER OLAZÁBAL**: Vengo de otras comisiones y ya me perdonarán ustedes el apresuramiento, pero no llego a todo. En todo caso, quisiera anunciar nuestro voto afirmativo, porque ésta es una cuestión que ha sido planteada ya por esta diputada en otra comisión, la Comisión de Defensa. Es un tema que realmente tiene su enjundia, uno de los graves problemas que tienen planteados toda la sociedad y todos los municipios es el de la vivienda. Respecto a los cuarteles de Loiola, nos sorprende cómo no se da esa desafección y por qué no se autoriza por el Ministerio de Defensa que se pueda producir una serie de operaciones importantísimas de vivienda, y sobre todo de vivienda de protección oficial, en una zona de Donostia que realmente es la más adecuada, donde se va a producir la extensión de la ciudad, y sería lo ideal.

No entendemos la razón por la cual se está produciendo este tipo de operaciones en otros lugares y, en cambio, en San Sebastián, en Donostia no se produce. Creemos que la razón que se alega de utilización en interés de la defensa no tiene una justificación real, no decimos que pueda haber interés de Defensa de otra índole, pero no en cuanto a todos los cuarteles de Loiola ni en cuanto a la extensión que está ocupando en este momento. Es la zona de expansión lógica para vivienda, por tanto, es la de mejor ubicación y responde también al interés de todos los grupos municipales, que durante mucho tiempo han hecho esta reivindicación; ahora nos sorprende el cambio del Grupo Socialista, que durante mucho tiempo en Donostia ha reivindicado de manera clara y cierta como la mejor ubicación para hacer un plan de viviendas especialmente de protección oficial. Por tanto votaremos a favor.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Txueka, lo único que le solicita la presidencia es que me diga usted si va a aceptar o no las enmiendas formuladas.

El señor **TXUEKA ISASTI**: Me permitirá un pequeño comentario por alusiones, sobre todo cuando el portavoz socialista se ha referido hasta al tema electoral.

El señor **PRESIDENTE**: Sabe usted que el reglamento no da ese turno, pero le permitiré una intervención muy breve.

El señor **TXUEKA ISASTI**: En principio vamos a seguir manteniendo nuestro texto, sobre todo agradezco las palabras de la portavoz del Partido Popular. El Partido Popular se refiere a los dos temas que nos afectan, pero ha hablado del carácter estratégico de los cuarteles y ella es perfecta conocedora de que estos cuarteles carecen de cualquier contenido estratégico, sobre todo cuando en este caso no se plantea la eliminación, sino una cierta sustitución modulada en otra área determinada. En principio, no vamos a aceptar la enmienda presentada por el Grupo Socialista porque propone solamente una parte de la actuación.

Respecto al comentario realizado por el señor Huertas, portavoz del Partido Socialista, yo no sé si nos han ido mejor o peor en las elecciones; yo, sinceramente, hubiese preferido que nos fuera mejor. Ahora bien, les recuerdo que casi hemos doblado al Partido Socialista y que la propuesta tan explicitada, tan fomentada, de Patxi lehendakari tiene las posibilidades que tiene.

¿La oportunidad? Pues mire usted, tenemos un Ministerio de Vivienda al que se quieren dar unas funciones la titularidad es del Estado, yo creo que es plenamente oportuno. Respecto a las otras consideraciones, no quiero abusar del tiempo que me ha concedido ni de la paciencia del presidente. No vamos a aceptar la enmienda porque el texto plantea sólo una cuestión parcial y las palabras del señor Huertas la definen así.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, no lo dije antes, lo digo ahora: no votaremos antes de la una de la tarde.

— **RELATIVA AL SOTERRAMIENTO DE LA VÍA FÉRREA EN EL CASCO URBANO DE SANT FELIU DE LLOBREGAT (BARCELONA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC). (Número de expediente 161/000185.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, señorías, al punto siguiente del orden del día, que es el que figuraba como primero: proposición no de ley relativa al soterramiento de la vía férrea en el casco urbano de Sant Feliu de Llobregat (Barcelona), cuyo autor es el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Cataluña (ERC). Señor Tardá, tiene la palabra para defender su proposición no de ley.

El señor **TARDÁ I COMA**: Seré breve puesto que creo que la exposición de motivos de nuestra proposi-

ción no de ley es suficientemente clara como para que todos ustedes hayan tenido suficiente conocimiento del tema que vamos a tratar.

Debo decir que hablamos de Sant Feliu de Llobregat, que es una población que en la década de los años sesenta sufrió un gran crecimiento demográfico. De hecho, hoy día tiene 42.000 habitantes y este crecimiento hizo que la vía de ferrocarril Barcelona-Martorell-Sant Vicenç, que fue una de las primeras construidas en el Estado español, en el siglo XIX, que en aquel entonces transcurría por una zona perimetral del casco urbano, pero hoy día justo cruza en diagonal el casco urbano actual.

Es obvio referirme a que las causas de esta situación se deben al modelo de crecimiento urbanístico que sufrieron algunas zonas del Estado español durante los últimos años del régimen anterior que, como ustedes saben, se fundamentaba básicamente en una cierta falta de planificación y en una vía libre a la especulación urbanística. Todos ustedes lo conocen perfectamente, porque hoy día no se puede decir de ningún territorio del Estado español que no existan modelos de crecimiento que no hayan dado lugar a situaciones como la que planteamos hoy aquí y que se sufre en Sant Feliu de Llobregat y otras localidades del área metropolitana de Barcelona.

La línea del ferrocarril divide la población y en estos momentos impide una articulación como requeriría la exigencia que en la actualidad todos nos hemos propuesto para dar satisfacción a las nuevas necesidades de la ciudadanía. El impacto ambiental es negativo y podríamos hacer una larga enumeración de problemas de accidentabilidad. Por otro lado, hablamos de diez mil personas que a lo largo del día deben transitar por la zona para acudir a centros escolares, dependencias sanitarias, servicios municipales. Existe una verdadera barrera, más allá de lo que llamaríamos barrera arquitectónica, que impide la cohesión de la vida de los ciudadanos. Desde los años ochenta, desde la reinstauración de los ayuntamientos democráticos, todos y cada uno de los gobiernos municipales, con la unanimidad de todos los grupos políticos, han reivindicado ante el Estado que la Administración diera solución a este problema. Sin lugar a dudas, si tuviéramos que buscar alguna reivindicación de este cariz, de este tipo, a la que podríamos adjudicar el calificativo de histórica, en tanto en cuanto fue primeriza y consiguió aunar voluntades, la de Sant Feliu sería de las primeras. Además, antes de los ayuntamientos democráticos, también había formado parte de aquellas reivindicaciones que, como ustedes saben, la oposición democrática articulaba a partir de las demandas de los barrios y de las demandas de aquellas ciudades que sufrían déficit importantes.

Pues bien, les decía que desde el año ochenta existe un largo listado de actuaciones municipales, ante Renfe, ante los gobernadores civiles de cualquier color político, movilizaciones ciudadanas para conseguir la supresión de los pasos a nivel, peticiones de soterra-

miento diversas, luchas urbanas, luchas ciudadanas para conseguir barreras automáticas, demandas de fondos europeos para conseguir esta obra, recogida de firmas, es decir, todo el amplio catálogo de posibilidades a que todos los partidos políticos recurrimos para argumentar mejor nuestras demandas, tanto cuando estamos en el gobierno de una ciudad o de una institución como cuando estamos en la oposición. Es decir, es una demanda arraigada en el tiempo y en la cual han participado, repito, todos los grupos políticos. Esto significa que está también arraigada en la conciencia de los ciudadanos de esta población y que además es coparticipada, repito, por todos los grupos políticos. Más de veinte años de demanda.

¿Cuál es la situación en la actualidad? Pues en la actualidad creemos que hay voluntad política para resolverlo, no negamos que existe; es más, está coparticipada, repito, por todos los partidos políticos y se está negociando. Es cierto que se está negociando y que, en los presupuestos generales del Estado de este año, existe una partida para adecuar, para actualizar aquel proyecto que ya el ministro de Fomento del Gobierno anterior inició. Es decir, para que vean que esto no es algo a lo que el Partido Popular fuera ajeno; también hay que decirlo, que no pasó de aquí.

Lo que pretendemos es que la ciudadanía de Sant Feliu de Llobregat, y sobre todo su Gobierno municipal, y también el conjunto de fuerzas políticas representadas en el pleno municipal, tengan algo a que acogerse en concreto. Cuando una reivindicación se alarga en el tiempo, cuando una reivindicación ha recibido los avales de todos los grupos políticos y no ha acabado cuajando, es evidente que esto crea desazón y una cierta incredulidad en la ciudadanía. Por eso, nosotros pretendemos llegar a una solución transaccionada por todos los grupos donde se fije que, antes de la presentación de los presupuestos generales del Estado del próximo año, las administraciones implicadas habrán firmado un convenio.

En el tercer punto de nuestra proposición instamos al Gobierno a participar en el 100 por cien de la obra, pues entendemos que teníamos la obligación ética y política de traer aquí esta reivindicación histórica, puesto que durante años la hemos defendido. Ahora bien, en aras de buscar un consenso, en aras de buscar una fórmula realista que permitiera avanzar, sería una buena solución que de esta Comisión saliera una transaccional aprobada por todos los grupos parlamentarios; ésta es nuestra voluntad: La transaccional, de un lado, comprometería a retomar —repito, no dudamos que el Ministerio de Fomento ya lo tiene en cartera— el proyecto, a hacer todo lo necesario para que el convenio se pueda firmar y fijar el tiempo. Esto es imprescindible, para aceptar cualquier tipo de transaccional. Entendemos que el plazo no debería ir más allá de la presentación de los presupuestos generales del Estado por el Gobierno en este Parlamento. Estamos hablando de unos meses; en estos meses habrá la posibilidad,

habrá la necesidad y tiene que haber la voluntad política de que ayuntamiento, Generalitat de Catalunya y Ministerio de Fomento firmen el convenio.

Por nuestra parte, hacemos un ejercicio de realismo y pedimos al resto de grupos, especialmente al Grupo Socialista, que entienda la reivindicación que está arraigada en el tiempo, que es justa y que además está encabezada por un ayuntamiento presidido por un alcalde socialista.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley han formulado enmiendas distintos grupos parlamentarios, incluido el propio proponente. Para la defensa de sus enmiendas, tiene la palabra el señor Herrera, portavoz del Grupo Parlamentario de Iniciativa per Catalunya Verds-Izquierda Unida.

El señor **HERRERA TORRES**: Nuestro grupo ha presentado una enmienda, entendiendo que el convenio debía suponer una cofinanciación de las distintas administraciones, y en este sentido la planteamos. La planteamos también porque ésta ha sido una reivindicación histórica, por supuesto del conjunto de fuerzas políticas de Sant Feliu de Llobregat, pero también y muy en particular de Iniciativa per Catalunya-Verds. De hecho, nuestro grupo parlamentario presentó enmiendas en el debate de los Presupuestos Generales del Estado, ha sido una reivindicación del ayuntamiento anterior, en las últimas legislaturas siempre gobernado por Iniciativa per Catalunya-Verds, y es una reivindicación del grupo político con más apoyo en Sant Feliu de Llobregat. Hay que recordar, que en Sant Feliu de Llobregat pese a que la alcaldía es del Partido Socialista, el grupo político con más apoyos es Iniciativa per Catalunya-Verds; en este caso el Grupo Socialista no apoyó a la lista de izquierdas más votada, un recordatorio que siempre viene bien.

En cualquier caso, ésta ha sido una reivindicación, digamos que histórica, una reivindicación del tejido asociativo de Sant Feliu de Llobregat, una reivindicación que trata de no partir la ciudad de Sant Feliu por la mitad. Digamos que, entre las peticiones pendientes de soterramiento de vías de diferentes ciudades y especialmente de capitales de comarca, es seguramente de las reivindicaciones más antiguas. Por ello nuestro grupo parlamentario entiende que la necesidad de soterramiento es urgente, que el compromiso del ministerio también y que el compromiso del nuevo equipo de gobierno también debería ir en la misma línea. A lo que aspiramos, por tanto, es que en Sant Feliu de Llobregat, esa ciudad tan de izquierdas, se acabe dando el soterramiento de estas vías. Entendemos por esto que la financiación en ningún caso debe ser del 100 por cien del ministerio; lo planteábamos cuando teníamos la alcaldía, lo planteamos hoy como primer partido en votos en Sant Feliu de Llobregat y lo mantenemos actualmente. Por eso presentamos esta proposición y también por ello daremos apoyo a la propuesta de Esquerra Republicana de Catalunya y esperamos que sea posible la transacción.

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

La señora **NADAL I AYMERICH**: El Grupo Popular, ha presentado una enmienda desdoblada en dos puntos. En ella tratamos de concretar el compromiso del Gobierno respecto a la realización de esta obra, el plazo de realización de esta reivindicación, que viene de antiguo como se ha puesto de manifiesto por los diputados que me han precedido en el uso de la palabra, y la financiación de la mencionada obra.

En el primer punto de nuestra enmienda, el Grupo Popular plantea que este Parlamento lamente el abandono del Gobierno de la nación del proyecto iniciado (se han referido a ello también otros portavoces) respecto al soterramiento de las vías férreas de Renfe a su paso por la localidad de Sant Feliu de Llobregat. El motivo de esta enmienda se contiene no en una opinión del Partido Popular, sino en el propio texto presentado por Esquerra Republicana, pues en el punto uno del texto de Esquerra Republicana se plantea retomar un proyecto; retomar algo quiere decir que se tiene que volver a tomar porque se abandonó. No es retórica, porque hay respuestas de la ministra en este sentido. Yo creo que la enmienda planteada hoy por el Grupo Socialista debería incluir que hubiera la voluntad política del Gobierno de retomar algo que efectivamente se ha abandonado.

Cuando hablo de respuestas y planteamientos de la ministra, me estoy refiriendo a la respuesta dada en fecha 29 de julio de 2004, publicada en el Boletín de la Cámara, serie D, número 63, en el sentido de que, respecto al soterramiento de la línea de Sant Feliu, la ministra nos dice que, en el marco de un plan estratégico de infraestructuras y transportes, podrá estudiarse dentro de las numerosas peticiones existentes en todo el territorio nacional. Ésta es la respuesta de la ministra, por lo tanto, la posición firme, clara, del Gobierno de la nación. No es sólo eso, es que esa posición se ve hoy reafirmada en las enmiendas que ha planteado el Grupo Socialista. Fíjense ustedes, señorías, que en el punto primero de la enmienda de sustitución que ofrece a Esquerra Republicana el Grupo Socialista, ni siquiera plantea que el Ministerio de Fomento adquiriera compromisos en lo que son materias de su competencia como titular de infraestructuras ferroviarias. Es decir, el Grupo Socialista nos dice que el ministerio colaborará, lo que se plantea a Esquerra Republicana es que el ministerio colaborará.

Ha habido claramente un abandono del proyecto de soterramiento de las líneas. Señorías, en esta materia, el Grupo Popular no cree conveniente plantear votaciones para que se pueda decir que una fuerza política u otra está más a favor del soterramiento o defiende más el soterramiento que el resto, porque, como se ha dicho, es una cuestión que viene de lejos, viene de muy lejos. Sinceramente, creo que los ciudadanos de Sant Feliu no

se merecen que andemos jugando con una reivindicación que lleva detrás tanto esfuerzo, tanta ilusión y tanta lucha ciudadana. Por lo tanto, yo, en representación del Grupo Popular, creo que sería importante, como he dicho al inicio de mi intervención, conseguir una resolución de esta Cámara que contuviera compromiso del Gobierno, que sin duda ha abandonado lo que fue un proyecto impulsado por el Partido Popular.

El representante de Esquerra Republicana, reconocía la actuación del ministro Cascos, pero continuaba diciendo que se quedó ahí, en proyecto. Quiero llamar su atención sobre las manifestaciones hechas por un senador, un senador que no es precisamente del Partido Popular, es un senador de Entesa Catalana de Progrés, es decir, un senador que representa al Partido Socialista, a Esquerra Republicana, a Iniciativa per Catalunya, Jaume Bosch, que nos dice lo siguiente: Hay que tener presente que en los últimos años había partida presupuestaria de 1.500 millones de pesetas con un Gobierno del PP y, por tanto, queremos exigir lo mismo al Partido Socialista que al Partido Popular. Hemos conseguido con el esfuerzo de todos los grupos que haya un estudio para el impacto medioambiental, y esto no es incompatible con que haya partida para empezar obras. No hay partida, señor Tardá, no hay partida en los presupuestos. Creo que son importantes las tres cuestiones, independientemente de que después se realice el trámite del convenio entre todas las administraciones implicadas. Quiero llamar la atención sobre que la Generalitat va más allá en sus compromisos que el Gobierno de la nación, y les invito también a ver respuestas del consejero Nadal a preguntas formuladas en este sentido. No hay partida presupuestaria, señor Tardá. En su comparecencia ante esta misma Comisión, el señor Monfort el día 22 de febrero de 2005, nos decía lo siguiente: Este año 2005 no se ha previsto ninguna partida presupuestaria. Es cierto que nos remitía a una supuesta partida genérica de la Dirección General de Ferrocarriles que tienen los llamados contratos de asistencia técnica, que figura en el anexo de inversiones. Yo le digo, señor Tardá, no haga caso a esta diputada, haga caso a un senador de la Entesa Catalana de Progrés, que representa también a Esquerra Republicana, que les dice que es necesario tener partida presupuestaria.

El Grupo Popular, con esa voluntad no de conseguir votaciones a la contra, sino de conseguir un acuerdo conjunto, porque insisto, los ciudadanos de Sant Feliu no se lo merecen, que contenga los tres pilares —compromiso del Gobierno de retomar el proyecto iniciado por el Gobierno del Partido Popular, plazo de ejecución y presupuesto— dará su apoyo a esta propuesta que hoy se nos ha planteado nuevamente del soterramiento de la línea férrea del municipio de Sant Feliu de Llobregat en la comarca del Baix en Barcelona.

El señor **PRESIDENTE**: También ha formulado enmienda el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra la señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: El Partido Socialista, está absolutamente de acuerdo con el soterramiento de la línea férrea que pasa por Sant Feliu de Llobregat por los antecedentes que se han dado, por la cantidad de gente que ha reivindicado este soterramiento, pero además porque las vías están partiendo la ciudad. La movilidad de la ciudad se resiente, aparte de que hay mucha siniestralidad debido a estas vías férreas. Los ciudadanos han expresado desde hace mucho tiempo, como ya se ha dicho, sus ansias de que se soterrara la vía férrea de Sant Feliu. Por eso decimos: soterramiento, sí, y que se haga a partir de convenio de las tres administraciones, ayuntamiento, Generalitat de Catalunya y Ministerio de Fomento.

Existe un proyecto, como nos ha recordado la señora Nadal, y además hay un plan integral de este soterramiento, pero como siempre estaba a medias, faltaba el estudio de impacto y otro tipo de estudios. Se ha terminado el trabajo de este proyecto y hoy día estamos en condiciones de empezar el proyecto para soterrar las líneas. Desde este punto de vista, creemos que es muy importante que se pongan de acuerdo las tres administraciones, y por eso lo decimos en la enmienda de sustitución que hemos presentado. Queremos que el Ministerio de Fomento soterre la vía, que se alcancen acuerdos entre las tres administraciones y que se establezcan los compromisos presupuestarios para que se lleve a cabo este soterramiento.

Hay un tema con el que no estamos de acuerdo y no podremos transaccionar lo que nos dice el señor Tardá, cosa que nos sabe muy mal. El Ministerio de Fomento, que es quien tiene que llevar a cabo todos los proyectos, no cree oportuno en este momento dar el visto bueno a una proposición de ley que impone un plazo marcado, como pide Esquerra Republicana, porque cree que es un convenio de las tres administraciones que no depende solo de él, del Ministerio de Fomento, sino que hay otra administración, la Generalitat de Catalunya, que puede no estar de acuerdo con el este plazo. Nosotros sí que queremos acelerar este proyecto; cuando hablo de acelerar, quiero decir que sí le daremos prioridad; decimos en la enmienda acelerar, colaborar y dar prioridad a este proyecto, pero el ministerio no se quiere comprometer a un plazo porque nos parece poco serio, ya que, como son tres administraciones, no depende solamente del ministerio. Sí intentaremos que en el plazo más breve posible se firme el convenio con las tres administraciones.

Quisiera responder a las palabras de la señora Nadal, que habla de las manifestaciones del señor Bosch, yo también tengo lo que dijo, y le contestaron que sí, que estaban de acuerdo, señora Nadal, en que era un proyecto para que se realice durante este año.

Quería terminar como he empezado: sí al proyecto y sí al convenio con la mayor brevedad posible y con una aceleración para que este proyecto se lleve a cabo y los ciudadanos de Sant Feliu puedan disfrutar de una ciudad no partida por unas vías férreas.

El señor **PRESIDENTE**: También ha formulado enmienda el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió; su portavoz, el señor Grau, tiene la palabra.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Intervengo para fijar nuestra posición y defender nuestra enmienda. Es obvio que todos los grupos que han intervenido, desde el proponente a los enmendantes, estamos absolutamente de acuerdo en que esta obra es necesaria y que es necesario el acuerdo de tres administraciones, la estatal, la autonómica y la municipal.

Nuestra enmienda trata de presentar una actualización, de acuerdo con la situación política actual, para iniciar las obras y que tengan una continuidad. Estamos de acuerdo en que el compromiso que se exige al Gobierno sea un compromiso firme de actuación. El hecho de que la obra se haga en un plazo lo más breve posible es lo más deseable. Lógicamente, suscribo la intervención de la señora Puig, cuyo grupo sustenta al Gobierno de Madrid, en el sentido de que el compromiso es firme, que es voluntad del Gobierno tener estas partidas presupuestarias, en definitiva, que la obra se va a iniciar y no se va a parar.

Nuestra enmienda se circunscribe a que la declaración de impacto ambiental... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señoría. Les ruego silencio, por favor. Le debe resultar difícilísimo al señor Grau poder articular su intervención por el murmullo que hay en la Comisión.

Puede continuar su señoría.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Nuestra enmienda se circunscribe al hecho de que —al menos creemos que así lo podemos pedir— que la declaración de impacto ambiental quede cerrada este año, que el convenio entre las administraciones sea suscrito este año y que, una vez hecho esto, la obra se inicie sin ninguna cortapisa. Por ello estamos abiertos a la transacción que se propone a todos los grupos para que sea una propuesta de todos, una propuesta que todos los grupos y todos los diputados representantes de las fuerzas políticas presentes en Cataluña y en la zona deseamos para el bien de estos ciudadanos. Nos gustaría que en la transacción fuera incluido este compromiso del convenio de impacto ambiental, lo cual es posible por parte del Gobierno, la voluntad de firma de un convenio entre las tres administraciones en este año de 2005, y que esto abriera la puerta a una continuidad de partidas presupuestarias para la continuación de la obra. Es lógico que una obra situada en el casco urbano o cualquier obra puede tener algún contratiempo, pero esta situación la entenderá la ciudadanía si la obra tiene su contratación, su ejecución y, en definitiva, sus medios. Esperamos que al final de esta sesión podamos votar por unanimidad una propuesta favorable a esta obra, en la cual se garantice el establecimiento de las bases en el año 2005, el inicio de las obras lo más pronto posible y su conclusión en el

menor plazo posible que es lo que todos los grupos deseamos. Nuestro grupo no está en contra de ninguna propuesta y se suma a esta voluntad (todos los grupos han dicho la suya y nosotros la nuestra), en aras a que esta obra no tenga ningún retraso más y sea una realidad lo más pronto posible.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Tardá, le voy a dar la palabra a su señoría para que se posicione sobre las enmiendas.

El señor **TARDÁ I COMA**: Señor presidente, solamente quiero comunicarle que ya hemos hecho circular un texto, posiblemente el texto transaccional, y que yo debo ausentarme pero mi compañero estará presente toda la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Quiero decirle a usted y a todos que establecimos que las transaccionales deben estar en poder de la Presidencia antes de la una de la tarde, que es cuando se someterán a votación.

— **SOBRE POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO EN LAS ISLAS BALEARES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000214.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al siguiente punto del orden del día, que es el que figuraba como punto segundo, sobre potenciación del transporte ferroviario en las islas Baleares, cuyo autor es el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Para su defensa tiene la palabra su portavoz el señor Herrera.

El señor **HERRERA TORRES**: Esta es una reivindicación histórica. Nuestro grupo parlamentario, en las illes Balears, Esquerra Unida-Els Verds, viene reclamando desde hace mucho tiempo un impulso fundamental en materia ferroviaria en las illes Balears. Esta proposición no de ley tiene su historia. La presentamos en su día cuando aún se estaba elaborando el PEIT, cuando aún no teníamos ni el primer borrador del mismo, cuando precisamente nos encontrábamos que en el Parlament el 17 de marzo de 2004 se aprobaba por unanimidad una resolución derivada de una proposición no de ley que instaba precisamente al Gobierno de las islas a presentar un plan de inversiones ferroviarias que hiciera efectivo un despliegue sustancial de las líneas de tren en la isla de Mallorca, y cuando, en definitiva, estábamos aún en los principios de lo que podía ser una propuesta en materia ferroviaria. El contexto es complejo porque deriva de reiterados incumplimientos por parte del Gobierno central en cuanto a asumir sus responsabilidades a partir de

la Ley de Régimen Especial de las Islas Baleares, una ley que se remonta a 1998, la Ley 30/1998, que establece que el Gobierno del Estado colaborará con el Gobierno de les Illes Balears en la potenciación del transporte ferroviario en las islas. Este artículo, como la mayor parte de las disposiciones de una ley que tiene el objetivo de establecer y regular el régimen de medidas de todo orden destinadas a compensar los efectos de la insularidad de las illes Balears, tiene precisamente el objetivo de que el Estado colabore. Pasados ya casi siete años desde su aprobación, nos encontramos que el Gobierno anterior del Partido Popular, liderado por José María Aznar, desde 1998 hasta el momento no colaboró, y que por el momento el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero tampoco lo ha hecho, aunque estoy seguro que se corregirá con los apoyos e influencias que tienen, y si no es así lo lamentaremos profundamente. Planteamos en la exposición de motivos de la proposición no de ley que la ministra de Fomento, en su comparecencia de 1 de junio, enfatizaba la voluntad de impulsar el transporte ferroviario, pero todos sabemos que en las illes Balears el transporte ferroviario es una alternativa oportuna, correcta, necesaria y que necesita de la colaboración del Ministerio de Fomento y, por supuesto, de la decisión, ausente hasta el momento, del nuevo Govern de les Illes Balears, ya que hace mucho énfasis en materia viaria, pero poco acento presupuestario en materia ferroviaria.

Nuestro análisis es que en las islas Baleares hoy existe una gran demanda y un alto grado de consenso respecto a la necesidad de potenciar el transporte ferroviario; y nuestro análisis se deriva precisamente del altísimo coste de la motorización en unas islas seguramente con el porcentaje más alto de vehículos por habitante. En el contexto de la Unión Europea, después de la isla de Malta, donde el porcentaje es elevadísimo, más aún que en las illes Balears, seguramente es en las islas donde hay más vehículos por habitante debido precisamente al modelo de infraestructura y a la profunda motorización de las islas. Nuestro grupo entiende que hoy la solución en las islas no va en el sentido de potenciar más autovías o más autopistas, que precisamente la construcción de nuevas infraestructuras viarias va a incrementar esta motorización, esta dependencia del vehículo privado de los ciudadanos en las illes Balears. Por tanto, entendemos que es urgente replantear el modelo de transporte, optando por soluciones que marquen un objetivo de sostenibilidad. Y lo que nosotros planteamos en esta proposición no de ley es precisamente que este compromiso sea asumido no solo por el Govern de las illes —esto es competencia en todo caso del Parlament—, sino que también haya un compromiso por parte de la Administración central del Estado, del Ministerio de Fomento.

En este sentido que les he planteado nuestro grupo hacía una autoenmienda porque hoy se ha aprobado —estamos a las puertas de aprobar el PEIT— un nuevo escenario, y en esta autoenmienda planteaba que el Congreso de los Diputados instase al Gobierno a nego-

ciar y firmar este convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Govern de las illes para la cofinanciación de estas actuaciones previstas en la planificación del transporte hecha por la comunidad autónoma, tanto en materia de transporte ferroviario como de transporte público terrestre, pensando en el transporte público terrestre exclusivamente en las islas de Menorca y de Ibiza, sabiendo que en estos casos no se puede potenciar el ferrocarril. Estábamos intentando llegar a un acuerdo con el Grupo Socialista porque estamos convencidos de que por su parte hay una excelente voluntad, aunque lamentablemente en el Ministerio de Fomento hay excesivas resistencias. Vamos a ver si este acuerdo es posible a última hora de la mañana. En cualquier caso, nuestro grupo lo que pretende es que haya un compromiso por la sostenibilidad, por el transporte sostenible. Nuestro grupo parlamentario no pretende que el ministerio cofinancie todos los proyectos de infraestructuras en las illes. Entendemos que de acuerdo con lo que se está planteando el Gobierno balear, sería preocupante que se cofinanciasen determinados proyectos desarrollistas en las illes Balears en materia viaria. En cambio creemos que el convenio circunscrito a materia ferroviaria tiene muchas oportunidades desde una perspectiva de sostenibilidad, en unas islas que tienen un peso de un turismo poco sostenible cada vez más elevado y con consecuencias sobre el plan de aeropuertos, que algunos han frenado y algunos vamos a ver si se frena, como en Menorca. En cualquier caso nuestro grupo lo que plantea es que haya este compromiso por parte del Ministerio de Fomento. Esperamos poder llegar a un acuerdo y, en el caso de que no sea así, someteríamos a votación la proposición no de ley con la autoenmienda que planteábamos.

El señor **PRESIDENTE**: Esta proposición no de ley, como acaba de decir el señor Herrera, está autoenmendada y tiene una enmienda también del Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra su portavoz el señor Antich.

El señor **ANTICH OLIVER**: Nuestro grupo ha presentado una enmienda en la que sin duda compartimos con el grupo proponente su preocupación y voluntad de colaboración del Gobierno de España con la Comunidad Autónoma de les Illes Balears en materia ferroviaria, pero de nuestra enmienda de sustitución se desprende también que diferimos en la forma concreta con que el grupo proponente, a través de su autoenmienda, expresa dicha voluntad. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)** Tal y como dice la proposición no de ley presentada, en distintas comparecencias la ministra de Fomento ha dejado clara la voluntad de impulsar el transporte ferroviario, sobre todo con el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte que prioriza precisamente la inversión ferroviaria. De todas formas el plan se ha aprobado inicialmente y ahora está en proceso de alegaciones y

propuestas de las comunidades autónomas, sindicatos y otros organismos; incluso antes de su aprobación definitiva tendremos ocasión de debatirlo en el Congreso de los Diputados y cada grupo podrá fijar su posición. Es decir que estamos ante un plan en trámite que, fruto de las aportaciones, puede sufrir cambios o modificaciones. En este sentido, quiero recordar también que el plan se refiere a las illes Balears y a otras comunidades y ciudades autónomas como territorios que dada su singularidad pueden ser objeto de convenios para el desarrollo del avance intermodal de infraestructuras y servicios de transporte, con lo cual este plan en trámite ya muestra de forma clara y contundente la voluntad de desarrollar convenios en este sentido. Desde nuestro grupo creemos que, expresada la voluntad por el Gobierno a través del plan de actuar en esta dirección, debemos dejar que el mismo recoja las alegaciones y aportaciones que se harán durante su tramitación, con el fin de que pueda hacer las previsiones necesarias para el desarrollo y ejecución del PEIT y después, como no puede ser de otra manera, formular las propuestas concretas, entre ellas los convenios. En este mismo momento la Comunidad Autónoma de les Illes Balears acaba de hacer las alegaciones que deberán tenerse en cuenta para la posible negociación de un convenio. En este sentido creemos que es lógico, tal y como expresa nuestra enmienda, que desde el Parlamento instemos al Gobierno de España a que en el desarrollo del PEIT contemple las previsiones necesarias para después poder negociar y firmar los oportunos convenios, y así colaborar en la potenciación de las infraestructuras ferroviarias en la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares. Desde nuestro grupo vemos además en el PEIT la voluntad del Gobierno de cumplir, cosa que no ha pasado en anteriores legislaturas, con el mandato de la Ley 30/1998, de Régimen Especial de les Illes Balears, y por tanto potenciar en las islas las infraestructuras ferroviarias.

Nuestra enmienda se refiere a las inversiones ferroviarias porque de ello trata el título y el contenido de la proposición no de ley que se ha presentado, porque es lo que pide el Parlamento de les Illes Balears, porque es lo que se refiere el artículo 10 de la Ley de Régimen Especial y porque además creemos que es la cuestión en este momento más importante, sin perjuicio de no restar ninguna importancia al resto del transporte terrestre ni descartar posibles inversiones del Estado; de hecho, el PEIT extiende su amparo también a otras fórmulas de transporte. Por otra parte, la proposición mandata al Gobierno la cofinanciación de las actuaciones previstas en la planificación del transporte, hecha por la comunidad autónoma, tanto en materia de transporte ferroviario como de transporte público terrestre. En relación a ello hay que decir que no parece lógico que se ate al Gobierno a financiar todas las actuaciones planificadas por la comunidad autónoma, sobre todo sin saber el montante de éstas ni conocer cuáles son dichas actuaciones. Es más lógico que la redacción sea

más amplia y deje margen a la negociación puesto que nos hallamos en un supuesto de colaboración, y dicha colaboración del Estado con una comunidad que tiene competencias plenas debe hacerse desde el acuerdo, aunando además los principios que inspiren los proyectos ferroviarios de unos y de otros, y por tanto las políticas de unos y de otros. Es bien cierto que la comunidad tiene competencias plenas y por ello tiene derecho a planificar e impulsar las políticas y proyectos que escoja y quiera, pero no es menos cierto que el Gobierno no tiene por qué subvencionar proyectos que vayan en contra de sus prioridades o sus políticas. De todas formas, quiero dejar muy claro que esto no tiene por qué pasar, y todo ello sin perjuicio de que después de las pertinentes negociaciones el resultado sea el amparo de todas las posibles actuaciones planificadas por la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares. En definitiva, así lo creemos nosotros, tal y como está redactada la autoemenda deja muy poco margen a la negociación. Creemos que nuestra enmienda es mejor en el sentido de que un acuerdo de colaboración debe tener margen para la negociación de ambas partes.

Sería deseable, aunque sea un tema colateral, resolver de inmediato la actual situación de conflicto que pesa sobre la colaboración del Estado con la Comunidad Autónoma de les Illes Balears en materia de carreteras; una situación que deriva de incumplimientos del Govern de les Illes Balears en la gestión de los convenios existentes, incumplimientos en cuanto a plazos de ejecución, presupuesto de obra, licitaciones de obras y las supervisiones preceptivas del ministerio, e incluso licitaciones de obra que por convenio correspondían al ministerio. Sin duda, es oportuno que el Govern haga un esfuerzo para canalizar las propuestas que en estos momentos le está lanzando el ministerio para lograr un posible acuerdo; propuestas que, por cierto, suponen aumentos en cuanto a los convenios actualmente existentes. Como decía antes, sería el momento oportuno para poder fijar desde el acuerdo las bases de futuras colaboraciones. Hay que decir que en estos momentos hay reuniones en relación con este tema y, por tanto, desde el Grupo Parlamentario Socialista deseamos que lleguen a buen fin y se acabe con la época de confrontación y de crispación.

Por último, desde el Grupo Parlamentario Socialista, sin perjuicio de las negociaciones pertinentes, apoyamos que el Estado colabore lo antes posible con el Govern de les Illes Balears en materia de transporte ferroviario, porque así lo mandata la Ley 30/1998, de Régimen Especial, porque el territorio de las islas necesita de infraestructuras sostenibles y no puede aguantar la presión actual de 800 ó 900 coches por cada 1.000 habitantes, como está sucediendo en estos momentos, porque el transporte ferroviario fue transferido a Baleares de forma totalmente precaria, con un tramo ferroviario de 28 kilómetros de vía, porque tal y como hace el PEIT el futuro apuesta hacia una nueva cultura de la movilidad, un transporte intermodal más limpio, más social, más eficaz

y más seguro, y el transporte ferroviario representa sin duda todas estas ventajas. En este sentido y con esta voluntad hemos presentado la citada enmienda, y además estamos hablando con el grupo proponente para poder acordar una transaccional en el sentido de la colaboración del Estado con la comunidad autónoma.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): ¿Algún grupo pide la palabra? Señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Esta proposición no de ley del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa por Cataluña la encontramos no tan solo razonable sino necesaria. En los presupuestos del año 2005 se aprobó una enmienda del grupo proponente, el grupo que represento, con los votos del Grupo Socialista, sobre el estudio del ferrocarril en Palma de Mallorca, con una dotación realmente insuficiente pero que marcaba una voluntad de acometer el tema del ferrocarril en la isla de Mallorca. Sorprendentemente en el PEIT no figura esta voluntad, sí expresada en los presupuestos, y creemos que a través de esta proposición no de ley podríamos retomar aquel compromiso que el grupo que apoya al Gobierno aceptó y votó a favor en los presupuestos para estudiar conjuntamente con el Govern de la Comunidad Autónoma de Baleares las inversiones a nivel de ferrocarril en un marco cada vez más colapsado y ya casi imposible de desarrollar, como es todo el sistema de carreteras de las islas Baleares.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra la señora Salom.

La señora **SALOM COLL**: Desde el Grupo Popular estamos de acuerdo con la apreciación que ha hecho inicialmente el portavoz de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya al decir que es una reclamación histórica en las islas Baleares que sea preciso hacer más inversiones y mejorar las infraestructuras en materia ferroviaria en las islas Baleares. Falsa es la segunda apreciación en que se dice que desde los gobiernos del Partido Popular no se ha impulsado todo lo que hace referencia a la política de transporte en materia de tren. A lo largo de los años de gobierno del Partido Popular en las islas Baleares hemos impulsado el tren, hemos abierto nuevas líneas, hemos mejorado la calidad de los raíles, de las máquinas, de los vagones y de las estaciones. Ahora bien, eso se ha ido haciendo poco a poco porque hacen falta recursos, hace falta financiación, hace falta más dinero. El objetivo hoy del Gobierno de las islas Baleares es seguir ampliando las líneas de tren en nuestra comunidad, en concreto en la isla de Mallorca. Queremos ampliar las líneas de tren, queremos mejor calidad, queremos suprimir pasos a nivel, queremos que haya una línea de metro que vaya desde Palma a la universidad. Es decir, creemos en el transporte público. Ahora bien, somos conscientes de que hoy por hoy en las islas Baleares hace falta un apoyo económico del Gobierno

de la nación, y de momento no lo estamos notando en nuestra comunidad.

Las islas Baleares necesitan recursos para financiar infraestructuras. Históricamente tenemos un déficit en las islas Baleares en materia de infraestructuras. Puede parecer curioso que las islas Baleares sean una comunidad puntera a nivel turístico, una de las comunidades autónomas con una renta per cápita elevada, pero con unos déficit importantes en materia de infraestructuras. En Baleares tenemos una de las peores redes de carreteras de todo el Estado español y hay que llegar a un equilibrio —estoy de acuerdo— entre el transporte por carretera y el transporte público vía autobuses o vía tren, hay que llegar a un equilibrio y en este sentido estamos trabajando desde el Gobierno de las islas Baleares. Baleares a nivel de carreteras —lo decía antes el portavoz del PSOE— somos una de las comunidades autónomas donde hay más coches por habitante. Es una comunidad con cierto potencial económico y hay muchísimos coches en nuestras carreteras, y eso se ve, y además en la temporada alta turística los meses de julio y agosto, un número importante de vehículos de alquiler también circulan por nuestras carreteras. Por tanto, creemos que hoy es imprescindible mejorar las infraestructuras en Baleares a nivel de carreteras y a nivel de tren. En esta línea estamos trabajando desde el Partido Popular, pero evidentemente para que vengan más recursos hace falta que haya colaboración, intención y voluntad política por parte del actual Gobierno de la nación. Somos una de las comunidades autónomas que a nivel nacional contribuimos más con nuestros impuestos al Estado español, y somos una de las comunidades con menos retornos desde Madrid. Por tanto, desde el Partido Popular queremos que se compense la insularidad, lo cual es fundamental, es necesario. Tenemos que incrementar los descuentos en materia de transporte aéreo; tenemos que hacer y declarar de interés público más líneas; tenemos que desarrollar el régimen especial de las islas Baleares. Hay un compromiso en este Congreso de que antes de final de 2004 estarían constituidas todas las comisiones. A día de hoy esto no es así, no se ha cumplido este mandato parlamentario. Vemos que en principio no hay voluntad de ayudar, de apoyar, de colaborar con las islas Baleares por parte del actual Gobierno. Es preciso revisar y mejorar la financiación en materia de educación y de sanidad. Es decir, hay un modelo de financiación adoptado en su momento y pactado, y una de las cláusulas de este modelo de financiación dice que cuando en una comunidad autónoma crezca su población por encima de un tanto por ciento sobre la media nacional, hay que revisar este sistema. En Baleares, donde se ha incrementado de forma espectacular la población y hay muchos más gastos en materia de educación y de sanidad. Hoy en día es fundamental revisar este sistema, y necesitamos la colaboración del Gobierno de la nación. Como les decía, hay que mejorar las infraestructuras. Nosotros teníamos un convenio firmado en materia de

carreteras por el anterior Gobierno del Partido Popular en Madrid, por parte del señor Aznar, que fue sensible con la problemática, con la inquietud y con las necesidades que había en las islas Baleares. Se firmó un convenio aprobado en Consejo de Ministros, se publicó en el Boletín Oficial del Estado, pero ahora resulta que el nuevo Gobierno del señor Zapatero no quiere cumplirlo, no quiere respetar unos acuerdos institucionales que había entre el Gobierno balear y el Gobierno de la nación, no quiere ayudar a las islas Baleares, y eso a nosotros nos preocupa muchísimo.

En materia de tren se nota cuál es el planteamiento del portavoz del Grupo Socialista. Él dice que con el actual plan de infraestructuras a nivel nacional ya se verá en un futuro lo que pasa. En un año de gobierno del señor Zapatero en Baleares todo han sido palabras, palabras, pero a la hora de concretar hechos y actuaciones en beneficio de las islas nos quedamos parados. Con la propuesta que hace usted en materia ferroviaria, la inicial, que era destinar como mínimo el 2 por ciento del Plan de Infraestructura y Transporte a nivel nacional, que como mínimo el 2 por ciento vaya a las islas Baleares, nosotros en el Grupo Popular estamos totalmente de acuerdo, nos parece bien y hubiéramos votado a favor.

Usted nos plantea y se autoemienda su texto. Esto es una rebaja respecto a la propuesta inicial: rebajan las pretensiones o, por lo menos, no las cuantifican, no fijan una cuantía mínima de convenio a firmar entre ambas administraciones. Ustedes lo dejan en cofinanciar y en firmar un convenio. Bueno, algo es algo, preferimos eso que nada. Es mejor firmar un convenio, sin que se cuantifique cantidad, donde se hable de cofinanciar; por lo menos firmar un convenio es afirmativo. Desde el Grupo Popular, le diremos que sí a su propuesta. En cambio, la enmienda de sustitución del Grupo Socialista, bajo ningún concepto la vamos a aprobar, porque nos parece que es una tomadura de pelo que se diga por parte del portavoz del Grupo Socialista que se va a estudiar la oportunidad de firmar los oportunos convenios para que el Estado pueda colaborar. Esto es muy inconcreto, es muy etéreo, no implica nada: estudiar. Yo creo que tiene que haber un acuerdo afirmativo, en positivo, concreto, de que se firme un convenio ya y con unos conceptos y con unos acuerdos mínimos, es decir, o cofinanciar o, como mínimo, un 2 por ciento del plan de infraestructuras a nivel nacional, pero que el grupo mayoritario que da apoyo a este Gobierno hable de que el acuerdo del Congreso sea estudiar la oportunidad de firmar oportunos convenios que puedan colaborar con la financiación, nos parece que es muy pobre y que no supone ningún compromiso por parte del actual Gobierno con las Islas Baleares. Y eso al Grupo Popular le preocupa.

Y queremos anunciar que en esta Comisión, próximamente, vamos a ver una iniciativa de nuestro grupo en la que solicitamos al Gobierno que se firme un convenio con las Islas Baleares donde se dedique como

mínimo el 2 por ciento del Plan Nacional de Infraestructuras para carreteras, para tren y también en materia ferroviaria. Supongo que próximamente la veremos en esta Comisión.

— **RELATIVA A PROPUESTAS DE MEJORA EN EL ACTUAL SERVICIO DE AVE LANZADERA QUE REALIZA EL TRAYECTO MADRID-CIUDAD REAL-PUERTOLLANO Y VICEVERSA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000658.)**

— **SOBRE EL SERVICIO DE LA LANZADERA AVE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/000833)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos a la proposición número 3 que se agrupa con la proposición no de ley número 8, relativa a propuestas de mejorar el servicio del AVE Lanzadera que realiza el trayecto Madrid-Ciudad Real-Puertollano y viceversa. No hay enmiendas.

Tiene la palabra la señora Quintanilla del Grupo Popular.

La señora **QUINTANILLA BARBA**: Señoras y señores diputados, tomo la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Popular para debatir en el seno de esta Comisión la proposición no de ley presentada por mi grupo parlamentario relativa a las diferentes propuestas de mejora a introducir en el actual servicio AVE Lanzadera que realiza el trayecto Madrid-Ciudad Real-Puertollano y viceversa. Y señora presidenta, me va a permitir que haga una pequeña historia de lo que ha significado este AVE Lanzadera para localidades como Puertollano y Ciudad Real. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Es en el año 1992, con ocasión de celebrarse la Exposición Universal en Sevilla, donde empieza a circular la primera línea de alta velocidad Madrid-Córdoba y Sevilla. De las distintas unidades que realizaban este trayecto sólo algunas paraban en las localidades de Ciudad Real y Puertollano. Este servicio inicialmente escueto dio paso en el mes de octubre de 1992 a un servicio completo, en el que Renfe puso en marcha los trenes Lanzadera AVE de Madrid-Ciudad Real-Puertollano y viceversa; gracias a la demanda de un número creciente de usuarios, la circulación y parada de estos trenes ha supuesto para las localidades de Ciudad Real y Puertollano un desafío de progreso socioeconómico y urbanístico. El AVE Lanzadera nos ha traído a los que allí residimos grandes cambios. Para empezar, una considerable reducción de los tiempos de correspondencia entre Madrid, Ciudad Real y Puertollano. Antes para un usuario de esos trenes, el trayecto era de tres horas y diez minutos. Hoy ese trayecto es de 55 minutos. Además, la elevada frecuencia de

estos trenes ha provocado el nacimiento de un nuevo tipo de usuarios. Y me van a permitir, señorías, que les llame usuarios trabajadores. En la actualidad se desplazan desde Madrid a Ciudad Real y desde Ciudad Real a Puertollano alrededor de 1.200 usuarios. Usuarios trabajadores de cualquier actividad económica: policías nacionales, escayolistas, albañiles, abogados, funcionarios, una amplia gama de trabajadores de las distintas economías que diariamente acuden a su puesto de trabajo en Madrid, constituyendo aproximadamente el 45 por ciento del total de clientes de esta línea ferroviaria. Otro tipo de usuarios, también es verdad, son aquellos que se trasladan desde Madrid a Ciudad Real, que son profesionales altamente cualificados, como pueden ser médicos, catedráticos de universidad, notarios u otras profesiones. Pero no podemos olvidar en esta proposición no de ley a un grupo importante también de usuarios, que son los estudiantes. Estudiantes que realizan el trayecto Puertollano-Ciudad Real, que asisten a las distintas facultades de la Universidad de Castilla-La Mancha, y también otros estudiantes que vienen a las distintas universidades de Madrid.

Por supuesto, he querido, señora presidenta, comenzar mi exposición en esta proposición no de ley dándoles a conocer la realidad de las personas que utilizan esos AVE Lanzadera, que han estado efectuando este trayecto durante trece años consecutivos, sin cambios en las frecuencias, con la misma duración del trayecto, con las mismas unidades AVE que hoy realizan el trayecto Madrid-Córdoba-Sevilla, sin menoscabar en todo este tiempo los derechos de los usuarios y la calidad del servicio prestado en esos momentos por la empresa pública Renfe. Sin embargo, la situación ha cambiado desde el 4 de enero del presente año. Circulan ya en el trayecto Madrid-Ciudad Real-Puertollano y viceversa las nuevas unidades de trenes que se llaman los S-104 adquiridas por Renfe. Unas unidades estrenadas en el contexto de una queja unánime, manifestada por los usuarios, motivada por la disminución de la calidad del servicio, motivada por los incrementos de las tarifas del abono de estos usuarios trabajadores y en unos horarios que en algunas ocasiones, no todas, porque no quiero jamás faltar a la verdad, no se adecuan a las necesidades reales de los que emplean estos trenes para acudir diariamente a su lugar de trabajo o estudio.

Yo, señorías, no vengo aquí a solicitar la reposición de las antiguas unidades, ése no es el debate, señora presidenta. La razón por la que mi grupo parlamentario ha decidido presentar esta proposición no de ley no es otra que la defensa de los derechos y las calidades del servicio que siempre y hasta la fecha han ofrecido los trenes AVE Lanzadera y que de forma unilateral se han visto disminuidos y mermados, con la siguiente protesta de lo que hoy llamamos usuarios trabajadores.

Y me van a permitir que les hable de esos usuarios trabajadores. Admitimos la puesta en funcionamiento de estas nuevas lanzaderas, que me van a permitir que las llame «cercanías mejoradas», porque indiscutiblemente

no cumple los servicios y calidades que cumplía el maravilloso tren AVE, pero las admitimos sin ninguna protesta, pero por lo que sí voy a protestar, ante la demanda de los usuarios trabajadores, es por las condiciones. Miren ustedes, la anterior forma de venir a trabajar de estos usuarios era a través de un abono que era más barato que el que tienen ahora y les daba posibilidades a estos abonados de tener una serie de servicios que, con la tarjeta plus que ha puesto en marcha la compañía Renfe han sido reducidos drásticamente. Y les cuento. Ese abono les permitía acumular puntos para tener la posibilidad de que una vez al año, durante un mes o durante diez viajes o durante veinte viajes, esos viajes fueran gratuitos. Hoy eso ha desaparecido ante la situación de estos usuarios trabajadores. Por otra parte, ese abono les permitía obtener puntos para tener la tarjeta oro o la tarjeta del AVE que les daba la posibilidad de parking gratuito. Hoy el parking gratuito ha desaparecido, lo que supone un gasto más a aquellos usuarios trabajadores que en algunas ocasiones, con respecto a las distintas profesiones que he dicho, se gastan hasta el 45 por ciento de su sueldo para mantener, señorías, un puesto de trabajo en Madrid. Ya no tienen parking gratuito, ya no tienen acceso a la sala Club, ya no tienen una serie de condicionantes, pero también de beneficios que les daba el ser abonados y que ha sido sustituido por la empresa Renfe por una tarjeta rígida, inflexible. Los usuarios han pretendido tener reuniones con Renfe en distintas ocasiones. Las han tenido, también es verdad, pero Renfe no ha hecho caso en absoluto de las reivindicaciones de estos usuarios trabajadores-estudiantes.

Asimismo tengo que decir en el seno de esta Comisión que todos los grupos parlamentarios, el Partido Socialista, Izquierda Unida y el Partido Popular a iniciativa del Partido Popular, han presentado mociones en todos los ayuntamientos en que tienen incidencia estas lanzaderas AVE. Y vuelvo a repetir, esas mociones se han hecho a iniciativa del Grupo Parlamentario Popular. También tengo que decir que la Diputación Provincial de Ciudad Real se ha sumado a esas mociones y desde luego estoy hablando de una alarma social que en estos momentos se está produciendo en Ciudad Real.

Pero ahí no termina todo, porque a estos usuarios que tenían la posibilidad de, con el billete del AVE, viajar en los cercanías a Chamartín o a Atocha, pasando por las distintas estaciones, por Recoletos y Nuevos Ministerios, también se la han quitado, subiendo su billete en un 30 por ciento.

Le tengo que decir a mi compañero, el señor Fuentes, diputado socialista por mi provincia, que me da mucha pena que la señora ministra Álvarez, a la cual se ha dirigido el alcalde de Puertollano, el alcalde de Ciudad Real, el vicepresidente de la Diputación, los distintos parlamentarios del Grupo Socialista y del Grupo Parlamentario Popular, pidiéndole una entrevista para que hiciera caso de la demanda de los usuarios del AVE, no haya hecho ni caso a esta demanda, mejor

dicho, ante esta demanda social que se está produciendo en la provincia de Ciudad Real.

De verdad quisiera, señorías, que tomaran en cuenta esta proposición no de ley. Esta parlamentaria, en nombre de su grupo parlamentario, no viene a proponer que nos sustituyan estas nuevas unidades; es verdad que no tienen la misma calidad de servicio, es verdad que no están insonorizados igual, es verdad que no puedes hablar con el móvil, es verdad que no tienen esa cafetería maravillosa que tenían los AVE, pero también es verdad que entendemos que para un trayecto de 55 minutos esos trenes pueden ser sustituidos por otros trenes de mantenimiento más bajo, pero son trenes que han costado mucho menos dinero a Renfe, y por lo tanto también queremos dignidad para esos usuarios trabajadores, y también que se rebaje el precio.

Y voy a terminar, señor presidente, porque espero poder llegar a un acuerdo con mi compañero, el parlamentario socialista de mi provincia. Un acuerdo que va en beneficio, en definitiva, de casi 2.000 usuarios, sin contar los estudiantes, que vienen a trabajar. Usuarios que vienen indiscutiblemente a mantener su puesto de trabajo, usuarios que vienen a alimentar a sus familias, usuarios que han visto, ante la negativa de Renfe, cómo las condiciones y sus derechos han sido totalmente menoscabados.

Por eso voy a mantener mi proposición no de ley íntegra, pero ante la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista quiero plantear una enmienda transaccional que haremos llegar a la Mesa, si efectivamente el señor Fuentes me la admite. Él dice, en su punto número 2: optimizar el sistema de reservas, así como el acceso a los trenes mediante la implantación de un sistema de tarjetas inteligentes que permitan reservas vía telemática y su utilización en las cabeceras de los andenes. Yo ofrezco ampliarlo y decir: Hasta tanto se ponga en servicio dicha tarjeta, se permitirá a los usuarios portadores de la tarjeta plus con billete a trenes lanzaderas distintos del de la reserva en la cabecera de los andenes, sin necesidad de cambiar los billetes en la taquilla de la estación y siempre que haya plazas libres en esos servicios.

Y les cuento por qué digo esto. Miren ustedes, en el abono anterior, ellos podían acceder a cualquier tren cuando perdían el de su reserva. Hoy Renfe no les permite acceder a cualquier tren. Estos trabajadores pierden ese tren porque hay atasco en Madrid, porque su empresario les ha dicho que se tienen que quedar quince minutos más a terminar un trabajo, y no pueden subirse a otro tren si no vuelven a sacar otro billete, con lo que se les encarece el billete y el abono que sacan todos los meses.

Por lo tanto, quisiera terminar diciendo que en aras del diálogo que queremos que se establezca en esta proposición no de ley, como en todas, desde mi Grupo Parlamentario Popular le pido al Grupo Parlamentario Socialista que apoye esta proposición no de ley y le ofrezco que nos reunamos, aunque tengamos que

pedir un receso de cinco minutos, para establecer una buena situación para estos usuarios trabajadores. En definitiva, lo que nos interesa es consolidar una situación y que estos trabajadores vengan a su puesto de trabajo con la dignidad que se merecen.

El señor **PRESIDENTE**: Quiero decirle a S.S. que en esta Comisión tenemos una mecánica que no hacen falta recesos; tiene usted desde ahora hasta la una para poder ponerse de acuerdo. Y siempre que traiga usted a la una el texto acordado, no habrá ningún problema.

La señora **QUINTANILLA BARBA**: Muchas gracias, señor presidente, pero como no formo parte de esta Comisión, no sabía la mecánica que ustedes seguían.

El señor **PRESIDENTE**: También ha presentado una proposición no de ley relativa a este mismo asunto, y por eso el debate se ha agrupado, el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra para su defensa su portavoz, el señor Fuentes.

El señor **FUENTES GUZMÁN**: Señoras y señores diputados, acabamos de asistir a la declamación de mi compañera diputada por Ciudad Real, la señora Quintanilla, y tengo que decirle que ha descrito una situación en la parte histórica con la que estoy absolutamente de acuerdo, cómo ha sido el proceso que ha hecho que en Ciudad Real y en Puertollano hoy disfrutemos de un magnífico servicio de lanzaderas, un magnífico servicio que puso en funcionamiento, precisamente en el año 1992, un Gobierno socialista, un servicio que ha ido teniendo cada vez más demanda durante estos años y que ha generado lógicamente una dependencia importante de trabajadores y de personas que hacen a diario su viaje a Madrid, incluso es un servicio muy bien valorado las que lo hacen esporádicamente.

Esa visión apocalíptica que nos ha planteado la señora Quintanilla, si bien coincido en la visión histórica del asunto, no tengo más remedio que rebatirla total y absolutamente.

Señorías, la proposición no de ley que presenta el Partido Socialista hoy aquí pretende instar al Gobierno, instar en general, en definitiva a la compañía Renfe, a que consolide el servicio de trenes de alta velocidad que cubren el trayecto entre Madrid, Ciudad Real y Puertollano y viceversa, que está sometido actualmente a unas condiciones de frecuencia y tarifas específicas y que viene funcionando casi desde el inicio de la puesta en funcionamiento de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. El uso de estos trenes, antes llamados lanzaderas, ahora no se llaman lanzaderas, se ha hecho imprescindible para Ciudad Real y para Puertollano, y en general para toda la provincia de Ciudad Real. Un servicio que se ha consolidado y que ha hecho que muchas personas se hallen absolutamente dependientes de él para llegar a sus puestos de trabajo o para mantener sus

actividades de negocios en la Comunidad de Madrid. Un servicio que conecta estas dos ciudades entre sí y las conecta a su vez con el espacio económico de la Comunidad de Madrid, y que lo ha convertido no sólo en un transporte rápido y seguro con la capital de España, sino que en un medio de transporte del que depende cada vez más una parte importante de la economía de Ciudad Real y de Puertollano y sus comarcas.

¿Por qué queremos, señorías, que el Congreso de los Diputados apruebe la proposición que presentamos ahora, una proposición que garantice el servicio, como decimos en nuestro primer punto, garantice y consolide la frecuencia de los trenes que actualmente realizan este servicio y los sistemas de abono que permitan a los usuarios frecuentes su utilización a precio económico, así como acrecentar la demanda? ¿Por qué lo planteamos? Lo hacemos precisamente en este momento en que Renfe ha introducido cambios en el servicio, que hemos de reconocer que sí han generado inquietud en los usuarios, porque estos cambios, que han empezado a operarse desde el día 4 de enero de este año, han aparecido de forma quizá demasiado súbita y, hemos de reconocerlo también, sin que previamente Renfe hubiera informado debidamente y sin que Renfe hubiera abierto ninguna línea de consultas con los propios usuarios ni con los representantes institucionales en la provincia de Ciudad Real. Tras el desconcierto inicial, hoy podemos afirmar que el servicio es en general satisfactorio y que la mayoría de los usuarios utiliza este servicio con idéntico grado de satisfacción y precios iguales o inferiores a los que existían el pasado año. Estos trenes son cómodos y son dignos y emplean el mismo tiempo de viaje que los sustituidos. Tienen algunas desventajas con respecto a los anteriores, pero por contra también tienen algunas mejoras. En general, como he dicho, cómodos, dignos e igual de rápidos.

En cualquier caso, estos trenes fueron adquiridos por la compañía Renfe en el año 2001; por tanto, yo ya lo he manifestado en otras ocasiones públicamente y se lo vuelvo a manifestar aquí a la señora Quintanilla, que si existiera algún tipo de reclamación o ella considerara, o su partido, que estos trenes no son lo suficientemente dignos para cumplir este servicio, tiene desde luego unas personas muy claras a las que puede hacer la correspondiente reclamación, que es al señor Corsini, presidente de Renfe en el año 2001, que fue el que tomó la decisión de adquirir estos trenes, y al señor Álvarez Cascos, que era el ministro por entonces. La compañía Renfe consideró que para cubrir este servicio no era necesario un tren de las prestaciones y las condiciones que el que hace ahora mismo el trayecto Madrid-Sevilla, y consideraron que podrían reducirse costes y conseguir ventajas considerables para los usuarios si se adquiría un nuevo modelo de tren. Este nuevo modelo de tren permite que se haya aumentado la oferta de plazas en el trayecto Madrid-Puertollano y, consiguientemente, el número de frecuencia de viajes. Con lo cual hoy prácticamente podemos decir que hay 28 servicios

en un sentido y en otro, cuando anteriormente había 4 servicios menos, y también se han aumentado estos servicios los fines de semana. Hay un grupo de usuarios, es cierto, que han podido sentirse perjudicados por el nuevo sistema y al que me referiré más adelante.

Señorías, ¿por qué queremos que esta Comisión se pronuncie a favor de consolidar este servicio? No porque creamos que está en peligro a corto plazo su mantenimiento, sino porque queremos preservarlo de decisiones estratégicas futuras de la compañía Renfe que pudieran no tener en cuenta esta realidad socioeconómica que aquí se ha descrito y que depende fundamentalmente de este tren; porque este servicio esencial debe ser mantenido en condiciones iguales a las que actualmente existen, o mejores; porque creemos que la compañía Renfe debe intensificar su esfuerzo para que la oferta de plazas, que se ha incrementado, como he dicho anteriormente, se consolide, y que el incremento de frecuencias también se consolide y porque creemos que el mantenimiento en el tiempo de esta oferta generará confianza y expectativas en los usuarios que no pueden ser defraudadas por continuos cambios de frecuencias, horarios o precios.

Me he referido antes a un grupo de usuarios que han podido verse perjudicados. Son aquellos que antes eran poseedores de un abono nominal que les permitía viajar diariamente en las lanzaderas y que a través de un sistema de fidelización, generando puntos en una tarjeta oro, obtenían posteriormente descuentos y ventajas que actualmente, al haberse eliminado ese sistema de fidelización, no tienen. De algunas de ellas hablaremos más adelante...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fuentes, no deje muchas cosas para más adelante, porque su tiempo está terminando.

El señor **FUENTES GUZMÁN**: No se preocupe, que algunas de las que he dejado ya las he tomado, señor presidente.

Efectivamente el usuario que cumple unas condiciones muy concretas, que es el que viaja todos los días a Madrid, sin faltar ningún día en ese viaje, sin faltar ningún día a su trabajo, sin tomarse prácticamente vacaciones en ningún mes del año ni tomar ningún día libre, ese usuario, según nuestras estimaciones, puede haberse visto perjudicado, porque pueden haberse incrementado los precios en un 1,5 por ciento este año, pero teniendo en cuenta, repito, que los precios en general para la mayoría de los usuarios han bajado. Y voy a poner un ejemplo muy significativo. En lo que va de año se han hecho 23.000 viajes de ida y vuelta entre Madrid, Ciudad Real o Puertollano en distinto día. Se ha sacado el billete de ida en un día y se ha sacado el billete de vuelta en otro día. Esos usuarios antes no tenían ningún tipo de descuento, cuando el viaje era en distinto día tenían que sacar la tarifa normal; ahora obtienen un 10 por ciento de descuento en el viaje ida y

vuelta de distinto día. Bien, en lo que va de año, desde que se ha puesto este nuevo sistema, más de 23.000 viajes se han hecho con este sistema nuevo. Luego es evidente que sí ha habido para un grupo de usuarios muy importante unas ventajas claras en el precio. Estos usuarios de los que les estoy hablando suponen aproximadamente más del 70 por ciento, entendiendo que son un 30 por ciento los usuarios trabajadores, como ha dicho antes mi compañera la señora Quintanilla, que son las personas que diariamente se desplazan a Madrid y, digamos, van y vienen en el día, y son los antiguos portadores del abono mensual, y hoy son los adquirientes de la tarjeta plus en su modalidad más alta, porque la tarjeta plus permite obtener viajes a precio reducido desde 20 viajes al mes hasta 50 viajes al mes. Por lo tanto, el usuario de la tarjeta plus no tiene un solo perfil, no es el usuario que todos los días va y viene a Madrid, es un usuario que también puede hacerlo dos o tres veces a la semana. Y ese usuario también ha salido beneficiado por el tema.

No obstante, en nuestra proposición no de ley, y termino señor presidente, hemos contemplado algunas de las reivindicaciones que presentaban estos usuarios que antes tenían el abono y que ahora son los poseedores de la tarjeta plus en su modalidad más alta, para que se optimice el sistema de reservas y se cree una tarjeta inteligente que permita a estos usuarios acceder al tren a través de la cabecera de los andenes sin tener que pasar por las taquillas, que es uno de los problemas que más nos plantean los usuarios, porque las taquillas en la estación de Atocha, la verdad es que están muy concurridas.

Queremos que se estudien las modificaciones de horarios que sean compatibles con la malla de circulación y que pida la mayoría de los usuarios, y queremos también que los usuarios con billetes adquiridos con la tarjeta plus puedan, a cambio de que se compensen económicamente, acceder a otros trenes de la misma línea que no sean lanzaderas. También queremos, y termino con esto, señor presidente, que se estudien fórmulas para premiar la fidelización de los usuarios de esta tarjeta plus que han perdido la tarjeta euro puntos oro que poseían anteriormente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea intervenir? Señor Andreu, de Esquerra Republicana de Cataluña, tiene su señoría la palabra.

El señor **ANDREU DOMINGO**: La verdad es que, si son ciertas las cifras de estas variaciones mínimas que nos están dando sobre el incremento de billetes de las personas que realizan cada día y utilizan por trabajo las lanzaderas Madrid-Ciudad Real, pediría a los grupos mayoritarios de esta Cámara y que ahora se han expresado que también presten atención a la misma cuestión que se nos ha planteado por un grupo de usuarios de Zaragoza y Lleida en las dos direcciones, que en este momento están realizando el desplazamiento dia-

rio en autobús porque no ha habido forma de que Renfe haya concretado ningún convenio en este sentido para utilizar los trenes AVE en el trayecto Zaragoza-Lleida y Lleida-Zaragoza.

Y es más, por la falta de masa crítica...

El señor **PRESIDENTE**: Señor, Andreu, este presidente es, como saben ustedes, muy abierto, pero estamos hablando de las lanzaderas Madrid-Ciudad Real-Puerto Llano. Comprenderá usted que aunque aprovechemos que el Pisuerga pasa por Valladolid y demás me está usted hablando de Lleida-Zaragoza, que sería objeto de otro debate, de otra proposición no de ley, pero no tiene nada que ver con esta. Le ruego que se atenga a la cuestión porque además vamos muy mal de tiempo.

El señor **ANDREU DOMINGO**: No será por mí. Dado el carácter estricto del presidente, rogaría a los grupos mayoritarios de esta Cámara que ya que no estamos hablando de un 1,5 por ciento sino de que no se ha podido ni empezar, aprovechando que los trenes en el trayecto Lleida-Zaragoza van prácticamente vacíos, se haga un esfuerzo para que, ya sea a través de esta Comisión o por otros procedimientos, se pueda conseguir como mínimo lo que hoy tiene Madrid-Ciudad Real.

— **RELATIVA A LA INCLUSIÓN DE LA CIUDAD DE ZARAGOZA EN EL MARCO DE LOS PLANES DE MOVILIDAD DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS, DENTRO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE DEL MINISTERIO DE FOMENTO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000719.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación al punto siguiente del orden del día, que es la proposición no de ley relativa a la inclusión de la ciudad de Zaragoza en el marco de los planes de movilidad de las áreas metropolitanas, dentro del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte del Ministerio de Fomento, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra su portavoz, el señor Moreno.

El señor **MORENO BUSTOS**: Señorías, el motivo que fundamenta hoy la presentación de esta proposición no de ley no es otro que el de exigir al Gobierno, a su Ministerio de Fomento y muy especialmente al Partido Socialista y, por ende, a su grupo parlamentario el cumplimiento —que no es otra cosa— de su programa electoral y, por tanto, el de sus promesas electorales a los ciudadanos zaragozanos. No hay que remontarse mucho en el tiempo para comprobar las declaraciones de miembros destacados del Partido Socialista en Aragón y en Madrid reclamando lo que hasta el momento no parecen estar dispuestos a cumplir en relación con

una red de cercanías para la ciudad y el entorno de la capital aragonesa. La verdad es que hemos oído de todo en los últimos meses y seguimos oyéndolo, desde compromisos políticos y económicos, pasando por el: ya veremos, hasta la situación final, y al parecer real — porque si no es así, el Gobierno o el Ministerio de Fomento estarían mintiendo— de no aparecer ese compromiso en donde debe, que no es sino en el presentado Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte. ¿Y por qué digo que hemos oído de todo? Pues porque mientras la ministra de Fomento se comprometía ante los medios de comunicación, el pasado 16 de junio, a crear una red de cercanías en Zaragoza y aquí tengo el recorte donde dice: La ministra se compromete a crear una red de cercanías; Magdalena Álvarez apostó por dotar a la capital aragonesa de ese sistema de transporte pensando en la cita de la Expo 2008. Y dice: De las declaraciones de la ministra también se puede deducir que Zaragoza entrará en el próximo Plan de Infraestructuras y Transportes dentro del programa de cercanías, hemos pasado a una situación de caos reconocida, en la que el Gobierno aragonés, socialista, y el Ayuntamiento de Zaragoza, también socialista, mantienen el proyecto, eso sí, sin previsiones, sin plazos, sin costes, y el Ministerio de Fomento, mientras tanto, se desentiende tras no incluirlo en ese nuevo plan de infraestructuras.

Señorías, alguien miente, alguien no dice la verdad o alguien está jugando con los compromisos adquiridos. Porque es verdad —y lo digo antes de que el Grupo Socialista quiera escudarse en ese argumento— que el Gobierno anterior no llevaba en su programa electoral la red de cercanías para Zaragoza. Pero yo les aseguro que esa es la gran diferencia: que mientras unos cumplen con sus compromisos diciendo la verdad, aunque a lo mejor no guste, otros en estos momentos ni cumplen ni, lo que es peor, se comprometen al parecer con lo que no van a llegar a ser capaces de llevar adelante y sobre todo cumplir con las expectativas prometidas. Tengo que recordarles que este plan de cercanías es una importante promesa electoral del actual alcalde socialista de Zaragoza, que la incluye en su posterior acuerdo programático con su socio de Gobierno municipal, Chunta Aragonesista. Así, en los apartados 8 y 11 de este acuerdo se recoge: Impulsar de forma inmediata la puesta en marcha progresiva de una red de tranvía moderno, y en el apartado 11 se dice: Impulsar, junto con la DGA, la Administración central y los municipios del entorno, un acuerdo con un consorcio metropolitano de transporte con objeto de ordenar primero y gestionar después el transporte público de esta área, solicitando la creación de una red de cercanías. Es más, en su programa electoral, porque supongo que también el Partido Socialista y el Gobierno harán suyo, el programa presentado por el señor Belloch en las elecciones municipales de 2003, dice en relación con el metro ligero y la red de cercanías que antes de 2008 se pondrá en marcha al menos una de las líneas de metro ligero,

uniendo las zonas urbanas de mayor demanda. Y añade que en el mismo plazo se impulsará al menos la puesta en marcha de una línea de ferrocarril de cercanías en el sentido este-oeste, a continuación se impulsará una segunda línea de cercanías; se estudiará también la viabilidad de implantar una tercera línea, y también dice que para la financiación de ambos medios de transporte se impulsará la participación, junto con el ayuntamiento, de la Administración central, la Unión Europea y el Gobierno de Aragón. Por otra parte, los también actuales representantes institucionales socialistas y del Partido Aragonés en el Gobierno de Aragón han apostado públicamente por este proyecto. Posteriormente, y como ya recordaba al principio, la ministra de Fomento también lo hace suyo.

En estos momentos yo me pregunto: ¿Por qué este proyecto, en el que están de acuerdo todas las instituciones y administraciones socialistas, además de todos los partidos políticos de la Comunidad Autónoma de Aragón, se ha quedado fuera del nuevo Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte? ¿Por qué es justamente el Ministerio de Fomento, que en este tipo de acuerdos a tres bandas es el que debe llevar el peso de la financiación —no lo olvidemos— la planificación y la gestión por su condición de propietario último de la red y el material ferroviario, deja fuera a Zaragoza, sin posibilidad de conseguir una red de cercanías, tan necesaria ante el reto de la Exposición Internacional a celebrar en 2008? ¿O por qué, siendo del mismo color político las tres administraciones, se está diciendo hasta el momento una cosa en Madrid y otra muy distinta en Zaragoza, demostrando una contradicción permanente? Son preguntas que me hago yo y que se hacen también el resto de los zaragozanos. Porque no me sirve, señorías, que se nos despache después con declaraciones, propuestas o iniciativas en las que se nos diga que finalmente tendremos cercanías, metro, metro ligero, tranvía, gracias al acuerdo alcanzado entre las tres administraciones, de lo que se concluye que para conseguir la financiación se van a construir no ya las 3.155 viviendas libres previstas, sino 750 más, es decir, casi 4.000 viviendas, no sé si en este caso de 25 metros cuadrados cada una, pero ese es el acuerdo. Eso sí, se nos recuerda, como ha hecho el señor Belloch, que no es muy de fiar por las cosas que está diciendo últimamente sobre hechos como la Exposición Internacional de 2008, que, como dicen en este medio de comunicación, descontadas las plusvalías, Fomento asume íntegramente el metro de cercanías y la DGA y el consistorio, el tranvía. Señorías, yo me preguntaría, si esto es verdad, por qué no aparece este proyecto en el plan de infraestructuras.

La verdad, señor presidente, y no hay otra, es que la ciudad de Zaragoza está excluida, con lo que ello conlleva en el marco de los planes de movilidad de las áreas metropolitanas dentro del nuevo plan de infraestructuras presentado por el actual Ministerio de Fomento. Esa y no otra es la realidad. Podrán justifi-

carlo o no, podrán desvirtuarlo, modificarlo o conseguirlo, o no, pero la situación actual es la que es y no la que tengo la sensación de que las administraciones socialistas quieren ofrecer. Porque, en definitiva, señorías, en este y en muchos temas más que tienen que ver con la Exposición Internacional que se va a celebrar en Zaragoza y en la transformación propia de la ciudad nos encontramos en estos momentos con contradicciones, con falta de financiación, con desconcierto, con discrepancias, con desinformación y retrasos, muchos, muchos retrasos. Esa es lamentablemente la realidad en estos momentos. Aun así, y dicho todo esto, hoy nuevamente apostamos por el consenso y por que esta iniciativa, que no tiene vuelta de hoja, sea de todos y pueda conseguir un importante objetivo que en estos momentos es básico para Zaragoza, y más con la obligación que la Exposición Internacional de 2008 nos ha reconocido, que no es otra que la transformación de la ciudad para este nuevo siglo. Por eso, señorías, solicito el voto favorable a esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Esta proposición no de ley no ha recibido enmiendas de ningún grupo parlamentario. ¿Qué grupos parlamentarios desean posicionarse? **(Pausa.)**

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, el señor Arola.

El señor **AROLA BLANQUET**: Hemos asistido en esta sesión a lo que se suele definir como ponerse la venda antes que la herida, porque si de contradicciones tuviéramos que hablar, desde luego nombraría maestro al respecto en el día de hoy al diputado señor Moreno. Porque ha dicho, adelantándose a mis palabras, sin saber cuáles iban a ser pero por si acaso, que no le valía que dijera que el Partido Popular no lo llevaba en el programa, que es verdad que no lo llevaba en el programa, es más, decía que no había que hacer un tren de cercanías. Y por si hubiera dudas, y enseñando los papeles, leo respuesta del Gobierno que dice literalmente: No se dan en Zaragoza las características metropolitanas y de red que permiten y aconsejan un sistema de cercanías. A 9 de julio de 2003. Pero es que además el concepto de cercanías era un viejo concepto, anticuado concepto, inservible concepto, según declaraciones del señor Álvarez Cascos del 10 de septiembre de 2003; por lo tanto, por lo menos en 2003 ustedes no habían cambiado todavía de idea. También debo decirle, hablando de contradicciones, que con la mayoría que tenía el Partido Popular en aquellos momentos en esta Cámara no hubo manera de discutir una proposición no de ley que pedía que se creara la red de cercanías y que firmaba un diputado llamado Alfredo Arola Blanquet, que es al que usted, señor presidente, ha tenido la amabilidad de dar la palabra proposición que decía: El Congreso de los Diputados insta al Ministerio de Fomento a la inclusión de Zaragoza y su entorno metropolitano en

el anunciado plan de inversiones 2003-2010 ó 2008 — que nunca se aclaró cuál era— a favor de las cercanías ferroviarias —las que no había que hacer, las que eran un modelo viejo, las que eran un modelo inservible—, y no sabía el diputado que entonces preguntaba que leía, y leía mal, declaraciones del señor Álvarez Cascos. Esta era la situación, y además debería recordar perfectamente el diputado interviniente que el Gobierno, ya del Partido Socialista, se ha manifestado a favor de la petición que hoy nos hace; en respuesta parlamentaria, por ejemplo, en el Senado, al entonces portavoz en el grupo municipal, señor Atarés, en fecha de 2004, en la que literalmente dice al senador Atarés, ya entonces, que no ahora, portavoz: El Ministerio de Fomento es consciente de la demanda formulada desde diversos sectores para establecer una red de cercanías en Zaragoza y está abierto a estudiar la oportunidad y conveniencia de establecer la red coordinadamente con el resto de las administraciones. Es decir, este Gobierno dice que sí a lo que el Gobierno anterior decía que no, en respuesta del secretario de Estado de Relaciones con las Cortes.

¿Qué debo o debe hacer mi grupo hoy para intentar convencer al señor Moreno de que vamos a cumplir con las promesas del programa electoral? ¿Qué podemos hacer hoy para decirle al señor Moreno que no existe contradicción? ¿Qué hace falta decirle al señor Moreno para tranquilizarle, para que vuelva con el ánimo reposado en un AVE, supongo, que también va reposadamente hacia Zaragoza o más reposadamente que otros que circulan hacia Sevilla, por ejemplo, señor presidente? Pues decirle que sí a su proposición no de ley, que es lo que vamos a hacer. Vamos a decirle que sí porque lo que pide ahora suena muy bien a los oídos de quien antes lo pidió; porque lo que pide el señor Moreno ahora suena muy bien para alguien a quien le consta que el Gobierno de la comunidad autónoma lo negoció con el anterior Gobierno y avanzó. Por lo tanto, hoy podemos y le vamos a decir que sí, señor Moreno, y esperamos que al menos se tranquilice, y no le voy a decir que retire lo que ha dicho respecto a que mentimos ni que diga que no se diga la verdad. Creo que ha sido el ardor de la presentación de su proposición no de ley por tener que recuperar el tiempo perdido en 2003, en 2002, en 2001 y en parte de 2004 lo que le ha llevado a hacer estas afirmaciones. Por lo tanto, sosiegue el ánimo, porque sepa que mi grupo parlamentario va a apoyar su proposición no de ley y, lo que es más importante, el Gobierno de la nación, el Gobierno de la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento de Zaragoza van a hacer que además sea realidad una vieja petición de este grupo parlamentario a la que S.S. se suma hoy. Y nosotros sí que pasaremos de los folletos ilustrativos, a los que tan acostumbrados nos tenía en el pasado el Partido Popular a la realización de las obras.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MODIFICAR EL TRAZADO DE LA VARIANTE DE LA CARRETERA N-420 A SU PASO POR CORBERA D'EBRE (TARRAGONA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/000745.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea intervenir? (**Pausa.**) Pasamos a continuación al debate de la siguiente proposición no de ley, del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió.

El señor Maldonado tiene la palabra para defenderla.

El señor **MALDONADO I GILI**: Intervengo en nombre de Convergència i Unió para defender la proposición no de ley que versa sobre la variante de la N-420 a su paso por Corbera D'Ebre. Es una proposición no de ley que presentamos desde la lógica y la coherencia. Es más, creemos que temas como estos no deberían llegar al Congreso. Nos da la impresión de que temas como estos, meramente técnicos, se deberían resolver en el ministerio y de común acuerdo con los municipios, que son los afectados o los interesados en estos temas. Por desgracia, esto no ha sido así, y el ministerio ha presentado el 26 de octubre a información pública un proyecto sobre una variante que afecta a un municipio muy pequeño de la comarca de la Terra Alta que está luchando para conseguir, entre otras cosas, dejar de ser un municipio solo agrícola, que está luchando por introducir aspectos turísticos y culturales en su municipio y que está luchando para crear de alguna forma riqueza en una comarca con muchas dificultades.

Como alguno de los presentes puede no conocerlo, otros sí porque son diputados y diputadas catalanes, Corbera d'Ebre es un municipio que fue masacrado durante la guerra civil por la aviación franquista, de tal manera que el casco antiguo tuvo que dejar de ser el núcleo, que pasó al nuevo pueblo. Este casco antiguo se ha ido recuperando poco a poco con un gran esfuerzo del ayuntamiento, del Consejo Comarcal, de la Diputación, del Gobierno de Cataluña, para, entre otras cosas, tener presente la memoria histórica y para que se pueda ver qué pasa en según qué tipo de guerras. Es un centro en el que los historiadores están ubicando, tanto en la comarca como en el municipio, un museo de la guerra civil, y tengamos en cuenta que además muy cerca de allí tuvo lugar la Batalla del Ebro, todo lo cual hace que sea un municipio de referencia en la historia de Cataluña y en la historia de la guerra civil.

Esta proposición no de ley pide tan solo que de las tres alternativas a la variantes de Corbera d'Ebre (la A, la B y la C), el ministerio atienda la petición unánime de todos los sectores sociales para que, en lugar de la alternativa C, se pase a la B. ¿Quién pide esto? Pues amplios sectores sociales. En primer lugar, el Ayuntamiento del municipio de Corbera d'Ebre, que en un pleno aprobó esta petición, que trasladó al ministerio;

lo piden grupos ecologistas, entre ellos Gepec; lo piden sectores sociales como vecinos que han recogido firmas; hay informes de la Confederación Hidrográfica del Ebro que desaconsejan la alternativa C y hay informes de la Generalitat de Catalunya, Dirección General de Urbanismo, desaconsejando la alternativa C. ¿Y por qué la desaconsejan todos estos sectores? Incluso hay un informe en el proyecto en el que el equipo redactor dice que la alternativa B es la mejor; el mismo equipo redactor, lo cual ya da a entender por dónde los técnicos querían que se ubicara. Uno cree que este es un problema de ámbito local, de ámbito territorial y con ciertas connotaciones políticas que no serían aconsejables en temas como estos. Esta alternativa C ya fue rechazada por el anterior ayuntamiento. Hoy gobierna un alcalde de Convergència i Unió, antes había un alcalde de Iniciativa per de Catalunya, y el anterior ayuntamiento, con ese alcalde, ya pedía la alternativa B. Por lo tanto, no es un tema político, es un tema social, de municipio, que no tiene más que connotaciones, digamos, técnicas.

¿Qué problemas se crean? Pues un montón, y voy a relatar algunos. Un problema de crecimiento urbanístico: Corbera d'Ebre está creciendo hacia una zona que, en caso de que se lleve a cabo la alternativa C, afectará al crecimiento urbanístico de un municipio pequeño que está luchando por crecer. Por tanto, hacia donde está previsto el crecimiento urbanístico se intenta poner el paso de esta variante. De ahí que la Dirección General de Urbanismo de la Generalitat de Catalunya desaconsejara esta alternativa. Otra afectación importante es que hay dos caminos principales, como son el de Santa Madrona y el de Gironesos, que son vías de evacuación en caso de emergencia nuclear, que quedan afectadas por esta variante, con el peligro que supone en caso de evacuación nuclear. Otro aspecto es el medioambiental. Hay unas alegaciones de un grupo ecologista que se llama Gepec que dicen que en un remanso del río hay una zona donde anidan aves de paso que quedará destrozado en caso de que se haga la alternativa C. Otro es el acceso al municipio: la alternativa C provoca que los vehículos que circulen por la N-420, que va de Córdoba a Tarragona, pasando por Cuenca, punto 804-806 —es el caso del punto de Corbera— pasen de largo sin parar en el municipio. La alternativa B permite que los vehículos entren en el municipio en caso de que quieran parar a comer, con lo que darían vida a la restauración del municipio, a visitar el municipio, a conocerlo o incluso acceder a pequeñas instalaciones empresariales que se puedan poner en aquel municipio. Otro problema importante, también medioambiental y social, afecta a pozos de agua, acuíferos, en una comarca donde el agua no sobra en absoluto; por tanto, este es un problema grave. Hay otro aspecto muy importante, importantísimo, desde el punto de vista cultural, histórico, etcétera. Decíamos que este es un municipio que fue castigado brutalmente, destruido por la aviación franquista en la guerra civil

y que ha quedado como un monumento histórico toda la parte del casco antiguo, que se está restaurando con aportaciones del Gobierno de la Generalitat, de la Diputación, del Consejo Comarcal, del mismo ayuntamiento, etcétera, y se está recuperando toda esta zona. Pues bien, la alternativa C afecta a esta zona histórica del municipio, con lo cual el ayuntamiento y el municipio están preocupadísimos por esta insensibilidad del Gobierno a la hora de no aceptar la petición del ayuntamiento de cambiar esta variante respecto a la alternativa C. Por último, se podría decir algo que no sería plausible pero sí entendible, y es que es muchísimo más caro, que hay que ver los presupuestos, etcétera. Pues bien, la alternativa A supone 12.669.895,85 euros; la B, 11.256.416,97 euros y la C, 11.416.463,70 euros. El coste total de la inversión no es, pues, más caro sino un poco más barato. Tampoco hay una gran diferencia entre la B y la C, pero lo que sí está claro es que es un poco más barato. Por lo tanto, no hay razones presupuestarias, ni medioambientales, ni urbanísticas, ni sociales, ni otras con las que no quisiera cansar a sus señorías.

¿Qué es lo que pedimos? Pedimos un acuerdo político para instar al Gobierno a que haga algo tan fácil como es atender la petición de un pueblo pequeño alejado de Madrid pero importante en cuanto a su historia y sin duda el más importante para los ciudadanos que allí viven; que hagamos una variante que es importante, que es necesaria, que se valora positivamente, que viene ya de años atrás y que ahora se puede mal, contra la opinión de la ciudadanía y de quien representa a los ciudadanos, que es su ayuntamiento. A la proposición no de ley añadimos que de alguna forma...

El señor **PRESIDENTE**: Perdone, señoría, vaya finalizando, por favor.

El señor **MALDONADO I GILI**: Acabo inmediatamente. Pedimos que estas obras se hagan siempre en colaboración con los ayuntamientos y las comunidades autónomas al objeto de buscar el consenso para minimizar impactos sociales, medioambientales, etcétera. Este es el segundo punto, pero el primero, que es el más urgente, es el de construir la variante de Corbera d'Ebre por el trazado previsto en la opción B del proyecto. Nada más.

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

El señor **VALLÉS VIVES**: Efectivamente, como ha dicho el portavoz del Grupo Catalán (Convergència i Unió), la N-420 es una infraestructura muy necesaria y muy importante en las comarcas de Tarragona puesto que, entre otras cosas, permite comunicar de una forma mucho más eficaz el tramo que discurre entre la ciudad

de Reus y el límite territorial de la provincia de Tarragona con Aragón. En este mismo trazado que hoy estamos discutiendo, en la actualidad se está trabajando también para la construcción de otras variantes, como es la de Riudecolls, la de Falset, la de Gandesa y también la de Corbera d'Ebre, y en la medida en que se esté trabajando de forma intensa, sin excesivos obstáculos para su realización, eso va a conseguir y permitir, otorgar a esta zona, a estas comarcas, una mayor competitividad, un mayor crecimiento económico y, en definitiva, garantizarles también una mayor cohesión social en el conjunto del territorio.

Ahora bien, si los argumentos que ha expuesto hoy aquí el señor Maldonado para la modificación del trazado aprobado provisionalmente por la Dirección General de Carreteras son principalmente la afectación, en primer lugar, de dos caminos de evacuación en caso de emergencia nuclear y de algunos pozos de captación de agua, me parecería (permítame la expresión con toda cordialidad) irresponsable retrasar la ejecución de una infraestructura que, como compartimos, es tan necesaria para el crecimiento de ese territorio como para el conjunto de la demarcación, como la N-420, a menos que existan otras razones que hoy aquí usted no ha mencionado.

Es cierto que se está afectando a dos caminos de evacuación. He estado en el territorio y los conozco perfectamente. Uno de ellos lleva a una ermita y el otro lleva a Gandesa, a donde va a ir esta misma carretera. Cualquier proyecto constructivo riguroso y serio debe estudiar la ubicación más conveniente para adaptar estos caminos de evacuación al Plan de emergencia nuclear Penta, pero en ningún caso va a suponer dificultad para una eventual evacuación de emergencia.

Con relación a los pozos, en el mismo proyecto constructivo que ahora citaba, se va a prever la reposición de aquellos que finalmente resulten afectados por la realización de esos trazados, pero en ningún caso eso va a suponer un peligro para el suministro de agua que se va a proporcionar a la población. Como muy bien sabe el señor Maldonado, lo importante en este caso son los acuíferos, el situado en esta población, pero la ubicación de un pozo de agua puede cambiarse en cualquier momento.

Por otra parte, el proyecto que usted hoy defiende aquí contiene una de las opciones que ha contemplado el ministerio en sus estudios, pero que ha sido descartada por el Ministerio de Fomento como mejor alternativa. Curiosamente esa opción es, desde el punto de vista medioambiental, más agresiva que la definitivamente elegida —provisionalmente, si me permite— por el Ministerio de Fomento. Eso supone traspasar una montaña que está detrás de la población a la que hoy nos estamos refiriendo y va a comportar un movimiento de tierras de 627.000 metros cúbicos, es decir, un 60 por ciento más que la alternativa seleccionada por el ministerio, lo que conlleva un impacto paisajístico y visual mucho más importante con largos tramos de desmontes

y de terraplenes de una altura francamente considerable. Por otro lado, la pendiente máxima que podría tener esta infraestructura que hoy usted está aquí defendiendo, llegaría a un 5 por ciento, lo que dificultaría la circulación, la seguridad, la ralentización del tráfico, y obligaría, entre otras cosas, a construir carriles de aceleración y desaceleración.

Usted mencionaba que había unanimidad en la población sobre el trazado. Yo no la he percibido cuando he estado ahí. No hay un clamor social. Es cierto que hay distintas posiciones sobre cuál es la mejor opción. Ha estado en exposición pública y se han podido formular las alegaciones pertinentes. Puede S.S. hablar con distintos sectores de la población. Si habla con los representantes de la cooperativa agrícola le van a decir qué piensan sobre el trazado. Si habla con la Federación de Transportistas le van a decir también qué piensan sobre el mismo. Es decir, hay distintos elementos para optar por una u otra vía. Lo que aquí no podemos hacer es votar a favor de su proposición no de ley porque se está apostando por una alternativa que no tiene en cuenta los estudios de carácter técnico prescriptivos en este tipo de procesos. La alternativa seleccionada por el ministerio no tiene esos problemas que he mencionado. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

La proposición no de ley del señor Maldonado tiene una segunda parte, y me parece interesante referirme a ella, en la medida en que solicita la mejor colaboración e información con los ayuntamientos y con la comunidad autónoma afectada. Pero lo que S.S. no sabe, o sabiéndolo ha querido no citarlo hoy aquí, obviarlo, es que este debate se ha producido con los ayuntamientos afectados, con la Comunidad Autónoma de Cataluña, con la Generalitat, y la opción elegida mediante criterios técnicos y otros por el ministerio coincide exactamente con la opción elegida en el Plan territorial de las tierras del Ebro. Es decir, ha habido un debate entre distintas poblaciones afectadas y la propia Generalitat de Catalunya, y ha sido aprobado de forma definitiva.

Mi grupo parlamentario ha presentando una enmienda de sustitución en la que, a la vista de las alegaciones presentadas en el plazo de información pública de este proyecto y de la resolución de la declaración de impacto ambiental, el Ministerio de Fomento vuelva a informar al Ayuntamiento afectado de Corbera sobre la situación del expediente y de su contenido, con el propósito de consensuar entre ambas administrativas la alternativa más favorable a la variante de la carretera N-420 a su paso por dicha población, con el fin de que se puedan mejorar y reducir todos aquellos impactos de carácter medioambiental y cualquier otro que pudiera haber para conseguir el mejor trazado posible.

Yo dejaría abierta esta posibilidad y espero que el grupo proponente se sume a esta enmienda de sustitución que hemos presentado.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra el señor Andreu, del Grupo de Esquerra Republicana.

El señor **ANDREU DOMINGO:** Sorprende esta proposición presentada por el Grupo Catalán (Convergència i Unió), sobre todo sorprende cuando en el Senado, su portavoz, Pere Macías, acusa a los miembros que estamos dando soporte al Gobierno de la Generalitat de Catalunya de que en la práctica estamos en una política de paralización y de cuestionamiento permanente de toda la obra pública, especialmente en carreteras. No solo en el Senado, sino en manifestaciones que cada domingo se vienen realizando en la ciudad de Tarragona, con el ayuntamiento enfrente, acusando a los partidos que damos soporte a la Generalitat de la paralización de un proyecto importantísimo para la ciudad, que es el segundo cinturón de Tarragona. A veces nos encontramos en esta Cámara con este tipo de iniciativas de Convergència. Yo creo que esta es la segunda, la primera fue la enmienda de presupuestos de este grupo para este año legislativo, sobre la modificación de nuevo de la N-240, la autovía Tarragona-Mont Blanc. El estudio de impacto de este tramo empezó en el año 2000. Se fijaban tres alternativas, pero el Ministerio de Fomento dijo que la mejor alternativa era la c). Lo dice el Ministerio de Fomento cuando gobernaba el Partido Popular. Lo que ha hecho el Ministerio de Fomento sobre este estudio de impacto ha sido una continuidad total con lo que en su día dijo cuando estaba gobernado por el Partido Popular. Pasa muchas veces que los ayuntamientos dicen que preferirían otro trazado y el ministerio y la DYA dicen lo contrario. Esto no es una excepción. Si uno escucha al ponente de Convergència i Unió, parece que hay un clamor popular y una unanimidad total, cuando no es así. Ya se ha referido Francesc Vallès al respecto, pero sobre este tema hay diversidad de opiniones.

De este tramo de Reus-Alcañiz, trabajar en este momento no se está trabajando, en ninguno de los tramos. Estamos con proyectos constructivos, se ha intentado con licitaciones, ha durado muchísimo, pero la realidad es que en el tramo aragonés desde Alcañiz hasta el río Algás hace muchos años que está terminado y que en el tramo de Cataluña aún nos quedan pendientes el Pont del Asmà, la variante de Falset, la variante de Riudecols, la variante de Gadesa y la variante de Corbera. Yo solo pediría que estas cuestiones, que podríamos solucionar en el diálogo, contando con la opinión de los ayuntamientos, se cierren lo antes posible para hacerlas una realidad.

En este tema de la variante de Corbera cada uno tendrá su responsabilidad, pero hay grupos que han actuado más bien por interés electoral que atendiendo a la pronta realización de la obra.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra el señor Ricomà, del Partido Popular.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: En primer lugar, hay que dejar muy claras las fechas, los hechos que van asociados a las fechas y que, por tanto, determinan responsabilidades.

En este sentido me ha sorprendido muchísimo oír al portavoz del Grupo de Esquerra Republicana que el Ayuntamiento de Corbera conocía las tres opciones que plantea el estudio informativo en el año 2000. Hay un error de concepción terrible, porque lo que sucede en el año 2000 es que el Gobierno, en aquellos momentos del Partido Popular, da la orden de asistencia para realizar el estudio informativo. Estudio informativo que se pone en conocimiento de los ayuntamientos afectados y, por tanto, del Ayuntamiento de Corbera d'Ebre el día 14 de octubre de 2004. Es decir, que las instituciones afectadas directamente por esta infraestructura no saben de la decisión política que va asociada a la aprobación, en junio de 2004, del estudio informativo de que el trazado de la variante sería el correspondiente a la opción c), hasta fechas ya en responsabilidades de gobierno actuales, es decir, del Partido Socialista.

Hay que tener muy claro de ahí dos cosas: la primera es que el Partido Popular activa el primer paso que hay que dar para poder desarrollar al final una infraestructura sobre el territorio, que es la orden de estudio informativo con las correspondientes declaraciones de impacto ambiental. Es cierto eso lo hace el Gobierno del PP en 2000, pero acto seguido sucede una voluntad política traducida en decidir sobre las posibles ofertas de trazado descritas en el estudio informativo. Corresponde a la voluntad política determinar por cual de ellas se apuesta. Esta voluntad política es atribuible única y exclusivamente al Gobierno del Partido Socialista, que es quien aprueba el estudio informativo, y por tanto quien determina que la variante de Corbera siga el trazado marcado por la opción c). **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Sobre la proposición no de ley que se nos presenta y que insta precisamente al cambio de trazado propuesto por el Ministerio de Fomento a la variante de Corbera, sustituyendo la opción c) por la opción b), una proposición no de ley que no admite matices, de blanco o negro, de un trazado u otro trazado, interpretamos que tiene toda la justicia del mundo de ser considerada e interpretamos también que se produce en un momento oportuno. Tiene la justicia de ser considerada porque, incidiré en ello más tarde lo que hace es recoger la sensibilidad de la gente del territorio, de los colectivos, de las entidades, de las asociaciones y, evidentemente, de sus administraciones capitaneadas por el municipio y por el Conseil Municipal de la Terra Alta. Y lo que es más importante. He dicho que nos parecía oportuna por el momento procesal en el que se formula. Recuerdo que este estudio informativo con la opción propuesta está en fase de estudio de las alegaciones que se han presentado, entre ellas, la que presenta el propio Ayuntamiento de Corbera solicitando la modificación del trazado por el que ha optado el Ministerio de Fomento.

Es decir, que ahora, cualquier decisión de cambio que se produzca es una manifestación de voluntad política porque no lleva ninguna otra contraprestación. El cambiar de opinión, el cambiar de idea, no lleva asociada repercusión alguna porque la obra estuviera ya iniciada, porque la tramitación estuviera ya más avanzada, con los perjuicios que ello conlleva.

Esto de presentar y sugerir cambios positivos en el momento oportuno no sucedía tampoco en la legislatura anterior. Yo quiero recordar que en esta Comisión de Infraestructuras se llegaron a presentar proposiciones no de ley solicitando cambios de trazado en infraestructuras de obras ya iniciadas, con una clarísima voluntad política del grupo que entonces estaba en la oposición, el Grupo Socialista, de frenar, de confrontar, de generar inestabilidad. Ellos eran conscientes de que los cambios no eran posibles, pero el cariz político de su gestión les llevaba a tomar este tipo de iniciativas. No es el caso; ahora un cambio de voluntad comporta encontrar el consenso y hacer lo que más le convenga al territorio, sin ningún tipo, insisto, de contrapartida.

Lo que es obvio es que hay que priorizar la obra, lo que es obvio es que todas las actuaciones en la N-420 han de ser prioritarias en la lista de cualquier gobierno. Así lo hizo el Gobierno anterior del Partido Popular, que fue capaz de dar pistoletazo de salida en siete actuaciones, dos de ellas ya puestas en servicio, Coll Teixeta, Coll Negra y la variante sur de Reus, en una tercera, la variante de Falset, que cuando iban a adjudicar las obras, el propio Ayuntamiento de Falset, —y ahí se demuestra la capacidad de consenso del anterior Gobierno—, rectificó su postura inicial, creyó conveniente que hubiera otro trazado para su variante, y el ministerio paralizó y reinició el expediente con la nueva propuesta de trazado. El puente del río Algás, que está ya concluido, y luego tres variantes que el Gobierno del Partido Popular dio la orden de estudio informativo, la variante de Riudecolls, la de Gandesa y la de Corbera, que es la que ahora nos ocupa. Es una lástima, ahora que resulta francamente sencillo ante los tres escenarios posibles que se derivan del estudio informativo, que el Gobierno actual opte por aquella solución de menor consenso, opte por aquella solución menos asumida por la gente que conoce los efectos que puede tener dicha carretera, es decir, por la gente del territorio; opte, en definitiva, por generar un nuevo punto de conflicto sobre su política de infraestructuras en la demarcación de Tarragona.

Los tres trazados que propone el estudio informativo tienen su declaración de impacto ambiental, son ambientalmente asumibles. No se trata de caminos, ni se trata tampoco de pozos de agua; se trata sencillamente de facultar la libre voluntad del municipio de Corbera d'Ebre en cuanto a su desarrollo urbanístico, es decir, en cuanto a la planificación que hace de su municipio; se trata de dar oportunidad en cuanto a crecimiento y desarrollo económico en aquellas dos vertientes que el municipio de Corbera d'Ebre quiere explotar,

la vertiente agrícola y la vertiente turística, básicamente con este museo de información y de recuerdo sobre la Guerra Civil en una zona tan cruenta como el Ebro.

Quiero recordar que la opción propuesta desde el alto del municipio, donde está ubicado este museo al aire libre sobre la Guerra Civil, en lugar de poder divisar las Sierras de Pàndols y de Cavalls, que también tuvieron una importancia vital en el desarrollo de la Guerra Civil, verían cortada su perspectiva precisamente por el cruce de una carretera. Carretera que el señor Maldonado ha dicho que queda alejada de Madrid, cierto es, pero carretera y municipio que estaba en el primer itinerario terrestre que había entre Tarragona, Reus y Madrid, que era por Alcolea y pasaba en el límite de nuestra provincia por Corbera y Gandesa.

Entendemos que las razones son de peso y que la enmienda que presenta el Grupo Socialista lo único que quiere es ganar tiempo, demorar una infraestructura y presentar al municipio algo que ya ha presentado y sobre lo que el municipio ya se ha posicionado. Es un paraguas para paralizar el tema sin solucionar el problema de fondo. Solución del problema que se ciñe única y exclusivamente a recuperar la lógica, el sentido común, hacer caso a quien debe vivir la afectación de esta carretera, que son las personas que viven en la zona y, por tanto, abonarse a la sustitución del trazado propuesto por el Ministerio de Fomento de la opción c) por la opción b).

Esperemos que se entre en esta dinámica, en esta lógica y al final puedan, por el bien de la demarcación, consensuar este cambio de trazado todos los grupos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Maldonado, debe pronunciarse S. S. sobre si acepta o no la enmienda que ha formulado el Grupo Socialista.

El señor **MALDONADO I GILI**: Dado que solo me da treinta segundos, seré muy rápido. Quisiera empezar agradeciendo —quiero que conste en "Diario de Sesiones"— el tono y la forma del portavoz socialista. Podemos estar de acuerdo o no, pero el tono y la forma son importantes. Agradecemos el apoyo del Grupo Popular y lamentamos profundamente el tono y la forma del portavoz de Esquerra Republicana.

¿Qué tiene que ver la parálisis del Gobierno de Cataluña —lo ha denunciado el portavoz en el Senado—, qué tienen que ver los cortes de Boscos y Cala Romana en Tarragona? Hable S. S. con los vecinos y sabrá por qué lo hacen. Respecto a esta tortícolis política de mirar siempre hacia atrás y confundir 2000 con 2005, por respeto a su partido —que lo tengo, S. S. lo sabe—, no definiré sus palabras, pero para mí son tristes. Podemos estar de acuerdo o no, pero no entiendo esta agresividad en una proposición no de ley que se basa en una voluntad y que S. S. puede compartir o no, como comparte o no el portavoz socialista, pero sin acritud, porque aquí estamos para defender ideales y sentimientos,

no para hablar de tortícolis política, de atrás, de cortes, de ayuntamientos que no tienen nada que ver con Corbera d'Ebre.

De verdad, señor Andreu, siento que para hablar de Corbera d'Ebre cite a Tarragona, a Pere Macías, y no sé cuántos temas más. ¿Qué tiene que ver una cosa con la otra? Estamos hablando de una proposición no de ley que ha sido enmendada por el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Maldonado, diga si acepta o no la enmienda.

El señor **MALDONADO I GILI**: No la voy a aceptar y, voy a decir rápidamente por qué: porque me parece que la voluntad es buena, el fondo es bueno pero la forma no, porque sabemos que el ministerio no quiere aceptar ninguna modificación. Si tuviéramos la mínima posibilidad de que el ministerio pudiera a aceptar alguna modificación, la aceptaríamos encantados, porque queremos lo mejor para Corbera. Dice S. S. que esto significa retrasar pero no retrasa nada. Lo ha dicho el portavoz del Grupo Popular. Están los estudios de impacto hechos y solo hay que decidir una cosa o la otra.

No podemos aceptar la enmienda a esta proposición no de ley porque nos parece que no es la solución idónea. (El señor Andreu Domingo pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Ya se ha pronunciado S. S. Sabe, señor Andreu, que este turno no existe. El presidente suele dejarle al proponente alguna puntualización, porque la iniciativa es suya para que diga si acepta la enmienda, pero no para que abra otra vez el debate. Señor Andreu, considero que el debate está finalizado.

— SOBRE EL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE VIGO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000835).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día sobre el plan director del aeropuerto de Vigo, formulada por el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra la señora Porteiro.

La señora **PORTEIRO GARCÍA**: La iniciativa que tengo el honor de presentar en este momento se refiere al aeropuerto de Vigo, llamado también aeropuerto de Peinador, que da servicio a una extensa zona de la euro-región Galicia-norte de Portugal, desde luego al sur de la provincia de Pontevedra y al sur de Galicia en su conjunto y al norte del país vecino de Portugal.

Es una iniciativa en la cual destacamos el crecimiento importante que sufre el tráfico de pasajeros en ese aeropuerto y que ha desbordado las previsiones del plan director actualmente vigente, hasta el punto de que la cifra de pasajeros reales que el año pasado se consta-

tó estuvo a punto de rebasar el millón. **(Rumores.)** Señor presidente, me resulta muy difícil hablar con tanto ruido en la sala. Disculpe mi falta de concentración.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene razón, S. S. por favor, les ruego silencio. Puede continuar.

La señora **PORTEIRO GARCÍA:** Muchísimas gracias y disculpe mi exceso de sensibilidad.

Quería poner de manifiesto que las previsiones de crecimiento del plan director han quedado absolutamente superadas, eran unas previsiones muy conservadoras, como ya en el año 2001 se reconocía en esta misma Comisión en tiempos del anterior Gobierno del Partido Popular, y en el año 2004 la cifra de pasajeros que han utilizado estas instalaciones, estuvo a punto de rebasar el millón, algo que el plan director actual estimaba que tendría que ocurrir en 2015.

Hay, por lo tanto, un desfase muy notable y hay una demanda social ciudadana que hace urgente y necesario que desde el organismo autónomo AENA, el Ministerio de Fomento, se tomen medidas para agilizar todas las obras previstas en el plan director actualmente vigente y dar paso a un nuevo plan director que realmente consolide el crecimiento que parece ya imparable, todos los datos así lo demuestran, de este aeropuerto en una zona que tiene dificultades de comunicación por otra vía.

El Ministerio de Fomento, desde que se produjo el cambio de Gobierno ha tomado medidas importantes que favorecen esta iniciativa, lo que nos da pie a que la planteamos con la seguridad, con el convencimiento de que habrá respuesta positiva del Gobierno. La más importante es que los Presupuestos Generales del Estado del Gobierno Popular contemplaban una inversión para el Plan director de Vigo que estaba en torno a los 48 millones de pesetas hasta el año 2012 y el Ministerio de Fomento actual ha previsto 78 millones para ejecutar hasta el 2010. Hemos adelantado en dos años la finalización y hemos incrementando en 30 millones de euros la cantidad prevista.

La primera medida beneficiosa para el aeropuerto de Vigo, de Peinador, que tomó el actual Ejecutivo fue la instalación del sistema antiniebla, una vieja demanda, una demanda muy justificada que las características climatológicas de nuestro territorio, Galicia, hacían que en muchas ocasiones aviones que tendrían que aterrizar en el aeropuerto de Vigo fueran desplazados a Santiago, o en algunos casos se anularan operaciones. La prueba de que era una gran necesidad es que en los tres primeros meses de su instalación (se instaló, creo recordar, en junio del año pasado), se redujo en dos terceras partes el número de desviaciones y no hubo que cancelar ninguna operación.

En el año 2003 se habían desviado 91 vuelos a Santiago de Compostela o a La Coruña, y en el año 2004 solo se desviaron 31. Hay que recordar que no se debe

a fallos o a deficiencias en la instalación del ILS, categoría 23, sino a que hay muchas aeronaves que no están preparadas para actuar con este sistema antiniebla. Conocemos las previsiones del Gobierno para instalar un nuevo sistema antiniebla cuando se amplíe la pista.

Les comentaba antes que el tráfico de pasajeros es el mejor indicador de las necesidades de ampliación del esfuerzo económico y de infraestructuras para este aeropuerto. Y además me gustaría dejar constancia en el “Diario de Sesiones” y en la Comisión de que es el Aeropuerto de Vigo el aeropuerto que, sin tener líneas de bajo precio, más crece de España.

Estamos instando al Gobierno con esta iniciativa a que se ponga las pilas, a que trabaje de una manera intensa para beneficiar a una región y a una localidad que necesita de un impulso muy fuerte para que toda la energía y el potencial industrial, comercial y de turismo que tiene se consolide y siga avanzando. Y para ello es necesario, y así lo planteamos en nuestra iniciativa, que se amplíe el horario de apertura de las instalaciones aeroportuarias. En este momento el aeropuerto está abriendo desde las siete de la mañana hasta las 23:00 horas y nos parece necesario que el Aeropuerto de Vigo cuente con lo que se llama técnicamente el H-18, es decir, un horario de apertura de 18 horas, que realmente permita que compañías que puedan tener interés en operar desde el Aeropuerto de Vigo, sobre todo para conexiones internacionales, puedan hacerlo. Sabemos de la disposición del presidente de AENA, del señor Azuaga, en este sentido, porque ha hecho declaraciones públicas en esta misma línea, pero entendemos que debería haber un compromiso concreto y la fijación inmediata de un calendario para que esto pueda ser así. Si acaso, y por comentar algunas declaraciones, incluso creo que algún comentario que podré escuchar dentro de un momento de algunos otros portavoces en relación con la ampliación en un mayor grado de horas, quiero recordar que son los grandes aeropuertos los que tienen los horarios de 18 horas de apertura, excepto Madrid, Barcelona y Málaga. En el caso de Vigo nos equipararíamos al de Santiago de Compostela. Y una apertura de 24 horas tiene que estar muy justificada para que se pueda hacer el esfuerzo económico de ampliación de personal, etcétera, que eso demanda y en este momento esto no se da en Vigo.

Señor presidente, señorías, creemos importante que aprobemos esta proposición no de ley. Me gustaría muchísimo que todos los grupos, sobre todo aquellos que tienen presencia en la Comunidad Autónoma de Galicia y en mi ciudad, en Vigo, se mostraran en disposición de aprobarla, para que pudiéramos estar todos de acuerdo en esta demanda y en esta reivindicación beneficiosa para nuestra ciudad. Quedo a la espera de conocer si hay alguna enmienda en este sentido.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley le han formulado enmiendas el Grupo Parla-

rio Mixto y el Grupo Popular. Para la defensa de su enmienda, tiene la palabra la señora Fernández Dávila.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA:** Nosotros presentamos esta enmienda porque, si bien compartimos el fondo de la proposición, entendemos que con los matices que nosotros hacemos, independientemente de que estemos abiertos a cualquier otro tipo de matización, debería ser aprobada. Es cierto que es positiva una reducción al máximo de los plazos de finalización de las obras que en este momento se contemplan en el plan director, pero entendemos que es mucho más importante la agilización de las obras. Hay cuestiones que son urgentes en el plan director, como la ampliación del parking de automóviles, la ampliación de pista o los accesos al aeropuerto, y sería conveniente que se agilizará su iniciación. Y, teniendo en cuenta que en los presupuestos del año 2005 no se contempla, entendemos que sería importante que se contemplara en esta proposición no de ley. Evidentemente, si las obras se agilizan, también se acortan los plazos de su remate.

Por otro lado, la enmienda que hacemos al apartado dos, que pretende actualizar el plan director de manera que responda y que continúa en la propuesta de la señora diputada, es porque entendemos que es necesario la actualización del plan director, porque, aunque no hace muchos años que fue elaborado, hay o puede haber modificaciones en el futuro. También es cierto que el futuro es previsible hasta un determinado punto y me refiero concretamente al número de viajeros en este aeropuerto.

Nosotros entendemos que, si bien es necesaria la actualización del plan, no sería tan necesaria la elaboración de uno nuevo. Elaborar un nuevo plan puede significar de alguna manera paralizar el que existe en este momento.

El plan director que existe en estos momentos está vigente y lo que es necesario es agilizar las obras que se contemplan en el mismo. Estamos de acuerdo con que se acorten los plazos que se prevén en el plan director y también con que ese plan hay que actualizarlo, sin necesidad de hacer uno nuevo. Dado que son previsiones concretas sobre la evolución del propio movimiento del aeropuerto, con una actualización sería suficiente.

Voy a explicar el último punto. No hacemos la enmienda de las 24 horas porque nos parece excesivo en estos momentos, dadas las necesidades del aeropuerto. Pero sí que hacemos el matiz de ampliarlo media hora más de lo que lo hace la propuesta de la señora Porteiro por una experiencia propia, pero que es muy generalizada y que se da en muchísimas ocasiones: los últimos vuelos que tienen que aterrizar en Peinador, por retrasos en muchas ocasiones son desviados a Santiago, los retrasos exceden de las 00:30 horas que aquí se contemplan. Teniendo en cuenta los horarios que existen actualmente, podría ser más conveniente, respecto a estas posibles desviaciones a otros aeropuertos, mantenerlos abiertos hasta la una. De todas las

maneras nos parece ya positivo que se abra hasta las doce y media, hasta las 00:30 horas, como se contempla en la proposición no de ley y como ya informó el Gobierno en alguna ocasión, y esperemos que la información sea exacta y se cumpla.

Estos son los argumentos para defender nuestra enmienda, que esperamos que tengan algún tipo de aceptación por parte de la proponente, o cuando menos alguna transacción.

El señor **PRESIDENTE:** También ha formulado enmienda el Grupo Parlamentario Popular. Señor Mantilla, tiene su señoría la palabra.

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ:** Hemos escuchado las argumentaciones de la portavoz del Grupo Socialista y, tal como también decía la portavoz del Grupo Nacionalista Galego, el fondo está muy bien. Pero a mí me da la impresión, señorías, de que la proposición no de ley es una cortina de humo. Estamos próximos a unas elecciones autonómicas, y como no se está haciendo absolutamente nada en el Aeropuerto de Peinador, nada, absolutamente nada, no se están finalizando ni las obras que estaban consignadas en el presupuesto de 2004, a mí me da la impresión de que eso, ya digo, es una cortina de humo para que no sea un incumplimiento más de los que está haciendo el Gobierno central con Galicia.

A su señoría le podría leer una contestación que hace muy poco tiempo me ha dado el ministerio. Yo pedía al Gobierno el grado de ocupación del aparcamiento de Vigo. También el de Madrid está en la misma situación. Como bien saben sus señorías, porque lo sufrimos todos los días, el aparcamiento del Aeropuerto de Vigo está a plena capacidad todos los días y a todas las horas, hay que dejar los coches a la intemperie, costando exactamente igual que cuesta para los que están a cubierto o a mal cubierto. Se me dice que en tres meses el aparcamiento, todas las plazas, sería una realidad. Y que en enero de 2005 comenzarían las obras para por lo menos situar el aparcamiento en unas condiciones de utilización normal. Como bien sabe su señoría, a día de hoy no se ha hecho absolutamente nada en el aparcamiento del Aeropuerto de Vigo, y tampoco se ha hecho nada en todas las obras que estaban en el proyecto, en el plan director.

Yo le aplaudo el fondo, no le puedo aplaudir en absoluto la forma, de su proposición no de ley. Porque es, en definitiva, darle largas al Gobierno para que siga no haciendo nada en el Aeropuerto de Vigo. Usted dice que se agilicen los trámites. Usted bien sabe, señoría, que hay un clamor generalizado en el empresariado de Vigo de que, pese a quien pese, como usted bien decía, está incrementándose el número de viajeros, está incrementándose el número de mercancías transportadas, pese, vuelvo a repetir, a los ultrajes que sufre con mucha frecuencia la ciudad de Vigo. Repito que usted bien sabe que hay un clamor generalizado de todo el

empresariado de que es preciso adecuar el Aeropuerto de Vigo para que sea un aeropuerto de carga y descarga de mercancías. Como usted bien sabe, señoría, hay en estos momentos un aeropuerto en España, que es el de Vitoria, el cual está absorbiendo la práctica totalidad del pescado congelado, gran parte del cual viene de nuestros barcos que están faenando en empresas mixtas por todo el del mundo. Usted bien lo sabe. Y sin embargo el plan director del aeropuerto no contempla en absoluto la creación o la dotación de los medios necesarios para que el aeropuerto pueda ser un aeropuerto competitivo, o competidor en este caso, con el Aeropuerto de Vitoria.

De ahí que, insistiendo una vez más, en que es preciso que se acometan de una vez las obras en el aeropuerto, manteniendo la práctica totalidad de su mención, añadimos algunos aspectos por si acaso a alguien se le olvida lo que es necesario en el Aeropuerto de Vigo. Añadimos a su proposición no de ley unos aspectos que consideramos que son imprescindibles y que tienen que acometerse con prontitud. Es el alargamiento de la pista, el alargamiento o la ampliación de la terminal, una zona de aparcamientos (me refiero a aparcamientos de aviones), el aparcamiento de los coches.

Y usted hablaba del ILS. Es cierto que se puso en marcha en junio de 2004, curiosamente coincidiendo con un viaje del señor Zapatero a Vigo, me da la impresión. Creo que ha sido así, porque recordará usted que el ILS ya estaba instalado con antelación, pero no había entrado en funcionamiento. Parece que se quieren poner alguna medalla que no le corresponde, simplemente lo han puesto en funcionamiento, aunque la instalación ya lo había contemplado el anterior Gobierno. Pero hay algunos datos más, porque también contemplamos que hay que revisar ese ILS, porque ha dado lugar, como usted bien sabe y supongo que habrá sufrido, a desviaciones a Santiago o a anulaciones de vuelos. Independientemente de que hay determinados aviones que no pueden operar con el ILS porque no tienen dentro del propio avión los instrumentos necesarios, hay aviones de Iberia o de Spanair que sí los tienen, y que han tenido que ser anulados o desviados a Santiago, porque el ILS hay veces que no está operativo como debería estar. De ahí que también nosotros añadamos en nuestra enmienda que se revise el ILS.

Y en el segundo punto usted habla de un nuevo plan director. Por descontado, el plan director actual no contempla las necesidades de Vigo, no contempla que Vigo, como usted bien decía, es el eje o el centro de una gran comarca, no solamente gallega, sino del norte de Portugal. Y eso hay que contemplarlo. Pero le repito que también es imprescindible que el Gobierno contemple que Vigo tiene que ser un aeropuerto de carga y descarga, especialmente para el pescado de nuestros barcos que están por todo el mundo y que tienen que ir al Aeropuerto de Vitoria, que está muy alejado.

Por último, como le decía a la portavoz del Bloque Nacionalista Galego, está la propuesta que usted hace.

Yo sé que en la propuesta que usted hace hay tramos y hay aspectos, hay denominaciones para cada una de las aperturas: pero es poco, es insuficiente. Le decía que usted bien sabe que se han tenido que desviar muchos vuelos a Santiago por estar el Aeropuerto de Vigo cerrado, porque los últimos vuelos de la noche, muchas veces en pleno invierno, se retrasan demasiado y o bien los anulan o los tienen que llevar a Santiago. De ahí que nosotros propongamos que, como mínimo, y usted ya sabe que también es el clamor de la clase empresarial de Vigo, sea de 20 horas. Continuamente nos están presionando, a usted también, para que el Aeropuerto de Vigo este abierto las 24 horas.

Aceptando todo el cuerpo de su proposición no de ley, sin cambiar en absoluto su proposición no de ley, matizamos algunos aspectos y añadimos otros que son imprescindibles e irrenunciables para el Aeropuerto de Vigo. Y la discusión de si tienen que ser 18 horas, 18 horas y media, 20 ó 24, va a ser una discusión que siempre tengamos, y repito que la clase empresarial de Vigo demanda 24 horas. Nosotros nos conformamos de momento con 20.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario que no haya intervenido desea hacerlo? Señora Porteiro, lo único que quiero, y se lo pido por favor, es que me diga qué piensa de las enmiendas o si va, a formular una transaccional, no reabra el debate.

La señora **PORTEIRO GARCÍA**: Señor presidente, me gustaría pedrile que dejase la fijación de la posición al momento anterior a la votación, para intentar transaccionar con los proponentes.

El señor **PRESIDENTE**: Lo puede hacer. Como usted no es habitual en la Comisión le digo que es la práctica habitual, justamente hasta que se inicie la votación, los grupos disponen de la mañana para transaccionar. Lo que sí le digo a usted, como les digo a todos, es que antes de empezar las votaciones el presidente tiene que tener todas las transaccionales encima de la Mesa.

— **RELATIVA A LA CESIÓN GRATUITA AL AYUNTAMIENTO DE VIGO (PONTEVEDRA) DE LAS PARCELAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL AUDITORIO-PALACIO DE CONGRESOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000720.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al siguiente punto del orden del día, que es el que aparecía como quinto en la relación y que ha pasado a este lugar, que es el relativo a la cesión gratuita al Ayuntamiento de Vigo (Pontevedra) de las parcelas para la construcción del auditorio-palacio de congresos, formulada por

el Grupo Parlamentario Mixto. Señora Fernández, tiene su señoría la palabra para defender la propuesta.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA:** Presentamos esta proposición no de ley dada la gran controversia que tiene la ciudad de Vigo en el uso de las dos parcelas, las dos parcelas que mencionamos, en la avenida de Beiramar, que son de titularidad de la Autoridad Portuaria.

La controversia radica en que, en su momento, el Concello de Vigo, la Autoridad Portuaria y la Xunta de Galicia elaboraron y firmaron un convenio de colaboración para que en esas parcelas se construyera un palacio de congresos-auditorio, proyecto que para su viabilidad tiene que contar con una parte de financiación pública y al mismo tiempo con una parte de financiación privada. Después, en esas parcelas se construirían infraestructuras o edificios de iniciativa privada, como es un hotel.

El tema de fondo es el siguiente: previamente al convenio firmado por la Autoridad Portuaria, Xunta de Galicia y Concello, la Autoridad Portuaria también tiene un acuerdo en el que hace constar la innecesariedad de estas parcelas. Por lo tanto, su desafectación y cesión posterior al Concello de Vigo estaba pendiente del trámite administrativo correspondiente del Ministerio de Fomento, que es de quien depende la Autoridad Portuaria, o Puertos del Estado, previo, evidentemente, el informe de Patrimonio. El informe de Patrimonio llegó hace muy poco tiempo, un mes aproximadamente, después de que ya se comenzara el trámite administrativo con los anteriores responsables de la Administración. Y el informe de Patrimonio es negativo para la cesión gratuita al Ayuntamiento de Vigo, aduciendo que en esa parcela después iba a haber instalaciones de actividades privadas o de iniciativa privada. **(Rumores).**

El señor **PRESIDENTE:** Perdona un momento, señora Fernández. Señorías, les ruego silencio. Es casi imposible que la señora Fernández pueda articular su discurso y me sorprende su capacidad para hacerlo. Les pido silencio, por favor.

La señora **FERNÁNDEZ DÁVILA:** Gracias, señor presidente, estaba teniendo que elevar mucho la voz y lo notaba. Gracias, aunque entiendo perfectamente que tiene que haber reuniones en la Comisión, porque las hacemos en todas las comisiones para llegar a acuerdos.

Decía que el informe de Patrimonio, aduciendo que en parte de esas parcelas se iban a instalar edificios de iniciativa privada, recomienda la no cesión al Concello de Vigo, al Ayuntamiento de Vigo, de manera gratuita de esas parcelas, como es deseo del Ayuntamiento de Vigo, yo diría que de toda la ciudad de Vigo, para contar con unos terrenos y poder construir unas infraestructuras importantes para una ciudad como la nuestra,

de gran actividad económica y comercial; en estos momentos ya existen muchísimos eventos, congresos etcétera, pero en muy malas condiciones. Hay una cuestión que nosotros no podemos entender, y por eso presentamos la proposición no de ley. El Gobierno, en la cesión gratuita de esos terrenos, de esas parcelas, al Ayuntamiento de Vigo, hace constar que la instalación en los mismos de algunas infraestructuras que van a tener una actividad económica privada se haga a través del régimen de concesión administrativa y por tanto abriendo el concurso público correspondiente. Hasta el momento esas parcelas estaban siendo utilizadas en régimen de concesión administrativa, bien es cierto, por una empresa privada, como era Casa Mar o Cordelerías Mar, con una actividad industrial, pero privada, en absoluto pública, aunque podemos decir que sí tenían un interés general, como es la generación de puestos de trabajo; también lo tendrían las instalaciones privadas que se harían en estos terrenos, primero porque participarían, según el convenio al que hacemos referencia, en la financiación de uso público o del centro público, el palacio de congresos y auditorio, que es eminentemente público y por lo tanto de interés general. También la actividad económica privada que habría en esos terrenos, como la previsión del proyecto que ya existe en estos momentos para esa zona, sería un hotel y un aparcamiento, por lo tanto, generador también de puestos de trabajos. No podemos entender cómo se pudo desde la Administración central y Puertos del Estado acceder a una concesión administrativa a una empresa privada como la que acabo de mencionar, Casa Mar, titularidad de la concesión administrativa que en estos momentos tiene el Ayuntamiento de Vigo, hasta el año 2020, me parece, por comprarle esa titularidad a Cordelerías Mar y para resolver un problema de indemnización de impagos a los trabajadores de esta empresa, en crisis en su momento.

No podemos entenderlo porque además conocemos que en la ciudad de Vigo existen otras actuaciones de este tipo, aunque no sean en terrenos de la Autoridad Portuaria, pero sí en terrenos municipales del Ayuntamiento de Vigo. Son, por ejemplo, las concesiones administrativas, que se acaban, por cierto, de algunas infraestructuras hoteleras y de hostelería, por ejemplo, en la playa de Samil, un hotel que lleva aproximadamente más de 30 años instalado y que en estos momentos, como digo, se le acaba la concesión administrativa y tendrá que entrar en concurso de nuevo.

Nuestra propuesta va en el sentido de que entendemos lógico que una iniciativa privada no pueda tener gratuitos unos terrenos públicos, pero consideramos que, dada la innecesariedad reconocida por la Autoridad Portuaria de Vigo y dado que, después de ese reconocimiento, no tendría por qué haber problema para la desafectación de los mismos terrenos y su traslado o transferencia gratuita al Ayuntamiento de Vigo, por una razón fundamental, son terrenos que están en el Ayuntamiento de Vigo. En estos momentos, por necesidades

portuarias, formaban parte de los terrenos que son propiedad de esa Autoridad Portuaria, pero en el momento en que la Autoridad Portuaria no los considere necesarios lo lógico es que vuelvan a la ciudad de Vigo, y la ciudad de Vigo, la administración que tiene es el ayuntamiento, que se supone que tiene que estar administrando los intereses de toda la ciudad y de todas y todos los ciudadanos. La propuesta que hacemos es que los terrenos se transfieran gratuitamente al Ayuntamiento de Vigo y que el Ayuntamiento de Vigo, una vez que sea titular de estos terrenos, tenga —nosotros ya lo entendíamos así sin necesidad de este matiz, en ese documento de concesión, pero si es necesario lo planteamos así—, una vez que sean de titularidad del Ayuntamiento de Vigo, para la edificación, en este caso, de lo que sean iniciativas privadas se haga a través, como dije antes, de un concurso público y bajo régimen de concesión administrativa.

No podríamos entender que, dado lo que estamos diciendo, pueda haber una posición contraria, porque entonces no entenderíamos por qué hasta ahora Puertos del Estado tuvo en concesión administrativa Casa Mar. Es más, no podríamos entender que Puertos del Estado tenga en concesión administrativa otras instalaciones en la misma zona de la que estamos hablando y donde están ubicadas las parcelas 56 y 59, algunos astilleros, por ejemplo.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley le ha formulado enmienda el Grupo Parlamentario Popular; para su defensa, tiene la palabra su portavoz, el señor Mantilla.

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: En primer lugar, quisiera indicar que en la enmienda, que es de adición, hay un error de transcripción. El señor letrado ya lo sabe, pero para que los demás portavoces lo sepan.

No tengo otro ánimo que estar en total de acuerdo con el planteamiento que ha hecho la portavoz del Bloque Nacionalista Galego, referente a la situación que atraviesa en estos momentos la construcción del auditorio de Vigo, ciudad que, dicho sea de paso, es la número 14 en población de España y es la única ciudad, de las 14, que no tiene auditorio. No deja de ser curioso. Y hay otra cosa que una vez más tenemos que denunciar: el maltrato que está sufriendo Vigo por culpa del Gobierno central apoyado por el Partido Socialista. Señorías, bien fácil es de demostrar. Miren ustedes: palacio de exposiciones y auditorio de La Coruña, inversión total 41 millones de euros; financiación mixta (de la Xunta de Galicia, del Concello de A Coruña, de la Autoridad Portuaria de A Coruña y de la iniciativa privada, que tiene más del 50 por ciento del total de la inversión). Y señorías, señorías del Grupo Socialista, les quiero indicar que además la Autoridad Portuaria cedió gratuitamente los terrenos para la construcción de ese auditorio.

¿Por qué a Vigo se le niega la gratuidad de esos terrenos? ¿Por qué se le van a cobrar 3,96 millones de euros? Ya es irreversible, ya hay acuerdo, por tanto, ya sabemos que parte de la moción del Bloque Nacionalista Galego es atemporal, porque, vuelvo a repetirlo, ya no llega a tiempo. No cabe la menor duda de que Vigo, una vez más, es discriminada por el Gobierno central, apoyado por el Partido Socialista. Es fácil de demostrar. ¿Por qué a La Coruña se le ceden los terrenos gratis y por qué en Vigo hay que pagarlos? ¿Por qué a La Coruña le permiten una financiación mixta para el auditorio y por qué a Vigo no se le quiere permitir? Eso es pura y dura discriminación. Y los vigueses no estamos para aceptar todo tipo de discriminaciones y todo tipo de maltrato, porque pese a quien pese, pese a los políticos que pese, Vigo sigue creciendo, pese a todo.

Voy a ser muy breve, porque vuelvo a repetir que asumo todo lo que ha dicho la señora Fernández, lo asumo en su totalidad. Simplemente un comentario: cuando gobernaba en Vigo el Bloque Nacionalista Galego en unión con el Partido Socialista, hay un escrito del primer teniente alcalde, una persona muy conocida, don Carlos González Príncipe, remitió un escrito a la Consellería de Ordenación del Territorio gallega, en el cual decía que la financiación del auditorio era imprescindible que fuera mixta; es imprescindible que haya iniciativa privada. Esto lo decía su primer teniente alcalde en aquel momento en el Gobierno bipartidista de la ciudad de Vigo, Bloque-Partido Socialista. ¿Por qué ustedes han cambiado el criterio? ¿Cambian ustedes el criterio porque en Vigo en estos momentos gobierna el Partido Popular, incluso en minoría? Creo que no debe ser así. Los ciudadanos de Vigo no se merecen el maltrato que están sufriendo día a día del Gobierno central.

Como ya es irreversible la situación de que hay que pagar los 3,96 millones de euros, lo que hace el Partido Popular es una adenda a la proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego en el sentido de que esos 3,96 millones de euros reviertan a la ciudad de Vigo, que se inviertan en la ciudad de Vigo, mediante un convenio con el ayuntamiento, en actividades culturales. Supongo, señor portavoz del Grupo Socialista, que los vigueses tendremos su apoyo para que, en el supuesto de que haya que pagar, que creo que no queda más alternativa, esos 3,96 millones se reinviertan en la ciudad de Vigo en actividades culturales, mediante el oportuno convenio.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea consumir un turno? El portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Louro, tiene la palabra.

El señor **LOURO GOYANES**: Señorías, hago uso de la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Socialista para fijar posición en relación con la proposición no de ley del Grupo Mixto, Bloque Nacionalista

Galego, para la cesión de terrenos por parte del Gobierno para la construcción en Vigo de un auditorio y de un palacio de congresos.

Voy a empezar diciendo que es voluntad explícita del Gobierno, de Puertos del Estado, que ya lo ha hecho, de ceder todo el suelo necesario para la construcción del palacio de congresos de Vigo y para el auditorio de Vigo, porque entendemos y entiende Puertos del Estado, de acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente, que es una actuación, una iniciativa de interés público para la ciudad de Vigo. Por lo tanto, el auditorio y el palacio de congresos en la ciudad de Vigo dispone ya de los terrenos necesarios, todos los terrenos necesarios, para su construcción, cediendo las parcelas 57 y 59 de Beiramar, en Vigo. Llama poderosamente la atención —y lo que hay que escuchar— la intervención del portavoz del Grupo Popular, que habla de la marginación de la ciudad de Vigo. Señor Mantilla, el Partido Popular y usted mismo no acaban de llegar. El Partido Popular lleva 16 años gobernando en la Xunta de Galicia y el Partido Popular ha gobernado en España un montón de años, cuando menos las dos últimas legislaturas. Lo que usted ha dicho es cierto. No se ha invertido en Vigo desde la Xunta de Galicia del Partido Popular y desde los gobiernos del Partido Popular en Madrid; no se ha invertido en Vigo repito. Ustedes sabrán por qué y ustedes debían explicarlo. Yo creo, señorías, que en este momento las cosas han cambiado y el auditorio y el palacio de congresos de la ciudad de Vigo va a ser una realidad, fruto de la necesaria colaboración entre las distintas administraciones, la Administración central, la Administración autonómica y el Gobierno municipal.

Señor Mantilla, en el año 2002, el Gobierno de España, apoyado por el Partido Popular, negaba esta situación, en una respuesta escrita a un senador del Partido Socialista decía que no estaba en las previsiones del Gobierno de España que en Vigo se hiciera ninguna actuación de estas características. Reitero, señorías, la voluntad del Grupo Parlamentario Socialista, coincidente con la voluntad del Gobierno, de que se ceda todo el suelo necesario para la actuación de interés público. Pero, señorías, de acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente, lo que no puedo hacer, ni lo que nosotros tampoco podemos apoyar es que se ceda suelo público para la construcción de un hotel privado. Lo que no podemos apoyar, señorías, es que se ceda suelo público para la construcción de un aparcamiento privado. No, en La Coruña tampoco.

¿Qué diferencias hay entre La Coruña y Vigo en este caso? Que en un lugar hay gestión y en el otro lugar lo que hay es confrontación permanente. Mal camino para defender los intereses de Vigo por la confrontación permanente. Yo quiero decir a la señora diputada autora de la iniciativa que nuestro grupo apoya radicalmente que se ceda todo el suelo necesario, de acuerdo con la ley, de acuerdo con la voluntad política de nuestro grupo y

de acuerdo con la voluntad política del Gobierno. Eso se va a hacer y puede estar usted tranquila. Segunda cuestión: para el hotel de iniciativa privada y para el aparcamiento de iniciativa privada tendrá que haber gestiones por parte del Gobierno municipal de Vigo, y yo creo que encontrará la mejor disposición y la máxima colaboración del Gobierno central para que se desarrolle todo el complejo y que se lleve adelante. Pero lo que no puede hacer el Gobierno es tomar decisiones contra la Ley de Patrimonio del Estado. No se puede hacer ese tipo de actuaciones de esa manera. Por lo tanto, nuestro grupo no puede apoyar esta iniciativa y sí puede trabajar de una manera concreta para que toda la actuación pública en Vigo se lleve a cabo.

En cuanto a la enmienda que presenta el señor portavoz del Grupo Popular, debo indicarle para su buena información que el Gobierno de España y, en concreto, el Ministerio de Cultura tiene ya en marcha actuaciones importantes en Vigo. Saben ustedes que en Vigo hay un museo de arte contemporáneo que cada día está cogiendo más proyección y más relevancia, tanto en el espacio cultural español como en el espacio cultural internacional, y el Ministerio de Cultura tiene la voluntad de entrar a formar parte de ese patronato e incorporarlo de alguna manera a la red de museos singulares españoles. Señor Mantilla, el Gobierno está haciendo de alguna manera lo que usted propone. Por lo tanto, su preocupación debe quedar más calmada.

Señor presidente, señorías, nuestro grupo va a votar negativamente esta moción, aunque comparta una buena parte de la misma. Los ciudadanos de Vigo ya saben lo que está haciendo cada quien. El Partido Popular, desde la Xunta de Galicia, no invirtió un duro en Vigo en esta materia, sí lo hizo en todas las ciudades de Galicia, que disponen de auditorio, la única ciudad que no dispone de auditorio público es la ciudad de Vigo y es porque desde la Xunta de Galicia en 16 años, no sabemos las razones, las auténticas razones, no se invirtió en equipamientos de estas características. **(El señor Mantilla Rodríguez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: No, lo siento, señor Mantilla. ¿Algún otro grupo parlamentario desea intervenir?

Señora Fernández, tiene la palabra a efectos de si acepta o no la enmienda que le ha formulado el Grupo Parlamentario Popular.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Señor presidente, voy a opinar sobre la enmienda, brevemente, porque el comentario que se me ocurre después de este debate es que, como viguesa, lo que sobra en Vigo es el Partido Popular y el Partido Socialista. Así de claro. No aceptamos la enmienda por una razón, porque nosotros pedimos la cesión gratuita y no contemplamos en absoluto que el Ayuntamiento de Vigo tenga que invertir nada para poder utilizar esos terrenos.

— **RELATIVA A LA SUSPENSIÓN DEL PROCESO DE CREACIÓN DE LA AGENCIA PÚBLICA ESTATAL DE ALQUILER. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000840.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos ya al debate del último punto del orden del día, la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular relativa a la suspensión del proceso de creación de la agencia pública estatal de alquiler. Señor Matos, tiene su señoría la palabra para defender la proposición no de ley.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Señorías, según los datos que ha aportado el propio Ministerio de la Vivienda, el parque de alquiler de viviendas en España se sitúa en el 11,2 por ciento, frente a un 40 por ciento de media en el ámbito europeo. Nosotros consideramos que este dato no es ni bueno ni malo, es un dato que está ahí, porque dar a los ciudadanos españoles un mensaje de que tener una vivienda en propiedad es malo para la economía del país no es bueno. Lo que sí es preocupante son otros análisis realizados por expertos, que sitúan la demanda de viviendas de alquiler muy por encima de la actual oferta. Muchos de estos análisis hablan de tres veces de demanda con respecto a la oferta. Este desequilibrio sí es el que puede producir o está produciendo un incremento también constante de los precios de alquiler. Además, este dato se contrasta con otro dato que maneja el ministerio de que hay cerca de tres millones de viviendas vacías en España y que podrían aportarse al mercado de alquiler. Por lo tanto, estamos completamente de acuerdo en la necesidad de incrementar el parque de viviendas en alquiler. En la pasada legislatura ya se llevaron a cabo por parte del Gobierno del Partido Popular varias medidas incentivadoras. Una de ellas fue incorporar al impuesto de sociedades importantes incentivos fiscales.

En esta legislatura hemos presentado dos proposiciones no de ley, una relacionada con el fomento del mercado de alquiler y otra con que se apliquen lo antes posible los juicios rápidos que fueron aprobados para los procedimientos de desahucio en la última reforma de la Ley Orgánica del Poder Judicial en diciembre de 2003. Hemos presentado también dos proposiciones de ley para la reforma de la Ley de Arrendamientos Urbanos y de la Ley de Enjuiciamiento Civil. Lo hemos hecho porque estamos convencidos de que el hecho de que haya cerca de tres millones de viviendas vacías, porque sus propietarios no las ponen en el mercado de alquiler, es exclusivamente por la inseguridad jurídica que actualmente existe en la relación entre propietario e inquilino. Para solucionar esta inseguridad jurídica, y mientras no se modifiquen las normativas que yo acabo de citar, las comunidades autónomas y los ayuntamientos han venido en los últimos años creando distintos organismos, institutos, agencias o empresas públicas de

alquiler, que realizan unas determinadas funciones, como son la intermediación entre inquilinos y propietarios, es decir, tener una bolsa de viviendas susceptibles de ser alquiladas, una bolsa de posibles inquilinos y ponerles de acuerdo con sus propietarios. Además, garantizan al propietario el cobro de las rentas y el resarcimiento de los daños que se pudieran producir.

Éstas son las funciones que están desarrollando muchas agencias públicas de alquiler de carácter autonómico. Me voy a referir a varias de ellas, a la Agencia valenciana de alquiler, a la Bolsa de vivienda en Alguero, de la Xunta de Galicia, a la Bolsa de vivienda en alquiler y el programa Reviva del Gobierno de Castilla y León, al programa Palma Habitada, del Ayuntamiento de Palma de Mallorca, al Instituto de la Vivienda de La Rioja, a la Bolsa de vivienda joven de la Comunidad de Madrid o a la Agencia Municipal de Alquiler de la Comunidad de Madrid, que son empresas que realizan las mismas funciones que ahora pretende desarrollar la agencia estatal pública de alquiler.

El único motivo por el que el Grupo Parlamentario Popular nos oponemos a la creación de esta agencia pública estatal es que ya se está desarrollando esa misma labor que pretende hacer ahora la agencia estatal del alquiler, se está desarrollando en casi todas las comunidades autónomas. Y nosotros hemos dicho que nos parece un disparate que en una misma ciudad exista una agencia pública de alquiler de carácter municipal o autonómico y al lado una agencia estatal del alquiler realizando las mismas funciones.

El ministerio ha dicho que la función de esta agencia pública es complementar o coordinar las agencias públicas existentes. No nos imaginamos qué labor puede desarrollar la agencia estatal de alquiler en aquellas comunidades autónomas donde ya existe una agencia o un organismo de carácter autonómico. Sólo caben tres posibilidades: una, hacerle la competencia a las agencias autonómicas, lo cual es un auténtico disparate; dos, hacer convenios e intervenir en la gestión y por lo tanto controlar esos organismos autonómicos, que también nos parece un auténtico disparate; o tres, hacer convenios y dar una subvención a estas agencias autonómicas a cambio de que les proporcionen los datos de los contratos que realiza la propia agencia, con el fin de poderlos presentar la ministra de Vivienda en el Congreso de los Diputados. Los 6.000.000 de euros que costaría la creación de la agencia nos parecen una barbaridad.

Nosotros hemos presentado una proposición no de ley que creemos que puede ser aprobada por todos los grupos parlamentarios. Es muy simple: insta al Gobierno a suspender el proceso de creación de la agencia pública estatal de alquiler y a destinar los fondos previstos para su creación y desarrollo a contribuir económicamente al funcionamiento de las agencias o empresas ya creadas o que se creen con la misma finalidad en los ámbitos autonómicos y locales. Creo que éste es el sentir de todos los grupos parlamentarios de la Cámara,

que han manifestado públicamente la necesidad de respetar las competencias que tienen las comunidades autónomas en materia de vivienda. El Parlamento de Canarias, hace apenas quince días, aprobó una resolución en la cual se instaba al Gobierno de Canarias que a su vez instara al Gobierno del Estado a suspender la actividad de la agencia estatal de alquiler, destinando los fondos asignados a ella a contribuir al funcionamiento de los organismos públicos canarios competentes en materia de vivienda. Hay también presentada en esta Cámara una proposición no de ley firmada por los grupos de Izquierda Unida y de Esquerra Republicana que participa de este mismo espíritu. En la exposición de motivos, Esquerra Republicana e Izquierda Unida hacen referencia a que el artículo 148.1 admite el derecho de las comunidades autónomas a ejercer la competencia en política de vivienda. En su segundo párrafo habla de que los sucesivos planes de vivienda españoles han ido marcando con una gran rigidez las normas a seguir. En el tercer párrafo habla de la necesidad de devolver el ejercicio de las competencias a las comunidades autónomas y de que se hace necesario un mayor grado de autonomía de las políticas de vivienda. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego silencio, por favor. Es imposible construir una intervención así.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Gracias, señor presidente. En la parte dispositiva de esa proposición no de ley dicen que el nuevo plan de vivienda distribuya en los presupuestos generales del Estado las dotaciones financieras de forma equitativa entre las comunidades autónomas, atendiendo prioritariamente a criterios demográficos. En el punto tercero dice que se aplique el criterio de subsidiariedad y de gestión de las comunidades autónomas, que se respete que las comunidades autónomas ejerciten libremente las competencias que, en virtud de la Constitución y los decretos de transferencia, tienen atribuidas. También puede ser y debe ser aprobada y apoyada por el Grupo Parlamentario Socialista. Hace unos días el presidente Rodríguez Zapatero, en su balance de su primer año de gobierno decía que no se puede gobernar en contra de las comunidades autónomas. Pues bien, las comunidades autónomas de Galicia, de Castilla y León, Baleares, La Rioja, Madrid, Valencia, Murcia, Canarias (gobernada por Coalición Canaria), Euskadi (gobernada por el Partido Nacionalista Vasco) y Cataluña, que me imagino que por las reivindicaciones constantes que están haciendo están de acuerdo en que la Agencia Estatal de Alquiler no ejercite sus competencias en la Comunidad Autónoma de Cataluña, deben aprobar esta ley. Yo les pido su voto favorable.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean hacer uso de la palabra, dado que esta proposición no de ley carece de enmiendas?

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, señor Herrera.

El señor **HERRERA TORRES**: El señor Matos hace alusión a una proposición no de ley presentada por nuestro grupo parlamentario, también por el Grupo de Esquerra Republicana, en la que hacíamos referencia precisamente al desarrollo competencial en materia de política de vivienda. Esa es nuestra postura y esa es nuestra política. Nuestro grupo parlamentario, y así lo hemos expresado también al ministerio, se muestra crítico con algunas de las políticas que se están ejerciendo por parte del Ministerio de Vivienda, ya que entendemos que precisamente estas políticas digamos que van más allá del marco competencial. Ahora bien, a mí me gustaría destacar que estas políticas, al menos en algunos de sus elementos, en algunos de sus detalles, no son nuevas. A mí me gusta que el señor Matos ahora mismo comparta nuestra inquietud. Pero el señor Matos, que al igual que yo no estábamos en la legislatura pasada en el Congreso, sabe, como yo sé, que precisamente algunos de los elementos en los que nosotros nos mostramos críticos en torno al ministerio no son nuevos, que ya se vienen ejerciendo.

Nuestro grupo presentó esta proposición como una advertencia, y lo digo abierta y francamente, para garantizar que el Ministerio de Vivienda hiciera un ejercicio de sus competencias, de acuerdo con lo que le marca la Constitución. Primer elemento. Segundo elemento, en torno a la sociedad, porque en realidad estamos hablando, no de agencia, que era uno de los primeros nombres, sino de sociedad pública del alquiler. Nuestro grupo parlamentario también se ha mostrado crítico en algunos de los elementos. Cuando participamos en Cataluña, como Iniciativa per Catalunya-Verds—de hecho, las tareas de vivienda se encomiendan a gente de Iniciativa per Catalunya-Verds—, como cuando participábamos en Euskadi con Ezker Batua, o en el Gobierno de Asturias, nos hemos mostrado críticos con algunos de los elementos que podía suponer esta sociedad pública de alquiler. La sociedad pública de alquiler en ningún caso puede suponer una competencia con aquellas sociedades o agencias existentes, ya sea en el marco de comunidades autónomas o de los ayuntamientos; debe además concertar las políticas con aquellas administraciones que tienen la competencia, con las comunidades autónomas, siendo éstas precisamente las que tienen que orientar; y a la vez, en el caso de no coincidencia de todas y cada una de las políticas que les definen las comunidades autónomas con la sociedad pública de alquiler lo que debería hacer el Ministerio es ceder los recursos necesarios y suficientes a la comunidad autónoma, para que esta comunidad autónoma, que es la que tiene el ejercicio de sus competencias, pueda desarrollar sus políticas.

Nuestro grupo entiende que la medida que plantea, en este caso el Grupo Popular es un medio de choque. Yo entiendo esto en un grupo de oposición. Nuestro

grupo intenta ser de oposición influyente y, por tanto, como oposición influyente que pretendemos ser y que creo que en algunos casos somos, lo que plantea es no a la suspensión de esta agencia pública estatal de alquiler, que en algunos casos puede ser útil, que en algunas comunidades autónomas, donde no se ha hecho esta política, puede incidir positivamente en la incentiva-ción de estas líneas; incluso, como en el caso de Ceuta o Melilla, podría realizar una tarea que las ciudades autónomas en algunos casos no pueden desarrollar. No es, depende de cómo se haga, necesariamente negativo, puede ser positivo.

Nosotros planteamos la urgencia, y éste es el compromiso que nosotros queríamos trasladar, por supuesto al Grupo Socialista pero también al resto de grupos parlamentarios, de un compromiso para firmar una proposición no de ley en la que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a concertar el apoyo de las políticas de mediación por alquiler con las comunidades autónomas, que éstas sean las que decidan, dedicán-doles en el marco del nuevo plan de vivienda los recursos financieros y técnicos necesarios. Que sean nuevamen-te las comunidades autónomas quienes lo hagan, que sea éste el mecanismo principal, en definitiva, para el desarrollo de las políticas de mediación en materia de alquiler. Cuando lo requiera la comunidad autónoma, por supuesto, la sociedad pública de alquiler estatal podrá operar en su territorio; siempre que lo requiera la comunidad autónoma y nunca en el caso de que la comunidad autónoma no lo solicite, en cumplimiento de sus competencias.

Para concluir, nuestro grupo parlamentario entiende que esta medida de la suspensión es una medida de choque fuerte, dura, que la sociedad puede tener ele-mentos positivos, pero nuestro compromiso se basa en el desarrollo de una proposición no de ley que quere-mos firmar con el Grupo Socialista. Por supuesto que quede bien claro que esto se debe hacer con la concu-rrencia y la competencia de las comunidades autóno-mas y con aquellos criterios financieros, técnicos, que las comunidades autónomas decidan, dando, en este caso la sociedad pública de alquiler este apoyo neces-ario a las comunidades autónomas.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlama-ntario Vasco, señor Beloki, tiene su señoría la palabra.

El señor **BELOKI GUERRA:** Yo me declaro una oposición no influyente, no consigo influir. Comprendo que quien tiene influencia crea que el destino va a ir por donde él está marcando en este momento y quizá tenga razón. En cualquier caso quiero recordar que estamos en un debate recurrente en algún sentido. Desde el comienzo mismo de la legislatura hubo grupos que entendieron que no se debía crear siquiera el ministe-rio, porque, puesto en marcha, alguien pensaba que iban a venir de aquellos polvos estos y otros lodos. Mi grupo no se negó a que se creara el ministerio, pero

advirtió, creado el ministerio, que a ver si ahora volve-mos a montar la historia al revés de como estaba mon-tada. Y según pasa el tiempo nos parece que las cosas van por ahí, que se puso el hábito y ya tenemos al monje y va predicando y va haciendo las cosas en la dirección equivocada. Los ciudadanos de Euskadi, por hablar de los que yo más conozco en este tema, no echaban en falta esta sociedad. En absoluto, porque ya hay una, ya existe y ya está funcionando. Y ahora alguien les tiene que decir que se va a generar una sociedad estatal para lo mismo. Algún día dirán: ¿es que estas sociedades las van montando por cofradías o por todo tipo de instituciones? Ustedes a eso lo llaman transparencia administrativa, ustedes a eso lo llaman coordinación administrativa y colaboración administra-tiva, ustedes a eso lo llaman facilitación a los ciudada-nos de la labor, etcétera. No lo entenderá nadie en Eus-kadi, nadie. No debiera entenderlo nadie. Yo no sé si en algunos determinados territorios una sociedad hace falta; que la creen no sé si a nivel autonómico o al nivel que sea, porque no entro a juzgar lo que cada territorio y cada institución debe hacer, pero mi grupo tiene un temor creciente, a la vista de los hechos, de que ya esta-mos montando todavía más lío, que no hacía falta en absoluto. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE:** Silencio, por favor, les ruego silencio.

El señor **BELOKI GUERRA:** Nosotros vamos a apoyar la proposición no de ley del Grupo Popular, entre otras cosas, para ver si al menos se toma un tiem-po el ministerio y no crea nada hasta que los grupos que son de oposición pero son influyentes hacen que las cosas vayan en otra dirección a la que de momento están yendo. A ver si hay suerte entre todos, para que al final de la historia no estemos en una maraña que, insis-to, nadie entenderá más que el que está en el ministerio, que va en su propia lógica creando las cosas, no al ser-vicio de los ciudadanos, sino al servicio de otras cosas, cuando creo que todos debiéramos estar limpiando un poco la maraña administrativa más que aumentándola.

El señor **PRESIDENTE:** Finalmente, por parte del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su por-tavoz, el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** Señorías, el pro-blema de la vivienda es un tema evidentemente com-plejo y la proposición no de ley que hoy nos trae el Grupo Popular se circunscribe, a una de las patas de ese complejo problema que es el tema de las viviendas en alquiler.

Me sorprende que hoy el señor Matos, portavoz del Partido Popular, hable de todas las medidas que pusie-ron en marcha para arreglar el problema del alquiler, cuando la realidad es que durante los ocho años del Gobierno popular hubiese estado muy bien que estas

medidas las hubiesen tomado al principio de su legislación, no al final, porque resulta que las viviendas en alquiler pasaron de ser el 18 por ciento a ser el 11 por ciento, según el censo de población y vivienda del año 2001. Por tanto yo creo que sí coincidimos en el análisis pero no en las valoraciones. En el análisis de la realidad hay dos temas: primero, que el porcentaje de viviendas en alquiler está muy por debajo de la vivienda en alquiler en nuestro entorno. En España, en este momento tenemos que estar por debajo del 11 por ciento, pero según el último censo es del 11 por ciento; Alemania, 57 por ciento; Francia, 38 por ciento; Reino Unido, 31 por ciento. Otro dato es que en España existen 3.100.000 viviendas vacías. Supongamos que no todas esas viviendas son susceptibles de ser puestas en el mercado de alquiler, bien porque no están en condiciones adecuadas, bien porque... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, les ruego silencio, por favor.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** ...bien porque se encuentran en municipios donde no son necesarias, pero sí existe una valoración que establece que en torno a un millón de viviendas vacías podrían salir al mercado de alquiler, un millón de viviendas vacías que estarían además en ciudades de más de 100.000 habitantes. ¿Qué es lo que ocurre? ¿Por qué no salen al mercado? ¿Podemos permitirnos el lujo de tener esas viviendas vacías, sin que contribuyan a producción alguna, y decir que tenemos que seguir construyendo viviendas al ritmo que lo estamos haciendo en la actualidad de 750.000 al año, más de que lo hace Alemania y Reino Unido juntos? ¿Podemos permitirnos ese lujo, señorías?

Existe, creo yo, y lo ha dicho el Grupo Popular, un amplio consenso en que es necesario reactivar el mercado de alquiler. Aquí existe un consenso yo creo que de todos los partidos políticos y de todos los sectores sociales porque todos somos conscientes de que un mercado amplio de viviendas en alquiler permitiría el acceso temporal a una vivienda para un segmento de la población que de otra forma no puede disfrutar de ella, como es el caso de los jóvenes y familias con un moderado poder adquisitivo. Facilitaría y permitiría una mayor movilidad geográfica de la población laboral, y también una política orientada al alquiler supone un aumento de la libertad de elección de los usuarios. Yo creo que esos son argumentos importantes que avalan que exista un consenso respecto a la necesidad de avanzar en un mercado de alquiler más amplio. Si existe ese consenso en cuanto a que hay que abordar el tema del alquiler, ¿qué es lo que pasa, por qué esta postura del Partido Popular? Yo creo que la forma que tienen el Partido Popular y el Partido Socialista de abordar los problemas, no solamente el de la vivienda sino otros muchos, no es el mismo, y lo hemos visto en numerosas ocasiones. ¿Qué es lo que dice el Partido Popular? Que habrá que dejarlo a las fuerzas del mercado y el merca-

do ya arreglará la situación. Pues no ha ocurrido eso, el mercado no arregla este problema, y el problema del alquiler no es de una comunidad autónoma; es de prácticamente todas las comunidades autónomas. Lo que planteaba el Partido Popular en su programa electoral era crear unas sociedades para la promoción de viviendas en alquiler, página 128 de su programa electoral: crear unas sociedades privadas para resolver este tema. El Partido Socialista asumió con la creación del ministerio un compromiso de abordar globalmente el problema de la vivienda en España, pero somos conscientes, como se ha dicho aquí, de que las competencias están repartidas, que las del Ministerio de Vivienda son las que son y que la inmensa mayoría de las competencias las tienen comunidades autónomas y ayuntamientos. Pero si existe un plan de vivienda que nadie ha cuestionado, cuyo presupuesto se ha incrementado este año en un 32,5 por ciento, que se hace en colaboración con las comunidades autónomas, cada una de las cuales marca los objetivos que cree que son adecuados para su realidad, y eso se puede consensuar, ¿por qué no avanzar también en esa política de colaboración entre Ministerio de Vivienda y las comunidades autónomas para que no sea solamente la política del plan de vivienda sino también una política más específica de alquiler de viviendas? ¿Qué objetivos tiene esta Sociedad Pública de Alquiler? Comentábamos que existe un millón de viviendas que no salen al mercado. ¿Por qué no salen? Porque hay inseguridad, porque el propietario dice: si saco la vivienda, en muchos casos no me pagan el alquiler, me destrozan el piso, etcétera. Por tanto, hay que darle confianza a los propietarios. ¿Qué es lo que se pretende hacer con esta sociedad? Que no sea solamente una sociedad de intermediación que ponga en contacto al propietario con el inquilino, sino que también garantice el cobro del alquiler y que, una vez que el propietario reciba nuevamente su piso, esa recepción sea en las mismas condiciones en las que él lo pasó a la Sociedad Pública de Alquiler. ¿Esto quiere decir que dicha sociedad va a actuar de espaldas a las comunidades autónomas? Evidentemente que no. Ni lo puede hacer legalmente ni existe esa voluntad política. La voluntad política del Ministerio de Vivienda es que la sociedad actúe de acuerdo con las comunidades autónomas.

El señor Matos hablaba de competencia. Evidentemente, no. Usted está pensando en términos de mercado, siempre en plan de competencia. Nosotros estamos pensando en términos de administraciones públicas y, por tanto, de cooperación, no de competencia. Hipótesis descartada. Mencionaba que son convenios para controlar. Pero ¿por qué convenios para controlar? **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, les ruego silencio.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** ...O que son convenios para recogida de datos. ¿Usted cree que es malo recoger datos sobre un problema real en este país como

puede ser el de la vivienda? Que exista una colaboración entre comunidades autónomas y el Ministerio de Vivienda para diagnosticar certeramente y con precisión un problema tan importante como el de la vivienda ¿eso cree usted que es negativo? Pues dígalos.

Voy abreviando y para ello voy a pasar a algo que plantea el Grupo Popular. Piden que desaparezcan o que se paraliquen las actuaciones que conducen a la creación de la Sociedad Pública de Alquiler. Usted sabe perfectamente que en el debate de presupuestos ustedes plantearon una enmienda para suprimir los seis millones de euros que estaban destinados a la Agencia Pública de Alquiler. Aquella enmienda se rechazó no solamente en la Comisión sino también en el Pleno. Por tanto, tenemos unos presupuestos aprobados por la mayoría de la Cámara que avalan esa propuesta. Luego dicen algo tan ambiguo y con tan poco rigor que resulta difícil de entender que esta proposición no de ley la haga un partido que hasta hace un año ha estado en el Gobierno: destinar los fondos previstos para su creación y desarrollo a contribuir económicamente al funcionamiento de las agencias o empresas ya creadas. ¿También a las empresas? No, una empresa no es pública, a no ser que se especifique.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras, le ruego vaya terminando.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Pero es que no termina ahí, porque siguen diciendo: de las que existen o de las que se creen ¿y cómo hacemos ese reparto de los seis millones entre las que ya existen y las que se creen? ...con la misma finalidad en los ámbitos autonómico y local. Es una propuesta que evidentemente mantiene la línea del que era ministro de Fomento: de que el problema de la vivienda no es un problema de la Administración del Estado, del Gobierno de la nación, es un problema de los ciudadanos, que lo arregle cada uno como pueda. Y aquí existió un compromiso y por eso se crea un ministerio... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego silencio.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: ...y no va a actuar como ustedes han pretendido decir hoy aquí, de espaldas a las comunidades autónomas, sino coordinadamente con aquellas comunidades autónomas que lo crean oportuno, igual que se hace en el plan de vivienda—ustedes saben que no todas las comunidades autónomas tienen un plan de vivienda—, y en la misma línea se va a trabajar para el desarrollo y el fomento del mercado de alquiler. Por eso, señoría, lamento que su posición en este tema sea de confrontación total y no de colaboración para solventar un problema que afecta a muchos millones de ciudadanos de nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, finalizado el debate, vamos a iniciar las votaciones. La primera pro-

posición no de ley es la relativa al soterramiento de la vía férrea en el casco urbano de Sant Feliu de Llobregat (Barcelona), formulada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). A esta proposición no de ley ha llegado a la Mesa una transaccional que parece que suscriben todos los grupos parlamentarios, excepto el Grupo Parlamentario Socialista. ¿Es correcto? (**Pausa.**) Les paso a leer la transaccional, porque es la que se someterá a votación. Dice así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno español a: 1. Que en el marco de sus competencias el Ministerio de Fomento, como titular de la infraestructura ferroviaria, acelere el proyecto histórico con las administraciones con competencia urbanística (Generalitat de Catalunya y ayuntamiento) para llegar a los acuerdos necesarios para la realización del proyecto de integración del ferrocarril en Sant Feliu de Llobregat. 2. Que una vez que se alcancen estos acuerdos, se firme, antes de la presentación de los Presupuestos Generales del Estado de 2006, el oportuno convenio y se establezcan los compromisos presupuestarios necesarios para hacer frente a las inversiones que le correspondan al ministerio.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos ahora la proposición no de ley número 2, sobre potenciación del transporte ferroviario en las Islas Baleares. También se ha llegado a una transaccional que paso a leerles a sus señorías y que es la que se someterá a votación: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que en el desarrollo del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) se contemplen las previsiones necesarias para que, previas las oportunas negociaciones, se firme un convenio para la financiación de infraestructura ferroviaria en la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.

Efectuada la votación, dijo

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

Pasamos a la tercera, que, como recuerdo a sus señorías, se debatió conjuntamente con la octava, pero no ha habido acuerdo, con lo cual se votarán separadamente. La proposición no de ley número 3, formulada por el Grupo Parlamentario Popular, es la relativa a propuestas de mejora en el actual servicio de AVE lanzadera que realiza el trayecto Madrid-Ciudad Real-Puertollano y viceversa.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Señorías, votamos a continuación la cuarta, relativa a la inclusión de la ciudad de Zaragoza en el marco de los

planes de movilidad de las áreas metropolitanas, dentro del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Señor presidente, como el debate ha sido conjunto, la votación de la iniciativa del Partido Socialista...

El señor **PRESIDENTE**: Sí, pero al no haber habido transaccional, hemos dicho que íbamos a seguir el orden de las votaciones, es decir, que la votaremos cuando llegue.

Vuelvo a repetir, vamos a votar la cuarta, la de la inclusión de la ciudad de Zaragoza en el marco de los planes de movilidad.

Efectuada la votación, dijo

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

Pasamos a la quinta, relativa a la cesión gratuita al Ayuntamiento de Vigo (Pontevedra) de las parcelas para la construcción del Auditorio-Palacio de Congresos, formulada por el Grupo Parlamentario Mixto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a continuación a votar la número 6, por la que se insta al Gobierno a modificar el trazado de la variante de la carretera N-420 a su paso por Corbera d'Ebre (Tarragona), formulada por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

El señor **MALDONADO I GILI**: ¿Se puede repetir la votación? No me salen los números.

El señor **PRESIDENTE**: Mire, han votado en contra el Grupo Socialista, que son 18, Esquerra Republicana, que es uno, y Coalición Canaria, que es otro. Son 20 votos. Han votado a favor el Grupo Parlamentario Popular, Convergència i Unió e Izquierda Unida-Verds, y se ha abstenido el Grupo Mixto. ¿Es correcto? Luego

eso da el resultado exacto que había dado el presidente. **(Rumores.)**

Pasamos a la siguiente, que es la relativa a la adquisición por parte del Ayuntamiento de San Sebastián de los terrenos de los cuarteles de Loiola y del centro penitenciario de Martutene para la construcción de viviendas, formulada por el Grupo Parlamentario Vasco.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cinco; en contra, 34.

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido rechazada

Señorías, pasamos a continuación a la número 8, que es sobre el servicio de la lanzadera AVE a Ciudad Real, del Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Vamos a votar la número 10 sobre el plan director del aeropuerto de Vigo. Sobre esta hay una enmienda transaccional que les paso a leer a sus señorías, porque es la que se votaría: 1. Tomar las medidas pertinentes para agilizar las actuaciones previstas en el actual plan director del aeropuerto de Vigo para reducir al máximo la finalización de las obras, teniendo presente que las preceptivas tramitaciones previas medioambientales y de adquisición de terreno puedan incidir en los plazos y presupuestos de algunas actuaciones. Los puntos 2 y 3 mantienen la redacción de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos, finalmente, señorías, la proposición no de ley relativa a la suspensión del proceso de creación de la Agencia Pública Estatal de Alquiler, formulada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Finalizado el orden del día, se levanta la sesión.

Eran las dos y veinticinco 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**