



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2005

VIII Legislatura

Núm. 310

## FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 17

celebrada el miércoles, 1 de junio de 2005

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Preguntas:

- Del señor Ayala Sánchez (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre existencia de una primera edición del sello conmemorativo de la boda de los Príncipes de Asturias, que fue posteriormente anulada (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/007141) (Número de expediente 191/000887.) ..... 3

#### Proposiciones no de ley:

- Sobre la construcción de un aeropuerto en la provincia de Huelva. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000834.) ..... 4

	Página
— Sobre actuaciones urgentes en el servicio de cercanías de Renfe en Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000625.) . . . . .	6
— Sobre las infraestructuras en la comarca de Ferrolterra. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000765.) . . . . .	10
— Relativa a la construcción de un helipuerto civil en el puerto de Algeciras, que permitirá en el futuro la conexión aérea con la Ciudad Autónoma de Ceuta. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000970.) . . . . .	13
— Por lo que se insta al Gobierno a mejorar las infraestructuras varias de la carretera II y la autopista AP-7 a su paso por Girona. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000779.) . . . . .	15
— Relativa al proyecto de tren de doble vía en su tramo Sants-El Prat de Llobregat-terminal 1 y 2 del aeropuerto de Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC). (Número de expediente 161/000882.) . . . . .	21
— Relativa al acceso de la autopista AP-9 con la Ciudad de la Cultura. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000890.) . . . . .	23
— Relativa a la gratuidad de peajes en el tramo Puente de Rande-Vigo, A Barcala-A Coruña en la AP-9. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto (Número de expediente 161/000958.) . . . . .	26
— Sobre la liberación de peajes en los tramos periurbanos de la autopista AP-9. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000968.) . . . . .	26
— Relativa a licitación de determinadas actuaciones en Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000973.) . . . . .	31
— Sobre el Plan Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000974.) . . . . .	31

### Se abre la sesión a las nueve horas y cuarenta minutos de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les pido disculpas por el retraso, pero nos había convocado el presidente de la Cámara a un desayuno a las ocho y media de la mañana y se ha prolongado más de lo previsto, hasta el punto de que no ha terminado todavía.

Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión. En primer lugar, les quiero plantear una modificación del orden del día, que es que la pregunta consecuencia de pasar a pregunta oral la pregunta escrita relativa a la primera edición del sello conmemorativo de la boda de los Príncipes de Asturias se pase a tratar en primer lugar. La segunda pregunta ha sido retirada por su proponente.

Me han solicitado también otro cambio: que la proposición no de ley relativa a la construcción de un helipuerto civil en el puerto de Algeciras, que permitirá en el futuro la conexión aérea con la Ciudad Autónoma de Ceuta, que figura en noveno lugar, pase al punto tres o cuatro, porque el diputado que la tiene que defender tendría que ausentarse. ¿Les parece bien a sus señorías? **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra.)** Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, no hemos podido localizar al diputado que va a defender esa proposición no de ley, no ha llegado todavía; yo rogaría que nos diera tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Si les parece bien, la podemos fijar como punto número cuatro.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, podría ser después de la número tres, después de la proposición no de ley sobre Ferrolterra.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo. La fijamos después de la número tres.

Con estas modificaciones del orden del día, damos paso al primer punto, al que va a contestar la señora subsecretaria de Fomento.

#### **PREGUNTAS:**

#### **— DEL SEÑOR AYALA SÁNCHEZ (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO), SOBRE EXISTENCIA DE UNA PRIMERA EDICIÓN DEL SELLO CONMEMORATIVO DE LA BODA DE LOS PRÍNCIPES DE ASTURIAS, QUE FUE POSTERIORMENTE ANULADA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/007141) (Número de expediente 191/000887)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la pregunta sobre la existencia de una primera edición del sello conmemorativo de la boda de los Príncipes de Asturias, que procede de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/007141.

Para formular la pregunta, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Doy por formulada la pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Señora subsecretaria, tiene la palabra.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Vivanco Bustos): Como todos ustedes conocen, para conmemorar el acontecimiento de la boda de los Príncipes de Asturias, la sociedad estatal Correos y Telégrafos propuso la emisión de un sello con la denominación: Boda de Sus Altezas Reales los Príncipes de Asturias 2004, cuya maqueta reproducía el escudo de armas de Su Alteza Real el Príncipe de Asturias y la expresión felicidades exclusivamente en castellano.

Quiero llamar la atención de sus señorías, y en particular del señor Ayala, a que he hecho referencia a que se propuso la emisión. En la emisión de un sello hay que distinguir varias facetas: una, la producción física y la ejecución del mismo y, otra, el procedimiento para su emisión. Este último requiere la firma conjunta de las subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda. El sello al que me estoy refiriendo, elaborado en castellano, estaba efectivamente elaborado, pero no llegó a firmarse por las dos subsecretarías en ningún momento la autorización para su emisión. Este efecto filatélico llegó a confeccionarse y en gran medida fue distribuido

a la red de oficinas postales, al objeto de que estuviese disponible en las mismas con suficiente antelación para su puesta a la venta el mismo día de emisión, previsto para el 22 de mayo de 2004, fecha del evento. Normalmente, los sellos se distribuyen en el momento en que ya ha sido autorizada su emisión; en este caso, por razones de proximidad y ante la previsible demanda, la dirección de Correos creyó pertinente y oportuno hacer la distribución antes de que estuviera autorizada formalmente su emisión.

En ese período de tiempo hay un grupo parlamentario, conocido por todos ustedes, que solicita que el citado sello conmemorativo se emita en todas las lenguas del Estado. Esta circunstancia llevó a modificar su contenido inicial de manera que la expresión felicidades apareciera en las lenguas cooficiales de las comunidades autónomas. Con motivo de este acuerdo, el proceso del sello que se iba a emitir exclusivamente en castellano queda aparcado, queda en *stand by*, y se pone a funcionar el mecanismo de fabricación y autorización para la emisión del nuevo sello, el mismo, pero con la impresión de felicidades en las lenguas cooficiales.

¿Qué ha pasado? Ha pasado lo siguiente: que a la división de oficinas de Correos se habían entregado 163.000 unidades con fecha 5 de mayo de 2004. De estos 163.000 sellos, estuvieron a disposición de las oficinas, y en consecuencia estuvieron a la venta, 150.000 unidades, porque 13.000 quedaron en las dependencias de Correos en el Palacio de Comunicaciones. De los 150.000 sellos repartidos por las oficinas de Correos, a pesar de estar en depósito, se vendieron 19.394 unidades. Llega la autorización del sello en las lenguas cooficiales a través de una resolución conjunta de 12 de mayo de 2004, diez días antes del evento, y se cursan las órdenes dentro de Correos de retirar los sellos que se habían depositado con anterioridad. Como ya les he dicho, a pesar de que no estaba autorizada la emisión, a pesar de las instrucciones que cursó Correos, el hecho es que hubo más de 19.000 sellos vendidos y, aunque pudieron rescatarse en torno a 1.700, fueron aproximadamente 17.000 los sellos vendidos. Pasa el tiempo y, como la emisión puesta en circulación es la de lenguas cooficiales, los 17.000 sellos vendidos se convierten, según las noticias que nos llegan, en objeto de deseo de coleccionistas de sellos. Según va pasando el tiempo valoramos la decisión, valoramos la situación que se está produciendo y, posiblemente con retraso, el 16 de diciembre vuelve a firmarse una resolución conjunta de las dos subsecretarías por la que se autoriza la emisión del sello inicial, es decir, el sello con felicidades solamente en castellano. Sabíamos que quedaba muy poco tiempo, porque a partir del 1 de enero iba a haber una subida de tarifas de Correos, que la fecha era limitada, pero de alguna manera se trataba de subsanar, de evitar este proceso especulativo que se había producido. Estos son realmente los hechos.

Creemos que con esta última resolución de 16 de diciembre de 2004 se ha venido a solucionar el problema generado por la puesta en el mercado de alguno de los efectos filatélicos mencionados y, como dice la pregunta

parlamentaria, que pudieron originar distorsiones en el mundo del coleccionismo filatélico, así como dar satisfacción a la alta acogida de esta emisión filatélica y las peticiones de comerciantes y coleccionistas filatélicos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señora subsecretaria, por su explicación.

Nos lo temíamos, nos temíamos que esta circunstancia era una auténtica chapuza; una auténtica chapuza, señora subsecretaria. Usted me está diciendo, en primer lugar, que Correos distribuye 163.000 sellos sin la orden de emisión y, después de haber distribuido 163.000 sellos sin la orden de emisión, por parte de Correos se ponen a la venta 150.000, de los cuales se llegan a vender casi 20.000 y al final quedan en el mercado 17.000. A esa actuación, que es absolutamente irregular por parte del director de Correos, por parte de las oficinas de Correos, por parte de todo el mundo, al final se le da legitimidad; se da legitimidad a una chapuza. Si había razones y argumentos para una emisión de sellos del 2 de mayo o del 5 de mayo, que debía retirarse porque supuestamente no respondía a los criterios en cuanto a las lenguas —que por nuestra parte respetamos absolutamente—, se retira y se sustituye por otra, la cual, curiosamente, sí tiene la orden de emisión con anterioridad a la realización del sello, luego, a los siete meses, se termina de conformar la chapuza y la operación de esos sellos, que nunca debían haber estado en circulación, porque no respondían a los criterios que debían tener, esa irregularidad absoluta, pero irregularidad en cadena, de la emisión, de la distribución y de la venta, el Gobierno del Partido Socialista entiende que lo que tiene que hacer es legalizarla. Señora subsecretaria, ¿sabe usted cómo se llama eso en derecho? Prevaricación; eso es prevaricar. Ustedes, conscientes de que era una actuación irregular, la legalizan. ¿Para encubrir a quién? A mí me habría gustado que usted, esta mañana, al mismo tiempo que nos ha contado el *iter* de lo que le ha ocurrido al sello, me hubiera contado que cesaron al director de Correos, que expedientaron a los funcionarios que irregularmente los habían vendido, que habían hecho una actuación clara para recoger no solo los mil sellos que al final recogieron, sino que habían hecho publicidad, etcétera, para que de alguna manera fueran absolutamente ilegales, porque estos sellos eran ilegales. Y después de ocho meses de ilegalidad, ustedes los legalizan; ustedes los han legalizado y han dado carta de naturaleza a una emisión que nunca tenía que haberla tenido.

Esa es la razón por la que ustedes se negaron a dar una respuesta escrita a esta pregunta en el plazo que tenían y se ha tenido que convertir en pregunta para respuesta oral, por la falta de colaboración y la falta de interés del Ministerio de Fomento a contestar algo que evidentemente traducía una chapuza, señora subsecretaria, una auténtica chapuza y una irresponsabilidad. Después de su explicación, yo no sé si por parte de la

Cámara tendremos que pedir las responsabilidades oportunas ante esta actuación, usted lo ha dicho, usted ha definido la actuación: los sellos se distribuyen ilegalmente —en principio se emiten también ilegalmente—, se venden ilegalmente, y al ministerio, lo único que se le ocurre es dar carta de naturaleza a esa ilegalidad, a esa irregularidad, con una orden que, insisto y repito, puede suponer prevaricación por parte del Ministerio de Hacienda y del Ministerio de Fomento y por parte de los subsecretarios, señora subsecretaria, por parte suya, por parte suya. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora subsecretaria, tiene la palabra. Le advierto que le queda un minuto.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Vivanco Bustos): Voy a intentar ser concisa.

En este caso se da una serie de circunstancias. El 3 de mayo CiU solicita la nueva emisión. El 5 de mayo la gerente de servicios varios envía a todos los gerentes el correo electrónico donde se comunica que ese sello no sigue su tramitación. En el procedimiento normal de emisión los sellos llegan a las oficinas cuando ya ha sido autorizada su emisión. En estas circunstancias particulares de que el sello se iba a poner a la venta el mismo día de la boda, tenía que estar distribuido en depósito, no para vender, con anterioridad. Las precauciones hacen que, por un exceso de celo de Correos, se distribuyan con anterioridad y que se produzca, en ese hacer normal, la comercialización sin estar autorizada, a pesar de los correos electrónicos, que me constan, del día 5 de mayo paralizando la emisión.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora subsecretaria. Hemos terminado con la pregunta. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra.)** Señor Ayala, ya ha tenido usted sus dos turnos. Es usted un parlamentario muy experimentado y lo sabe perfectamente.

Pasamos a la segunda parte del orden del día, consistente en el debate de las proposiciones no de ley. Quiero comunicarles para que lo sepan sus señorías, que no se votará antes de la una de la tarde.

#### **PROPOSICIONES NO DE LEY:**

##### **— SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DE UN AEROPUERTO EN LA PROVINCIA DE HUELVA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000834)**

El señor **PRESIDENTE**: La primera proposición no de ley es la relativa a la construcción de un aeropuerto en Huelva, presentado por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor Oria.

El señor **ORIA GALLOSO**: Hace ya un par de meses que en esta Comisión debatimos una proposición no de ley del Grupo Popular referente también a la posible construcción de un aeropuerto en la provincia de Huelva. Quedó suficientemente clara entonces cuál era la posición tanto del Grupo Popular como del Grupo Socialista.

A pesar de que en aquella Comisión no nos pusimos de acuerdo, a lo largo de estos meses, tanto el portavoz del Grupo Popular como éste que les habla nos hemos puesto de acuerdo para aceptar una enmienda del Grupo Popular a fin de que una infraestructura de las características del aeropuerto de Huelva pueda ser aprobada por unanimidad o por lo menos con una mayoría amplia de esta Comisión.

Me gustaría resaltar en esta intervención los argumentos por los que es necesario ese aeropuerto en la provincia de Huelva. La provincia de Huelva es un territorio que, desde el punto de vista medioambiental, es muy diverso; esa diversidad es la que posibilita unas potencialidades para su desarrollo social y económico que, aprovechadas, considerando la sostenibilidad de los recursos, pueden perfectamente colmar las ansias de progreso y bienestar que los ciudadanos de Huelva están deseando. Prácticamente el 35 por ciento del territorio provincial tiene una protección máxima, como son los parques nacionales o los parques naturales. Además, cerca del 85 por ciento del territorio tiene algún tipo de protección medioambiental. Se trata de un territorio bien protegido. ¿Por qué digo esto? En la provincia de Huelva hay dos sectores importantes: la agricultura, fundamentalmente la agricultura de primor, y el turismo. En estos momentos en Huelva existen en torno a las 20.000 plazas hoteleras y se está trabajando para que en los próximos cinco años podamos estar en el entorno de las 30.000, que creo que es una cifra asumible, así lo dicen todos los estudios que se vienen haciendo, por los propios recursos territoriales de la provincia. En el año 2004 se registraron 727.000 pernoctaciones en hoteles, lo cual significó un aumento del 35 por ciento con respecto al año anterior. Luego a pesar de ser una provincia emergente, desde el punto de vista del turismo, año tras año se va consolidando como un buen destino turístico. Pero no solamente eso, sino que en agricultura tenemos una producción de cítricos de en torno a las 325.000 toneladas, aproximadamente 14.500 hectáreas, y en fresa estamos en torno a las 260.000 toneladas, alrededor de 6.500 hectáreas. En fresas estamos en el 90 por ciento de la producción nacional y en el 30 por ciento de la producción europea. Con esto lo que intento es resaltar la importancia que tiene la fresa en la provincia de Huelva y que, además, más del 80 por ciento de la producción de fresa y otro tanto de las naranjas, de los cítricos, van al extranjero, a los mercados internacionales. Estos dos sectores dependen mucho de las buenas comunicaciones y no sería posible que siguiesen creciendo si no contamos con esa infraestructura tan importante que es el aeropuerto.

Nosotros queremos que se haga ese aeropuerto y para ello hemos presentado esta proposición no de ley. En el

*petitum* de la proposición venimos a decir que el Gobierno apoye esta iniciativa y que permita que promotores públicos o privados puedan realizar, puedan construir, puedan promover ese aeropuerto. Conviene destacar también que en estos momentos existen proyectos de las mismas características que lo que estamos pidiendo con esta proposición. Por ejemplo, un nuevo aeropuerto en la región de Murcia; un aeropuerto, que ya está construido, en Ciudad Real, y otro en Castellón; si bien están fuera de la red de AENA, sí es verdad que, desde el punto de vista de la viabilidad económica y social, sí que podrían construirse y que puede ser rentable, lo mismo que el de Huelva. Solamente hay dos provincias litorales que no tienen esta infraestructura aeroportuaria: Huelva y Lugo. Los socialistas pensamos que son muchos los motivos para afrontar una decisión tan importante para la provincia de Huelva. La Diputación Provincial de Huelva y la Cámara de Comercio constituyeron en su día una sociedad anónima y encargaron ese proyecto de viabilidad técnica y económica por un valor de 185.600 euros a la empresa Airport Asesores, con un capital social de 480.000 euros.

En estos momentos parece que existen las condiciones y existe la voluntad para que ese aeropuerto pueda ser construido en la provincia de Huelva, por lo que pedimos a esta Comisión que le dé su apoyo.

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

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Hemos oído decir al portavoz del Grupo Socialista dos cosas importantes. Una es que el PP y el PSOE estamos de acuerdo en construir un aeropuerto en Huelva, y otra, ha explicado el porqué en Huelva hace falta un aeropuerto. La primera nos tranquiliza a los miembros del PP, porque por fin hemos acordado algo importante para la provincia de Huelva, y la segunda debe tranquilizar al resto de los grupos para que apoyen la proposición. No solo queremos contar con la amplia mayoría, como ha dicho el portavoz del Grupo Socialista, sino que queremos contar con la unanimidad de la Cámara. Tienen que pensar que pueden ustedes obtener votos en Huelva si votan a favor de la construcción del aeropuerto de Huelva, así que no desdeñen los votos que el Bloque Nacionalista Gallego puede obtener en Huelva si aprueba la proposición.

Dicho esto, voy a hacer un breve resumen de qué es lo que ha ocurrido desde el otro día, concretamente el 16 de marzo de este mismo año, en que el Grupo Popular presentó una PNL, hasta el día de hoy. Si recuerdan SS.SS., el 16 de marzo el Grupo Popular presentó una proposición no de ley que decía exactamente lo mismo que dice hoy la del Grupo Socialista en su primera parte. La proposición no de ley de hoy se compone de dos partes: la primera, en la que se dice que el Congreso de los Diputados insta a apoyar de forma explícita a través de los

organismos competentes la instalación de un aeropuerto en la provincia de Huelva, es la misma de la que presentó el Grupo Popular y fue votada en contra por el Grupo Socialista. Ahora el Grupo Socialista nos trae una nueva proposición en la que dice exactamente lo mismo y le añade: siempre que cuente con un promotor público o privado y además, con estudios de viabilidad técnica. Cuando el Grupo Socialista presentó esta proposición nos produjo una gran intriga. Dijimos: ¿qué pretende aportando la misma proposición que nosotros añadiéndole lo de los promotores y lo de los estudios de viabilidad? Hicimos un brevísimo análisis, porque no tiene mucho recorrido este tema, y nos dimos cuenta de que estábamos de acuerdo en todo, porque ya hay promotores, empezando por el propio Partido Socialista, que es promotor de un aeropuerto en la provincia de Huelva, y estudios de viabilidad también los hay, hay unos cuantos. Entonces, ¿qué fallaba aquí? Aquí fallaba algo que falla muchísimo, señorías, y yo les recomiendo que lo empleen porque es sanísimo, que es el diálogo. El diálogo ha sido el milagro que nos ha traído a este acuerdo, exclusivamente. El no diálogo provocaba que unos y otros estuviéramos haciendo recovecos para llegar a la misma conclusión. El diálogo nos ha llevado a la solución. Yo les recomiendo que empleen ese diálogo, porque muchas veces por no hablar no se arreglan las cosas. Tenemos que recordar, señorías, que la política no es para los políticos, ni siquiera para los partidos políticos. La política es para los ciudadanos, para solucionar los problemas de los ciudadanos, y los políticos tenemos la obligación de matizar nuestras ideas, de cambiar la soberbia de los protagonismos por la nobleza del encuentro y del trato y por supuesto de usar el sentido común, de lo que muchos de nosotros nos olvidamos constantemente. Con estos tres pequeños ingredientes conseguimos llegar a acuerdos que, probablemente, de otra manera hubieran tenido entretenidas a todas sus señorías, al Congreso de los Diputados, pagando dinero el pueblo español, por la falta de diálogo y la falta de entendimiento de dos partidos, que están obligados a ello.

Señorías, agradezco al Grupo Socialista que haya aceptado nuestra enmienda, aunque no se ha manifestado de forma expresa así lo entiendo, y pido a sus señorías que voten a favor de esta proposición no de ley, puesto que algún día alguna de sus señorías visitará Huelva y les será mucho más cómodo llegar en un avión que no ir andando o en bicicleta, como me he enterado que van a ir ahora algunas de sus señorías a una provincia española. Recomendando el diálogo, recomiendo el consenso y recomiendo a SS.SS. que en todas las provincias consigan, si no en todo, sí en parte, lo que hemos conseguido ahora en Huelva.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea intervenir para fijar su posición? (**Pausa.**) Señor Oria, como ha dicho el señor Marquínez, ¿su grupo acepta la enmienda del Grupo Parlamentario Popular?

El señor **ORIA GALLOSO**: Sí, señor presidente, no solamente asumo la enmienda, sino que asumo también su intervención.

— **SOBRE ACTUACIONES URGENTES EN EL SERVICIO DE CERCANÍAS DE RENFE EN BARCELONA. DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000625)**

Señorías, pasamos al punto segundo sobre actuaciones urgentes en el servicio de cercanías de Renfe en Barcelona, formulado pro el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde.

El señor **PRESIDENTE**: Para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor Herrera.

El señor **HERRERA TORRES**: En su día presentamos esta proposición no de ley sabiendo cuál era la realidad del transporte de cercanías en el área de Barcelona pero también sabiendo cuáles eran las perspectivas del transporte de cercanías en el área de Barcelona. Lo decimos porque tenemos un estudio, después lo mencionaré, de la Plataforma per el transport públic, sobre los índices de ocupación de cercanías en el área de Barcelona en horas punta, pero sabemos además cuál va a ser el impacto que van a tener las obras del AVE en el tren de cercanías, que utiliza un 98 por ciento de los usuarios de Renfe en el área de Barcelona.

A partir de ahí, ¿cuál es la realidad? La realidad es que, si bien Renfe reitera que el nivel de ocupación de los trenes de cercanías es aceptable en el área de Barcelona, se olvida de que en los horarios punta el colapso existe y es acuciante. Más allá de los datos de Renfe, en datos de la Plataforma per el transport públic, con encuestas hechas por auditorías independientes, nos encontramos con que los niveles de ocupación en la entrada de Barcelona en horarios de 7 a 9 son: un 58 por ciento de los trenes que entran en Barcelona son con niveles de calidad muy bajos, un 27 por ciento con niveles de calidad bajos, un 12 por ciento con niveles de calidad medios y tan solo un 3 por ciento con niveles de calidad altos. ¿A qué obedecen estos criterios de muy bajo, bajo, medio o alto? Estos criterios obedecen a criterios homologables al resto de baremos o de usuarios de los ferrocarriles de cercanías en toda Europa. Entendemos por muy bajo, trenes con ocupaciones superiores al 80 por ciento y, por bajo, con ocupaciones que van del 60 al 80 por ciento. Estamos hablando de vagones, que llevan 170 ocupantes por vagón, o más de 140 cuando hablamos de niveles bajos; 80 personas de pie, o entre 21 y 50 personas de pie, en caso de niveles bajos. Estos criterios se utilizan a escala europea, no son criterios de la PTP —Plataforma per el transport públic—, sino que son criterios que se utilizan a escala europea. ¿A qué se debe esto? Se debe a que durante el periodo

de 1995 a 2003 el número de pasajeros de cercanías en el área de Barcelona ha crecido un 45 por ciento, mientras que el número de trenes tan solo creció un 2 por ciento. Esta saturación está empezando a provocar que, en diferentes líneas de Barcelona, empiece a haber un desplazamiento de usuarios del tren hacia el coche. Antes se producía el traslado de pasajeros del coche hacia el ferrocarril, pero hoy, en líneas como las del Vallès occidental y el Vallès oriental, en la del Maresme, en la del Garraf, empieza a haber un desplazamiento hacia el transporte privado o hacia el transporte por carretera.

Nuestro grupo parlamentario plantea que se ejecute este plan, que se ejecute un plan que nos permita en definitiva actuar sobre material móvil, con aportación de nuevos trenes de dos pisos, con acceso a las estaciones, con mayores frecuencias, mejorando la señalización, consiguiendo, por tanto, paliar el colapso. ¿Cuál es la realidad y qué ha hecho el Ministerio de Fomento? El Ministerio de Fomento ha aprobado un proyecto de estudio cuyo plazo de ejecución es de 24 meses, dicho de otra manera, dos años; para después de la entrada del AVE en el área de Barcelona. En este plan hablan de diferentes medidas: la planificación de la red ferroviaria de cercanías de Barcelona en el marco de un plan de movilidad sostenible en el ámbito metropolitano. ¿Cuál es el problema? El problema es que en el área de Barcelona, por estos niveles de ocupación por encima del 80 por ciento, no podemos, en ningún caso, esperar dos años a que las medidas de este plan se empiecen a ejecutar. Por eso nuestro grupo parlamentario plantea, en primer lugar, que dicho plan, dicho estudio se realice en seis meses, un plazo aceptable para hacer un estudio y para empezar a implementar medidas de diferente tipo. La segunda consideración es: sabemos que se han entregado 14 trenes de nueva generación que sustituyen a los 440, y los 14 han ido al área de cercanías de Madrid. Sabemos que hay un tren 40 + 40, 40 Alstom, 40 CAF-Siemens, que se van a entregar en 2006, seguramente después del verano de 2006. Estos trenes, los catorce entregados y los 40 + 40, sirven para sustituir los 440. Es necesario que haya una planificación para sustituir los trenes obsoletos y, además, que haya una planificación para implementar el número de ferrocarriles de cercanías.

¿Qué plantea nuestro grupo? En primer lugar, que, aparte de estos 40 + 40 y de un posible contrato que se puede hacer próximamente, haya una planificación, y que así conste en la posible enmienda o transacción, que permita no solo sustituir los trenes 440, sino que, además, haya nuevos trenes. ¿Qué se puede hacer mientras estos trenes no llegan? Mientras estos trenes no llegan se pueden incorporar esos nuevos trenes y, mientras no lleguen, no sustituir los 440 e intentar adecuarlos y normalizarlos a los tiempos que corren. Sabemos que la mayoría de estos trenes 440 no van al desguace, sino que se hace un proceso de actualización que permite venderlos a terceros países. En este contexto, creemos que, además, se podrían acelerar los tiempos en función de cómo se realicen los contratos con las empresas cons-

tructoras, porque, precisamente, los utillajes hechos, el diseño realizado por esas empresas, permitiría que estos trenes de nueva generación, los 447 u otros trenes, se pudieran realizar, fabricar, construir y entregar de forma mucho más rápida. Nuestro grupo lo que pide es que, mientras no haya incorporación de nuevos trenes, más allá de los que se sustituyan, se actualicen los 440 y que estos puedan operar; todo es muy razonable. Queremos que ese plan de Renfe se realice, que se ejecute, que el estudio se haga en seis meses, no en dos años como se plantea, y que las medidas urgentes que se tienen que implementar en el área de Barcelona, en las cercanías de Barcelona, se implementen.

Por último, quiero hacer una reflexión a partir de la enmienda que ha presentado *Convergència i Unió*. Como sabe el señor Xuclà, nuestro grupo está totalmente de acuerdo. Es sorprendente el análisis de Renfe valorando que hoy no hay colapso en las cercanías de Barcelona, cuando todo usuario, de cualquier línea, sabe que a la hora de entrar a Barcelona hay un colapso absoluto en las cercanías de Barcelona; es sorprendente que, en este caso, Renfe Operadora diga que no hay colapso cuando, de 7 a 9, en la entrada de Barcelona, la mayoría de los trenes —tenemos los datos— tienen ocupaciones superiores al 80 por ciento. Sabiendo, además, que se posponen medidas urgentes, la reflexión es bien sencilla: lo que hay que hacer es, que la gestión de los servicios regionales y de los servicios de transporte de mercancías internos dependa de la Generalitat de Cataluña. Nuestro grupo valora positivamente, lo sabe bien el señor Xuclà, porque lo hemos reiterado en múltiples ocasiones, cuál es nuestra postura en torno a esto: nuestro grupo recogería la enmienda de *Convergència i Unió* en función de la aprobación de la incorporación de esta enmienda. Si finalmente no es aprobada, plantearíamos el plan y ya valoraríamos lo que es de sentido común: la gestión de las cercanías se tiene que realizar desde un principio de proximidad. Los datos que nos da hoy Renfe demuestran que ese principio de proximidad está muy alejado de la realidad y que se desconoce cuál es la realidad de las cercanías de Barcelona. Podrá debatirse en otro momento, pero es evidente que si Renfe no actúa, y no actúa de forma inmediata, y antes de la entrada del AVE en Barcelona, nos encontraremos con una gestión muy alejada de la realidad, y las cercanías se tienen que gestionar desde la proximidad.

Estaremos a la espera de la posición del resto de los grupos y es posible, incluso, que pudiéramos llegar a una transacción, pero una transacción pidiendo un estudio en seis meses, un plan a ejecutar antes de la entrada del AVE y medidas urgentes que permitan más unidades, mejora de la señalización, mejora de las frecuencias y por tanto mejorar la calidad de un servicio que, en la entrada de Barcelona, de 7 a 9, está absolutamente degradado y empieza a suponer, de acuerdo con diferentes estudios, un traslado de pasajeros del tren al coche, cuando tendría que ser, precisamente, al contrario.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley le han formulado enmiendas el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) Para la defensa de su posición tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, la señora Malaret.

La señora **MALARET GARCÍA**: Compartimos con Izquierda Unida los objetivos fundamentales: la defensa de la dignificación del transporte ferroviario y la centralidad que tiene este transporte para la defensa de la sostenibilidad del sistema de transportes en general. Por eso, porque compartimos la centralidad del transporte ferroviario en el sistema de transportes, porque creemos que es fundamental intervenir en los ámbitos del transporte de cercanías, un ámbito en el que se dan todas las circunstancias que permiten que hoy en día el transporte ferroviario haya adquirido una valoración muy positiva por parte de la ciudadanía, el Gobierno publicó en el Boletín Oficial del Estado, de fecha 28 de mayo, la licitación de un contrato con valor de más de un millón de euros para actuar racionalmente en el área de cercanías de Barcelona. El objeto de este contrato es, primero, caracterizar las infraestructuras ferroviarias y los desplazamientos que se realizan en los servicios de cercanías de Barcelona y, segundo, realizar las propuestas de actuaciones específicas en las infraestructuras ferroviarias de Barcelona y en los distintos corredores que conforman la red de cercanías, analizando la idoneidad de las mismas para satisfacer las futuras necesidades de movilidad y la integración de la red ferroviaria con el resto de los modos de transporte. Es una apuesta clara a favor del ferrocarril, del ferrocarril en el área de cercanías de Barcelona, para actuar de manera racional y planificada. Esto solo es posible hacerlo en el horizonte temporal que se marca en la licitación de este contrato. ¿Por qué? Porque los problemas graves en la red de cercanías de Barcelona, y lo saben los usuarios de la misma, están fundamentalmente focalizados en la zona que está recibiendo los impactos de las obras del tren de alta velocidad. La zona norte, que no se ve afectada por las obras del tren de alta velocidad, queda fuera de la problemática o en todo caso es atendible de otra manera. Por ello entendemos que la zona norte de Barcelona debe ser intervenida de acuerdo con los patrones que ya está poniendo en marcha Renfe. Como es bien conocido, Renfe Operadora está desarrollando un conjunto de estudios y va realizando de manera pormenorizada y puntualmente estudios sobre la utilización del transporte y la realidad de esta utilización. Estos estudios parten de datos reales y no solo de la venta de billetes y, en función de las cifras obtenidas, actúa puntualmente incrementando las frecuencias y en la medida en que el tamaño de las estaciones permita alargar los trenes.

Como compartimos la centralidad del transporte ferroviario y la necesidad de intervenir en el área de cercanías de Barcelona, la enmienda que hemos presentado va en esta dirección, y va más allá de lo que ya se ha licitado. Lo que propone la enmienda es que, una vez que se hayan realizado las obras, se haga una planificación integral. Todos sabemos, si atendemos a los datos

que nos suministra la realidad y la evidencia empírica, que ahora no es posible actuar integralmente en el área de cercanías; ahora podemos intervenir puntualmente en determinadas líneas, pero no podemos intervenir ni planificar integralmente el área de cercanías, porque las obras del AVE impiden hacer esa planificación integral. La planificación integral la podremos hacer más tarde. Por eso el Gobierno ha licitado este estudio y por eso presentamos una enmienda para ir incluso más allá de este estudio, para hacer una planificación integral. Solo planificando los recursos, planificando los servicios, podremos atender de manera satisfactoria y de acuerdo con los estándares de calidad europeos las necesidades de los usuarios de la primera y segunda corona metropolitana de Barcelona. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia)**

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

El señor **XUCLÀ I COSTA**: El Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) ha presentado una enmienda de carácter competencial complementaria al planteamiento de fondo expuesto, por parte del grupo proponente, por el diputado Herrera. Estamos de acuerdo con la exposición inicial y en términos generales nos sumamos a ella, aunque después haré referencia al aspecto competencial que motiva a nuestra enmienda.

Un aspecto programático tan sencillo como que los trenes lleguen a la hora prevista, esta previsión tan sencilla, no se está produciendo en la ciudad de Barcelona, en la corona metropolitana y en las interconexiones más elementales dentro de lo que tiene que ser un modelo de sostenibilidad en el transporte. En este debate se ha hablado de si estos elementos de impuntualidad se deben exclusivamente a las obras de la alta velocidad. La experiencia más casuística nos indica que esto no es así y que en las franjas de mañana, no solamente en los trenes que llegan desde el sur a Barcelona, sino también en los trenes que llegan desde el Maresme, en los trenes que llegan desde Girona, hay unas puntas de impuntualidad muy importantes. Por eso estamos de acuerdo con el planteamiento de fondo del diputado Herrera. No nos parece mal tampoco el planteamiento del Grupo Socialista de hacer un estudio integral sobre la segunda corona metropolitana, pero la filosofía que inspira el planteamiento del diputado señor Joan Herrera es la filosofía de aprovechar aquello que ya tenemos y mejorarlo a la espera de la llegada de la alta velocidad. También, profundizar en un concepto que desgraciadamente, en tantos núcleos de intercomunicación, aún no está suficientemente resuelto. Me refiero a la intermodalidad, a que haya coordinación entre la llegada de unos trenes y la salida de otros, a la posibilidad de dejar aparcados los coches en grandes parkings para poder desplazarse hasta el centro de las ciudades en tren. Les podría poner distintos ejemplos absurdos de no coordinación en la intermodalidad que se dan en el transporte en Cataluña, pero creo que no es el objeto de la discusión.

Voy a entrar propiamente en el objeto de la enmienda. Esta es una enmienda no inspirada, sino en cumplimiento estricto de lo que prevé el Estatuto de autonomía del año 1979. Sus señorías saben que en este momento en el Parlamento de Cataluña hay un debate abierto sobre la reforma estatutaria. Incluso, con el diputado, y buen amigo, Joan Herrera he tenido alguna discusión acerca del traspaso de competencias en materia de aeropuertos, sobre si este es el momento oportuno para plantear algunas transferencias de competencias a la Generalitat, estando abierto un proceso de reforma estatutaria. Pero la motivación del Grupo Parlamentario Catalán a la hora de presentar esta enmienda es a la luz de la redacción del Estatuto del año 1979, que contempla que los trenes de cercanías serán competencia, serán gestionados por el Gobierno catalán y también invocando un principio que ya se ha mencionado en el debate de esta proposición no de ley: el principio de proximidad. Es evidente que la gestión integral de los trenes de cercanías por parte del ente gestor en esta competencia en Cataluña, los Ferrocarrils de la Generalitat, sería seguramente una medida positiva para extremar y mejorar el servicio a los ciudadanos. La motivación de esta enmienda en ningún caso se puede decir que tiene tintes nacionalistas o no nacionalistas; es una cuestión de eficacia y es una cuestión estrictamente de cumplimiento del marco estatutario y de un mejor servicio de cercanías para los ciudadanos.

Expresamos nuestro voto favorable a la proposición no de ley presentada por el Grupo de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Nos gustaría la incorporación de nuestra enmienda, pero anunciamos que, sea cual sea la composición del texto final, nosotros expresamos nuestro voto favorable y nuestro deseo de que, en un plazo no muy largo de tiempo, esta mejora de la gestión sea realizada por el Gobierno catalán.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Para fijar su posición tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Presidenta, señorías, el servicio de cercanías en el área metropolitana de Barcelona deja mucho que desear, tanto en las infraestructuras como en lo que afecta a Renfe Operadora. La llegada del tren de alta velocidad va a entrañar que en los próximos años, sobre todo en la estación de Sants por el levantamiento de cuatro vías en la estación, va a dificultar y va a mermar aún más los servicios de cercanías de la ciudad de Barcelona. Seguramente, cuando esté en marcha el tren de gran velocidad se podrán complementar los servicios de cercanías, ya que las vías de ancho ibérico quedarán libres de los trenes de largo recorrido.

En un momento en que existe un gran déficit, tanto de infraestructuras como de material rodante, sería necesario un acercamiento de posiciones para que esta PNL pudiera ser votada por el conjunto de los grupos de esta Cámara. La de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Inicia-

tiva per Catalunya Verds realmente no es una proposición de máximos, no se habla en ella sobre las infraestructuras de vías. Es necesario, desde Cerdanyola hacia el norte, cerrar el cinturón ferroviario, si no el problema de la congestión y de la movilidad del área metropolitana de Barcelona cada día irá incrementando el atasco y la parálisis que presenta en la actualidad. Nosotros querríamos que esta posición de mínimos se pudiera complementar con la de los otros grupos parlamentarios. A ver si de aquí a la hora de la votación podemos lograr un texto conjunto que pueda ayudar a subsanar este déficit de las cercanías en el área metropolitana de la ciudad de Barcelona.

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

La señora **NADAL I AYMERICH**: Dado que es difícil superar en entusiasmo al diputado señor Herrera cuando habla de transporte en ferrocarril, es de sobra conocida su tarea en esta dirección, me limitaré a señalar que no se corresponde ese entusiasmo con la actitud comprensiva, complaciente que adopta en las propuestas que hace al Gobierno. Lo digo por una sencilla razón, porque las infraestructuras tienen por naturaleza un coste, y para ver la voluntad que se tiene de apostar por una determinada infraestructura hay algo tan fácil, tan práctico, tan sencillo como ir a los presupuestos y ver cuál es la prioridad que se da por parte de un gobierno a esa infraestructura y cuáles son las partidas presupuestarias que se destinan a ella. Pues bien, con el apoyo y la colaboración del señor Herrera, hemos visto que la partida para cercanías en los Presupuestos Generales del Estado para 2005 se ha reducido respecto a la dotación presupuestaria que había realizado el Gobierno del partido Popular. Por lo tanto, mucha insistencia cuando estaba en la oposición y muy poca diligencia ahora que está usted, o bien en el Gobierno de Cataluña, o bien en el entorno del poder en el Congreso de los Diputados.

Es conocido por todos el informe que invoca S.S., hecho por la Asociación de promoción de transporte público, también por algún sindicato, en el cual se denuncia la baja calidad de los servicios de trenes de cercanías. Ha obviado S.S. una referencia a que en este estudio no se trata solamente del mal servicio de los trenes de cercanías de Renfe, sino también de los trenes de cercanías de la Generalitat de Catalunya. Supongo que ha sido un olvido, pero creo que es importante que cuando se invoca un documento, cuando se invoca un estudio, se haga en toda su extensión. Insisto, la denuncia va dirigida tanto a Renfe como a ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya, y contiene la exigencia de que se aporten soluciones. Incluso, un manifiesto que ha servido de lema para dirigir todas estas exigencias iba encabezado con el eslogan: El tren de cercanías es realmente nuestro metro. Para dar respuesta a estas necesidades el señor Herrera ha pasado de exigir dotación presupuestaria, de exigir actuaciones, de exigir la intervención decidida del Gobierno a

pedir que se elabore un plan, sin plazos, sin ningún compromiso efectivo por parte del Gobierno.

Señor Herrera, nosotros votaremos a favor de esta proposición no de ley —nadie puede dejar de votarla—, pero sí agradeceríamos que en el *petitum* final que se va a dirigir al Gobierno hubiera algo más que una simple consideración a un trabajo hecho por la Asociación del transporte público, que es muy digna de ser recogida, pero que, en definitiva, no obligaría a nada al Gobierno de la nación. Por lo tanto, nosotros votaremos favorablemente la proposición no de ley. Sigo insistiendo en que se intente poner un plazo para la realización de un plan, si me permiten, señorías, no de un planillo, tal como está redactado en la proposición no de ley, sino que se produzca la aportación de nuevos trenes, que haya incremento de frecuencias, que haya reducción de tiempos de viaje, que haya aumento de la velocidad comercial, que haya nuevos servicios, etcétera. Esto es realmente lo que ya contiene el informe de la Asociación para la promoción del transporte público, y yo creo que es lo que debería contener la proposición no de ley.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor Herrera para fijar posición.

El señor **HERRERA TORRES**: Vamos a intentar llegar a una transacción a partir de lo que se ha manifestado, que espero sea aprobada. Espero una respuesta por parte del Grupo Socialista, si bien ahora me muestro escéptico.

Quiero hacer un último apunte a la señora Nadal. Se ha olvidado de una enmienda que incrementó la partida precisamente en los presupuestos para cercanías.

— **SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS EN LA COMARCA DE FERROLTERRA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000765)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al punto del orden del día: Sobre las infraestructuras en la comarca de Ferrolterra. Su autor es el Grupo Popular y tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Señorías, el Grupo Parlamentario Popular presenta esta proposición no de ley recogiendo el sentir, plasmado en un documento, de los ocho alcaldes de la comarca de Ferrolterra, los de los municipios de Ferrol, Narón, Ares, Valdoviño, Neda, Fene, Mugardos y As Pontes. Me gustaría significar que de estos alcaldes tan solo dos pertenecen al Partido Popular; los otros seis alcaldes pertenecen a diferentes partidos políticos, concretamente al Bloque Nacionalista Galego y al Partido Socialista Obrero Español, a excepción de un independiente.

El pasado día 28 de febrero, que es cuando se presenta esta proposición no de ley haciéndola nuestra, y de

acuerdo con la Consellería de Política Territorial de la Xunta de Galicia, se reúnen en la ciudad de Ferrol y aprueban por unanimidad un documento con el nombre de declaración de Ferrol, en el que reivindican una serie de inversiones basándose en la siguiente exposición de motivos: Que la inversión pública en infraestructuras contribuye significativamente al crecimiento de la productividad, el 1 por ciento de aumento genera una subida del 0,126 por ciento en la productividad, y que una correcta provisión de carreteras, puertos y ferrocarriles es un elemento esencial para el desarrollo de Ferrolterra, después de las reconversiones navales e industriales de los últimos 30 años. De ahí que resulten trascendentales para el futuro de los más de 148.000 habitantes de la comarca y, por ello, realizan una serie de peticiones que, como he dicho con anterioridad, el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso hace suyas.

Estas peticiones se resumen en lo siguiente. Primero, instar al Gobierno a acelerar el expediente, cumpliendo así los compromisos pactados entre las administraciones, de la financiación íntegra de los 41 millones de euros del costo de un tramo ferroviario, de acuerdo con el compromiso adquirido en el protocolo firmado entre el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia en diciembre del año 2002, garantizando, primero, que no se disminuyan los fondos que le pueden corresponder a la comunidad autónoma, en particular los fondos M I N I E R, y, segundo, la transferencia urgente a la Xunta de Galicia de los fondos necesarios que permitan el inicio de la obra durante el curso del año 2005.

Segundo, acelerar los tres tramos de la autovía del Cantábrico en ejecución: Ribadeo-Reinante, Vilalba-Regovide, y Regovide-Abeledo, y visitar las obras de los once restantes para que, a finales de 2005, toda la autovía se encuentre en obras y, de esta manera, se asegure el cumplimiento de los plazos aprobados por el Congreso de los Diputados y el Senado para el Plan Galicia 2008.

Tercero, reducir los plazos de la tramitación de los proyectos de trazado y construcción del VAC de la Costa, entre Viveiro y la Comunidad Autónoma de Asturias.

Cuarto, ejecutar la segunda fase del puerto exterior de Ferrol y autorizar la licitación del proyecto constructivo en 2005 y de las obras antes de la finalización del primer semestre del año 2006.

El punto quinto, al haberse producido la licitación, aunque con retraso, el pasado viernes en el Consejo de Ministros, lo retiraríamos de la proposición no de ley.

Sexto, poner en marcha, con carácter urgente, los procedimientos administrativos para la construcción del acceso al puerto exterior de Ferrol por ferrocarril, realizando las modificaciones presupuestarias necesarias para iniciar la redacción del proyecto constructivo en 2005 y las obras en 2006. De esta manera se garantiza su intermodalidad y se posibilita el movimiento de mercancías en un gran radio de acción.

Séptimo, realizar las inversiones necesarias para que los tiempos de conexión ferroviaria de Ferrol con el eje

atlántico de alta velocidad y con Madrid no superen los 27 minutos en el primer caso, y las dos horas y cincuenta y nueve minutos en el segundo, garantizando que las actuaciones necesarias a tal fin rematen en el año 2009, de conformidad con los plazos fijados por esta Cámara.

Octavo, proceder con urgencia a la remisión del expediente del Ministerio de Fomento al Ministerio de Medio Ambiente, con el fin de agilizar la tramitación de la conexión por AVE entre Ferrol y Lisboa, para que se publique la correspondiente declaración de impacto ambiental en el año 2005, en lo que se refiere a los tramos del trazado en los que existe un acuerdo básico entre todas las administraciones.

Noveno, finalizar los estudios informativos del AVE transcantábrico en junio de 2005 para someterlos a información pública en el segundo semestre del año en curso.

Décimo, ajustar plenamente la mencionada conexión ferroviaria a la interoperatividad del sistema ferroviario de alta velocidad, de acuerdo con la Directiva Comunitaria 96/84/CE, de 23 de julio.

Decimoprimer, garantizar la conexión de Galicia con el corredor ferroviario del Cantábrico en el horizonte 2012-2014 a través de la línea Ferrol-Bilbao, tal y como se contempla en el Plan Galicia.

Decimosegundo, elaborar un estudio para la conexión por ferrocarril entre el puerto exterior de Ferrol y As Pontes, y con las industrias metalúrgicas ubicadas en el Ayuntamiento de Narón.

Décimotercero y último, elaborar un plan especial de empleo para la comarca, dada la especial situación por la que atraviesa Ferrolterra, contando con los representantes integrados en la mesa de las infraestructuras.

El Grupo Parlamentario Popular presenta esta proposición no de ley, de la que espera obtener el respaldo mayoritario de la Comisión de Fomento, porque entiende que lo único que está haciendo es recoger las inquietudes y las propuestas formuladas por los ocho ayuntamientos que he citado anteriormente, y en los que, vuelvo a insistir, de los ocho, tan solo en dos gobierna el Partido Popular.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al turno de defensa de enmiendas. Se han presentado dos, una de ellas por el Grupo Mixto, y para su defensa tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Es difícil entender que pueda haber una proposición no de ley con puntos tan concretos y pormenorizados y, al mismo tiempo, con demandas que pueden parecer una suma de aspiraciones excesivas para una determinada comarca del Estado español. El hecho de que se pueda producir esta acumulación de reclamaciones hay que ponerlo en relación con muchísimos años de abandono. Prácticamente todo lo que está aquí contemplado son, o bien demandas, o bien obras medio ejecutadas o a punto de ser ejecutadas, que venimos reivindicando desde hace muchísimos años, en muchos casos, desde los años ochenta.

Esto es así porque, dentro de la discriminación general que se hizo sobre el terreno de las infraestructuras públicas con Galicia, en el caso de Ferrol fue mucho más aguda la situación, derivada de que, siendo una ciudad del Estado, el Gobierno siempre pasó olímpicamente de ella y, al mismo tiempo, fue un pretexto perfecto para el Gobierno autonómico para no preocuparse tampoco debidamente de la ciudad y de su integración en el conjunto de Galicia. Para que SS. SS. se puedan dar idea de cuál es la dialéctica que subyace en esta proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Popular, nos podemos encontrar en este momento con obras como, por ejemplo, la autovía Ferrol-Vilalba, que debió construirse con fondos **MINIER**, de las comarcas mineras en crisis, y que acabó pagando en gran parte, o va a acabar pagando en gran parte de su recorrido, la Administración autonómica, incluso empleando fondos de compensación interterritorial. Otro ejemplo es la autovía del Cantábrico, que cuando llega a Galicia deja de ser del Cantábrico ya que, inmediatamente, desde la frontera de Asturias se introduce al interior de Galicia para conectar con la autovía de acceso a la meseta, marginando a todo el norte de Lugo y de la provincia de A Coruña y, por supuesto, no convirtiendo a Ferrol en final de nada. Podríamos hablar también de obras que pertenecen a partes iguales, por lo menos una parte del trayecto es de uno y otra parte del trayecto es de otro, de lo que sería el sucedáneo de la autovía del Cantábrico, que es la vía de alta capacidad de la costa, que es de competencia autonómica desde el puerto de San Cibrao hasta Ferrol, y de competencia estatal desde San Cibrao, prácticamente, hasta que se conecta con la autovía del Cantábrico, o si ustedes quieren, con Ribadeo.

Por otra parte, hay obras que se ejecutaron por iniciativa de la Autoridad Portuaria, muy mal planificadas, sin la coordinación debida, o por lo menos sin la responsabilidad debida de la Administración central. Así nos encontramos con un puerto exterior de Ferrol hecho con fondos estructurales, con capacidad de endeudamiento de la propia autoridad portuaria, que no tiene accesos ni por carretera ni por ferrocarril. Posiblemente es una de las plataformas logísticas más importantes del norte del Estado español, y ahora hay que pedir que se acelere todo, que se asuman estos accesos de forma acelerada para que, cuando menos, no pasen muchos años entre la terminación de la plataforma logística y la dotación de estos accesos por carretera y por ferrocarril.

¿Y qué puedo decirles del tema del ferrocarril? A base de mucha insistencia logramos, ya desde 1996, que por fin el Ministerio de Fomento accediese a renovar la vía entre Ferrol y A Coruña, que estaba en un estado calamitoso y descarrilaban los trenes de mercancías, etcétera, con material usado traído de Valencia, pero, ¡eso sí!, pagado por la Administración autonómica. Es para nota, ¿no? Y ahora nos prometen un AVE, que conectaría con A Coruña por ese itinerario de alta velocidad formando parte del tramo atlántico. Sin embargo, es el tramo que está con más interrogantes y aún en estudio informativo.

Y por fin, a raíz de la catástrofe del *Prestige*, inventaron la conexión de Ferrol por todo el Cantábrico hasta Euskadi, con ese AVE transcantábrico, que pienso que, en el caso de Galicia, para que fuera útil tendría que ser un ferrocarril capaz de relacionar por lo menos las grandes villas de A Mariña y del norte de A Coruña, por lo menos Viveiro y Ribadeo, que pudiese parar y que pudiese ser también para mercancías. Por último, existen núcleos industriales, como As Pontes, o polígonos industriales, como el de Narón, que necesitan estar conectados por ferrocarril, como venimos demandando desde hace ya más de diez años sin que nos hagan caso.

Bienvenido sea todo este furor reivindicativo en este momento electoral; bienvenidas sean las plataformas de alcaldes; bienvenido sea que haya un impulso mayor para conseguir todas estas obras. Creo que sería muy importante que la Administración autonómica tuviese más responsabilidad, más exigencia, pero no ahora que cambió el Gobierno, sino en cualquier circunstancia, con gobiernos de cualquier color. Por eso, para nosotros, además de todas estas reivindicaciones, conviene que quede claro que la Administración autonómica va a formar parte del proceso de consecución de estos objetivos, porque además tiene una parte de obras pendientes que son de su responsabilidad y que hay que coordinarlas y planificarlas en el conjunto. Queremos que todo esto se contemple a través de un convenio con la debida planificación, firmado con la Administración autonómica, con el Gobierno gallego, que es fundamental que participe con su responsabilidad y, en concreto, con su papel político competencial por encima de los ayuntamientos. Por eso presentamos esta enmienda en la que pedimos que se hagan todas estas obras a través de convenio con la Administración autonómica, con el debido presupuesto y la debida planificación. Quiero añadir un pequeño detalle: señalar que el AVE transcantábrico, si se hace, y esperemos que sí, sea un ferrocarril útil para nuestro país y, por lo tanto, pedimos que sea compatible para mercancías y viajeros.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra para la presentación de la enmienda del Grupo Socialista el señor Carro.

El señor **CARRO GARROTE**: El Grupo Socialista ha presentado una enmienda a esta proposición no de ley del Grupo Popular. Esta proposición, en su propia exposición de motivos, como ha expresado el diputado del Grupo Popular, recoge en su totalidad una declaración, llamada declaración de Ferrol, que suscriben los alcaldes de la comarca. Nosotros entendemos que, desde ese punto de vista, el texto de la proposición, más que ser un texto, entre comillas, propiedad del Grupo Popular, es un texto, con todos los honores, propiedad de los alcaldes que suscriben este documento y, por lo tanto, hacer algunas modificaciones o enmiendas que serían necesarias, porque algunas de las circunstancias que en él se recogen están ya superadas, sería, cuando menos,

discutible, porque nos encontraríamos en una negociación en el ámbito parlamentario sobre un documento cuyos autores realmente no pueden estar aquí para acordar las modificaciones.

Cuando los alcaldes se reunieron en esa fecha hicieron una reivindicación, quizás la primera, que consistía que en esta mesa de las infraestructuras se sentara el Ministerio de Fomento, es decir, que se sentara el Gobierno central. No fue posible en ese momento por cuestiones de plazos, por la premura de la convocatoria y por otras circunstancias, pero creo que esa es, sin duda, la principal reivindicación de los alcaldes. Lo que quieren realmente es sentarse con las administraciones a hablar, a ser informados y a negociar y planificar estas infraestructuras.

Es curioso, y lo expresaba con claridad antes el diputado don Francisco Rodríguez, que estamos hablando de infraestructuras, de estos trece puntos, que en muchos casos proceden de los años ochenta. Desde entonces, gran parte de ellas siguen pendientes y, en este documento, se recoge la foto fija de la situación de las mismas a 28 de febrero de 2005. Desde esa fecha —no ha pasado mucho tiempo desde entonces— siete de los trece puntos se han visto modificados en positivo. Se han producido avances: en el punto dos, con relación a la autovía del Cantábrico, se han licitado nuevos tramos; en el punto tres, de la vía alta de la costa, también se han licitado nuevos tramos; en el acceso al puerto exterior, están licitados completamente los dos tramos; en el punto seis, el acceso por ferrocarril al puerto exterior está pendiente de un estudio que la autoridad portuaria debería haber entregado en noviembre del año pasado; en el punto siete, en cuanto al eje atlántico del AVE, se han producido en los últimos Consejos de Ministros licitaciones y aprobaciones importantes; en el punto once, el Plan Galicia, está por enésima vez reiterado en el Congreso y hay una resolución aprobada recientemente, en el debate sobre el estado de la Nación; y en el punto trece, que habla de un plan de empleo, está en marcha la puesta en funcionamiento de un plan de reindustrialización en el que están participando los agentes económicos y sociales de Ferrol. Por lo tanto, desde el 28 de febrero hasta hoy, son apenas tres meses, son siete de trece puntos los que avanzan. Nos parece que es un ritmo más que interesante.

De todas formas, creemos que el sentido de nuestra enmienda es justamente conseguir lo que para los alcaldes es el objetivo principal: que desde el Gobierno del Estado se reconozca su interlocución con plenitud y se pueda producir una o las reuniones que sean necesarias, un proceso de diálogo, en todo caso, para planificar conjuntamente estas infraestructuras sin descartar, sino todo lo contrario, la participación de la propia Administración autonómica. Creemos que así es como deben hacerse las cosas: coordinadamente, planificadamente y trabajando en positivo, para que, finalmente, estas infraestructuras puedan ponerse a disposición de los ciudadanos de Ferrol.

Por todo esto, proponemos en nuestra enmienda: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a analizar conjuntamente con los ayuntamientos de la comarca de Ferrolterra y con las organizaciones impulsoras del Plan Ferrol la situación de las infraestructuras dependientes del Gobierno central en la referida comarca. En todo caso, estamos abiertos a trabajar sobre esta enmienda para posibilitar un acuerdo unánime de la Comisión. Sería una buena noticia para los ciudadanos de Ferrolterra.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): ¿Hay algún grupo que quiera fijar posiciones? (**Pausa.**) Señor Fernández de Mesa, ¿acepta las enmiendas?

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: En cuanto a la enmienda presentada por el Bloque Nacionalista Galego, en lo que se refiere al final del punto diez, que dice: así como a su compatibilidad con mercancías y viajeros: nosotros aceptaríamos este texto añadiendo «en función de los informes técnicos de viabilidad al respecto.

Con relación a la segunda enmienda, de adición al punto número 14, la aceptaríamos tal cual se ha presentado.

En cuanto a la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, como muy bien decía el señor Carro, es una propuesta que recoge lo que expresan los alcaldes de ocho municipios, y reitero una vez más, de los cuales tan solo dos son del Partido Popular. Por tanto, no tenemos capacidad para retirar lo que a nosotros nos han dicho que reivindicamos. Entendemos que el Grupo Parlamentario Socialista plantea la supresión de un plumazo de lo que solicitan los alcaldes. Aunque es cierto que son reivindicaciones que se vienen reproduciendo desde los años ochenta, no se está pidiendo que se inicie ninguna de estas obras, sino acelerar en unos casos las licitaciones, reducir en otros casos otras. Como acaba de decir el señor Carro, está en marcha el Plan especial de Ferrol, pero en este momento no se sabe absolutamente nada de todo eso. Nosotros mantenemos el texto con la reivindicación de los alcaldes de la comarca de Ferrolterra, añadiendo las dos enmiendas presentadas por el Bloque Nacionalista Galego. Como digo, mantenemos la propuesta porque solamente se trata de solicitar del Gobierno una serie de compromisos que entendemos que son perfectamente asumibles puesto que todas las obras están iniciadas.

— **RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DE UN HELIPUERTO CIVIL EN EL PUERTO DE ALGECIRAS, QUE PERMITIRÁ EN EL FUTURO LA CONEXIÓN AÉREA CON LA CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA. PRESENTADA POR EN GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000970)**

Pasamos al punto 9 del orden del día: Relativa a la construcción de un helipuerto civil en el puerto de Alge-

ciras. Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: El Grupo Parlamentario Socialista presenta una iniciativa que consideramos muy importante para las dos orillas del estrecho de Gibraltar, concretamente para las ciudades de Ceuta y de Algeciras. Solicitamos de AENA, de Aeropuertos Españoles, y de la Dirección General de Aviación Civil, con el fin de mejorar la conexión aérea de Ceuta, que se inicien a la mayor brevedad posible los estudios de viabilidad para la construcción y operación de un helipuerto situado en el puerto de Algeciras, que permita la unión aérea con Ceuta.

La Ciudad Autónoma de Ceuta dispone ya, desde hace unos años, de un helipuerto civil que la une con la ciudad de Málaga. Esto ha supuesto una notable mejora, especialmente para los ciudadanos de esta ciudad autónoma, que solamente tienen la posibilidad de transportar las mercancías o los propios pasajeros por vía marítima. En el año 2003 se construyó un helipuerto que permite el transporte aéreo, además de ese transporte marítimo. Con ello se logró un avance importante en las comunicaciones de los residentes y de los pasajeros de la ciudad autónoma de Ceuta.

El Gobierno actual, cumpliendo su compromiso de mejora de las condiciones de transporte de los territorios extrapeninsulares, en este caso da un paso más, y además de ese aeropuerto que se construyó en Ceuta, ahora pretende construir un helipuerto en la otra orilla del Estrecho, en Algeciras. Se trata de un objetivo de cohesión social, de cohesión territorial, de fomento turístico. Es un atractivo importante de carácter empresarial para las dos orillas del Estrecho que exista un enlace aéreo que, en tan solo diez minutos, comunicará las dos poblaciones, África con el sur de Europa. Tengo que reconocer que es un proyecto largamente reivindicado. El Gobierno Socialista de la época anterior no pudo llevarlo a cabo y el Gobierno del Partido Popular tampoco lo hizo, aunque sí el helipuerto de Ceuta y, en parte, cumplió con una reivindicación. Nosotros, el Gobierno Socialista de ahora, queremos cumplir con aquello que no se pudo hacer en su momento e iniciar de manera inmediata los trámites para la construcción de ese helipuerto.

Quien les habla ha mantenido ya distintas reuniones con los responsables de AENA porque, para construir un helipuerto, es necesaria la realización de una serie de trámites: la autorización de Aviación Civil; la concesión administrativa de dónde se va a ubicar ese helipuerto, concretamente éste se ubicará en el puerto de Algeciras; las tramitaciones medioambientales necesarias; el proyecto y su coste económico; personal que tiene que haber en un helipuerto, que no se saca de la noche a la mañana, hay que preparar y tener dotado en plantilla; y, por último, las autorizaciones propias de Defensa, puesto que estamos hablando de una zona que, por su ubicación geográfica, tiene un gran pasillo militar.

Con esto quiero decir que para llevar a cabo esta iniciativa, previamente se ha hablado con el Gobierno, se ha estudiado y se ha dado su conformidad. Lo digo porque se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Popular, que consideramos que es razonable, para ubicar también un helipuerto en Cádiz. De la noche a la mañana, y teniendo conocimiento esta misma mañana de la enmienda, es imposible trasladar al Gobierno que se comprometa a dicha construcción. De ahí que ya le haya trasladado al portavoz del Grupo Popular que, sin descartar que en un futuro también se pueda construir un helipuerto en la ciudad de Cádiz que permita la unión con Ceuta, hoy por hoy es imposible por la premura de tiempo. No descartamos que, en un futuro, AENA, lo mismo que va a realizar ahora este helipuerto en el puerto de Algeciras, pueda hacerlo el día de mañana en el puerto de Cádiz. Creo que es importante el compromiso que adquiere el Gobierno de la nación con mejorar dos puntos que son vitales en la geografía española: la Ciudad Autónoma de Ceuta, norte de África, con Algeciras, sur de Europa.

Hay una cuestión, además, que creo que no se puede olvidar. El Gobierno ha aprobado hace unos meses el incremento, muy importante, en cinco puntos, de la subvención al pasajero que utiliza el transporte aéreo y marítimo de Ceuta, de Melilla, de Baleares y Canarias. Se ha pasado, después de 16 años de no incrementar esa subvención, del 33 al 38 por ciento. El año que viene, en 2006, se subvenciona al residente de estos territorios extrapeninsulares, del 38 al 45 por ciento y, a partir de 2007, los residentes de Ceuta, Melilla, Baleares y Canarias, solamente abonarán en el precio del transporte aéreo y marítimo el 50 por ciento. Con la puesta en funcionamiento en el año 2007, que es en el que nos situamos como finalización del helipuerto que, sin lugar a dudas, hoy vamos a aprobar, el residente extrapeninsular tendrá una bonificación del 50 por ciento. Lo digo por la enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Popular pidiendo una subvención estatal. No es factible porque este transporte aéreo está liberalizado por la normativa europea y no cabe la subvención a las compañías como tales, salvo que sea declarada de interés público y, en este caso, solamente está declarada, por ahora, trasmediterránea. Por cierto, vence su contrato programa en 2006 y habrá que empezar a hablar cómo se articula dicha subvención, que solamente está dirigida al transporte marítimo y no al transporte aéreo. De ahí que no nos parezca ni bien ni mal esa enmienda, sino que la normativa europea no lo admite y, por tanto, no se puede aprobar.

En conclusión, señorías, nosotros pensamos que si hoy se aprueba esta propuesta, que ya está acordada internamente con encuentros previos que he mantenido con AENA y tiene el visto bueno del Gobierno, se permitirá que, de manera inmediata, técnicos de AENA se desplacen al puerto de Algeciras para comenzar los estudios de viabilidad, de modo que en el plazo más breve posible, que calculamos en torno a 18 meses, es decir, en 2007, esté construido este nuevo helipuerto en

el puerto de Algeciras. Abrirá unas nuevas posibilidades, sobre todo a los ciudadanos de Ceuta, con la dificultad de tener el Estrecho de por medio, por lo que el único vehículo de salida en este sentido es el barco. Al tener un helipuerto ya en la Ciudad Autónoma de Ceuta y otro en la ciudad de Algeciras les va a permitir una nueva salida muy importante, rápida y con un 50 por ciento de descuento para los residentes, por la subvención al transporte que acabo de indicar. Por todo ello pido el apoyo de sus señorías.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Ha presentado enmienda el Grupo Popular. Tiene la palabra el señor Mancha.

El señor **MANCHA CADENAS**: Este diputado tiene la sensación, en un debate de concordia y constructivo, de que, metafóricamente, al Grupo Popular se le ha robado la cartera. Esta iniciativa se presenta el 20 mayo en el registro y se está debatiendo hoy, día 1 de junio. Han transcurrido escasamente algo más de 10 días. El Partido Socialista tiene la gran habilidad de hacer suyo lo que ya estaba conseguido por el Partido Popular. No existe en ocho años de Gobierno Popular ninguna iniciativa del grupo mayoritario de la oposición de entonces solicitando esta actuación. Por eso, la iniciativa, que es demagoga, claramente engañosa, ya estaba asegurada. Es en el año 2003 cuando el Ministerio de Fomento construye dentro de la ciudad de Ceuta una base que comunica Ceuta con Málaga. Son aproximadamente cuatro viajes al día y tiene un 68 por ciento de ocupación. Tenemos que recordar —es la primera enmienda que presenta el Grupo Popular— que allá por el año 1993 el Ayuntamiento de Algeciras, gobernado por el Partido Andalucista y por el Partido Popular, aprobó una moción con la intención de llevar a cabo esta obra, que es definitivamente denegada, tanto por la autoridad portuaria como por el Gobierno del presidente González.

Cuando en el año 1996 los españoles le dan la confianza al Gobierno del Partido Popular se inician inmediatamente todos los estudios de viabilidad para que se lleve a cabo esta compleja obra, como ha dicho el señor De la Encina. En el año 2003 se consigue no solamente la construcción de un campo dentro de la Ciudad Autónoma de Ceuta, sino que también se inician los estudios de viabilidad para llevar a cabo la construcción de un helipuerto en la ciudad de Algeciras. Lo que significó el 14 de marzo y sus consecuencias lo sabemos todos. Ahora tenemos que recordar que se han perdido exactamente 15 meses en los que, el Gobierno del Partido Popular, de haber tenido la confianza mayoritaria de los españoles, habría finalizado esta obra del helipuerto de Algeciras antes de finalizar el año 2004; ahora se está hablando del año 2007 como posible. El Gobierno del Partido Socialista hace siempre borrón de lo que antes ya se había perfilado y concebido y, en consecuencia, partimos otra vez de cero.

La enmienda del Grupo Popular es ambiciosa, en el sentido de que transcriben lo que era un proyecto. El proyecto era de un recorrido muy claro. El ciudadano de

Ceuta podía trasladarse a la Península en el helipuerto de Algeciras y continuar hacia la ciudad de Cádiz. Había motivaciones muy importante. Si el Partido Popular hubiera ganado las elecciones en el año 2004, seguramente estaríamos en las fechas de la inauguración del AVE que uniría Sevilla con Cádiz, que ya fue prometido en el programa del Partido Socialista en el año 1992 por el presidente González. Entonces sí tendría mucho sentido que el ciudadano ceutí pudiera trasladarse a la ciudad de Cádiz para, desde allí, poder enlazar con el resto de la Península por medio de esta vía de comunicación ferroviaria. Yo pregunté a una diputada del Partido Socialista si estaba en condiciones de asegurar que en el año 2006 terminaría el AVE a Cádiz y, evidentemente, no tuve ninguna contestación.

Esta enmienda la vamos a retirar porque yo creo en la palabra de mis compañeros diputados, sean del signo que sean. Mi compañero diputado el señor De la Encina me hace ver la conveniencia de que siendo tan complejo un helipuerto (aunque la alcaldesa de Cádiz hace tres días prometía claramente que se ofrecería suelo; en una ciudad que tiene dos kilómetros cuadrados y medio se prometía suelo para el helipuerto), la ubicación correcta sería dentro del puerto de Cádiz, cuya Autoridad Portuaria también tiene, o por lo menos la tenía en la época del Partido Popular, voluntad para llevarlo a cabo. La consecuencia, lógicamente, es una proposición no de ley que se presentará en el momento oportuno, que ya se estaba cociendo. Seamos generosos. La obligación de la oposición es ser ambicioso, la obligación del Gobierno y de quien apoya al Gobierno es ser generoso. Tengo la total y absoluta confianza de que esta iniciativa que se presentará en su momento, retirando la enmienda, tendrá claridad el día de mañana. Si hablamos del Campo de Gibraltar, todas las iniciativas que en este momento se encuentran en el inventario de la Comisión de Fomento, como el corredor ferroviario que une las dos bahías, la de Cádiz y la de Algeciras —a pesar de que la ministra, señora Álvarez, no la considera prioritaria; considera que hasta el 2016 no va a ser una realidad—, la duplicación de la vía para que tenga acceso y llegada el AVE hasta la ciudad de Algeciras, el desdoblamiento de la N-IV, la potenciación del puerto de Algeciras, este helipuerto en Cádiz, todas son iniciativas que estoy totalmente convencido que, por el extraordinario afinamiento que tiene el señor De la Encina por el Campo de Gibraltar, van a ser una realidad.

En consecuencia, la proposición de ley, después de haber tenido un entendimiento con el señor De la Encina, representante del Grupo Socialista, queda en los términos en que se presentó en el registro. Es bueno decir que en el año 1992 ya se construyeron los primeros cimientos para esta obra emblemática, aunque después no fue una realidad durante el Gobierno del señor González. Es bueno saber también que en el momento en que accede al Gobierno el Partido Popular ya se ponen los mimbres para que esta obra se lleve a cabo; se lleva a cabo en 2003 en Ceuta, se lleva a cabo en Málaga, se iba a llevar a cabo en Algeciras y se iba a llevar a cabo

también en Cádiz, pero demos tiempo al tiempo, no pisemos excesivamente el acelerador para que las cosas se hagan bien en su momento.

Quiero destacar un tema que es preocupante, por lo menos, a los ciudadanos de Cádiz nos preocupa. Nosotros tenemos la grave duda de si todas estas obras: corredores ferroviarios, liberalización del peaje de la AP-4 que une Jerez de la Frontera con Sevilla, etcétera, serán una realidad durante el mandato del señor Rodríguez Zapatero, porque se han disminuido las inversiones en infraestructuras para la provincia de Cádiz un 43 por ciento.

El señor De la Encina, y termino, señora presidenta, asegura que en el año 2007 el helipuerto de Algeciras será una realidad. Yo aseguro que en el año 2008 será una realidad el helipuerto en Cádiz, sencilla y fundamentalmente porque en ese momento gobernará el Partido Popular.

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

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Agradezco la gentileza del portavoz del Grupo Popular de retirar su enmienda y pronunciarse a favor de la iniciativa que hoy he tenido el honor de defender, si bien quiero clarificar una cosa. En 2004 este helipuerto no sólo no estaba construido...

El señor **MANCHA CADENAS**: Señora presidenta, se está produciendo una vulneración del Reglamento. Como he retirado la enmienda no procede otro turno. **(El señor De la Encina Ortega: Señora presidenta, tendré que pronunciarme sobre la fijación de posición.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Un momento, por favor. He estado hablando con el señor letrado y me ha dicho que si se ha retirado la enmienda no hay turno de fijación de posición. Como ya le había dado la palabra al señor De la Encina, le he dejado que dijera brevemente su posición, si usted lo permite. En caso contrario le retiro la palabra.

El señor **MANCHA CADENAS**: No, no se lo permito.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Ajustándonos al Reglamento, señor De la Encina, no tiene un turno para fijación de posición.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MEJORAR LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE LA CARRETERA N-II Y LA AUTOPISTA AP-7 A SU PASO POR GIRONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (Número de expediente 161/000779)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al punto 4 del orden del día: Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a mejorar las infraes-

estructuras viarias de la carretera N-II y la autopista AP-7 a su paso por Girona. Es autor el Grupo Parlamentario Catalán y tiene la palabra el señor Xuclà.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Señorías, voy a defender esta proposición no de ley de mi grupo parlamentario no con una vocación en absoluto partidista, sino con una vocación de ser una voz, no la única voz, pero una voz en representación de los intereses, las necesidades y los problemas de la demarcación de Girona. Seguramente, en el transcurso de este debate, habrá otras voces, no desde una óptica partidista, sino desde una óptica de representación de las problemáticas que hay en estos momentos en la demarcación de Girona. Veo en la Sala otros diputados electos por Girona o vinculados a Girona, y creo que podremos razonablemente hablar de esta situación.

Como muy bien saben sus señorías, la demarcación de Girona tiene un déficit histórico en materia de infraestructuras. Puedo hacer referencia a autovías. Es la demarcación con menos kilómetros de autovía del conjunto de las provincias del Estado español; puedo hacer referencia a déficits en el eje pirenaico; puedo hacer referencia a la infrautilización hasta hace poco del aeropuerto o, también, a la intermodalidad en la alta velocidad. Hoy no nos traen a este debate planteamientos generales sobre las infraestructuras en la demarcación de Girona, sino un aspecto muy concreto con afectación a personas, con afectación a bienes, con afectación a dos municipios muy concretos, fruto de las previsiones de desarrollo de algunas infraestructuras, concretamente, de la autopista AP-7 y de la N-II, en los próximos años. Como SS. SS. saben, la autopista AP-7, entre el término municipal de Maçanet, es decir, al principio de la demarcación de la provincia de Girona, hasta la frontera, básicamente es una autopista de dos carriles por sentido; hay algunos pequeños puntos en Girona norte hacia Figueres con tres carriles, pero, en general, es una autopista con dos carriles por sentido. Sus señorías también saben que la concesión administrativa de esta autopista se termina el año 2020. Pues bien, la dinámica, el tráfico, la situación económica han hecho que se desbordaran las previsiones de cuando se construyó esta autopista con la realidad actual. Esto provoca además casos claros de inseguridad viaria.

Por todo ello, desde muchos sectores económicos, desde la población de las comarcas de Girona, desde todos los partidos políticos con representación parlamentaria, ya sea en el Parlamento español o en el Parlamento catalán, tenemos un planteamiento coincidente sobre la necesidad de la ampliación a tres carriles. El problema, y este es el objeto de nuestra proposición no de ley, es que hay un punto concreto problemático, desde el punto de vista de ordenación urbana y de planificación territorial, y es la solución que se debe encontrar a la ampliación de carriles, por una parte, a la altura de la ciudad de Girona, y, por otra parte, para afrontar y acometer la variante de la ciudad de Girona. Sus señorías saben que

la N-II, en un primer momento, pasaba por el centro de Girona; después se construyó la variante de la N-II por la Vall de Sant Daniel. No creo que debamos entrar en una reflexión sobre si fue un acierto o no, creo que fue claramente una solución de planificación territorial inapropiada y un error en aquel momento, desde el punto de vista medioambiental, pero también de seguridad en la circulación. Actualmente, la variante de Girona por la vall de Sant Daniel es una de las zonas con más puntos negros del conjunto de la demarcación y del conjunto de Cataluña.

Ante esta situación, el Gobierno, el Ministerio de Fomento, a través de distintas respuestas parlamentarias, a través de distintas intervenciones y posicionamientos en esta Comisión, ha presentado una solución contundente, radical, diseñada desde un despacho y trazada sobre un plano, seguramente sin conocimiento pormenorizado del terreno. Ha optado por la solución de cuatro carriles de autopista a la llegada a Girona. Este es un trazado y una opción, la construcción de los cuatro carriles de autopista en cada sentido, absolutamente incompatible con la realidad social, con la realidad urbana, con la realidad de la zona. Si ustedes conocen la zona, y aquí hay diputados de la demarcación de Girona que sin duda la conocen, sabrán que la construcción de cuatro carriles por sentido supondría llevarse por delante zonas urbanas consolidadas, casas con personas que están viviendo allí, afectaría a barrios como Sarrià de Ter, y también a una zona de carácter más industrial.

Creo que entre todos deberíamos —insisto, hace un momento les decía que no hablaba desde una visión partidista— encontrar la mejor solución para el territorio, la más sensible desde un punto de vista medioambiental, pero, también, la más sensible desde un punto de vista social. Aquí no estamos hablando de un aspecto medioambiental, sino de la afectación de personas, de residencias, de familias que se verían desplazadas por la construcción de cuatro carriles. En el año 2005, para construir algunos pantanos quizá sea necesario desplazar a algunas familias, pero, sin duda, para construir carreteras se tienen que encontrar soluciones más inteligentes, más sensibles, más aproximadas a la realidad del territorio que no trazar una opción de cuatro carriles por sentido que afecte a zonas urbanas consolidadas. Esta es la situación actual. Los diputados que están aquí de la demarcación conocen las casas baratas de Sarrià de Ter.

Pues bien, estamos hablando de si para construir un cuarto carril de la autopista se tienen que llevar por delante algunas de estas casas en las que viven con dignidad varias personas. Nosotros no queremos solamente denunciar la afectación social y medioambiental, pero sobre todo social de esta situación, sino que, con el espíritu constructivo que preside la iniciativa y las intervenciones de este grupo, planteamos algunas alternativas que están expresadas en la proposición no de ley. Nosotros estamos a favor de la ampliación a tres carriles. Creemos que es indispensable para el desarrollo económico y social de las comarcas de Girona. No podemos llegar a

cuatro carriles a la altura de la ciudad de Girona. Nos debemos quedar con estos tres carriles; es decir, se debe seguir con la construcción de tres carriles en un punto muy concreto, un poco al oeste del trazado de la autopista, exactamente en el puente que pasa por encima del valle de Xuclà. Sería una pequeña modificación del trazado al oeste. Finalmente, en la línea de lo que se ha discutido esta mañana de que tenemos que construir las infraestructuras, pero también aprovechar lo que existe actualmente, tenemos que revitalizar y volver a dar seguridad, sentido y utilidad al actual trazado por la variant de Sant Daniel. Sus señorías saben que, actualmente, la variant de Sant Daniel es una carretera muy poco utilizada porque hay pánico entre los usuarios ya que ha habido muchos accidentes mortales.

Nosotros planteamos tres carriles por la autopista y una mejora del trazado, una supresión de los puntos negros de la variant de Sant Daniel. Como complemento a la suma de estas dos ideas, pedimos tres carriles más una pequeña corrección de trazado, la mejora de la infraestructura de la N-II a su paso por la vall de Sant Daniel. Este es el planteamiento de este grupo parlamentario: tres carriles, mejora del oeste y la vall de Sant Daniel.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Vaya terminando.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Sí, señora presidenta, ya termino. Quiero decir que este es también el planteamiento del Ayuntamiento de Sarrià de Ter, gobernado con mayoría absoluta por el Partido Socialista. Usted sabe que hay pancartas en estos momentos en Sarrià de Ter en la línea de estas demandas; este es el planteamiento también del grupo municipal de Convergència i Unió; este es el planteamiento de Esquerra Republicana en el ayuntamiento.

Señora presidenta, termino con dos consideraciones. Primera, este grupo parlamentario el día 19 de abril de 2005 presentó —se puede comprobar en el registro— una enmienda de corrección sobre el texto del punto primero de la proposición no de ley, pues tal como ha sido publicado y entregado a SS. SS. no tiene sentido, porque incluso se habla de cuatro carriles a la altura de Girona. Queremos que quede clara esta corrección de errores, incluso está recogida en la página web del Congreso, pero no está publicada o no está el *link* de esta corrección de errores, pero quiero que conste en acta que existe esta corrección de errores.

Finalmente, este grupo parlamentario también se ha autoenmendado añadiendo un nuevo punto instando al Gobierno a elaborar un plan general de infraestructuras para Girona, después de que otras demarcaciones como pueden ser León, Soria, Teruel, tienen o tendrán planes concretos. Sobre la base del consenso, aunque creo que en un plazo no muy breve deberíamos discutir de las infraestructuras de Girona con un plan específico en esta Comisión, retiro esta autoenmienda del Grupo de Convergència i Unió para focalizar el debate y la posi-

bilidad de consenso en aquello que afecta a ciudadanos, a personas, a zonas urbanas consolidadas.

Termino, ahora sí, señora presidenta, como he empezado. Este no es un planteamiento partidista. Estoy simplemente expresando, seguro que los otros parlamentarios también lo harán, las inquietudes de ciudadanos de la demarcación de Girona. Intentemos llegar al consenso, intentemos llegar a un acuerdo. Es deseable que hoy no partamos de posiciones apriorísticas, ni de desgaste político en un tema tan sensible como este que afecta a personas. No puedo pensar nada más que sea posible la sensibilidad de los otros grupos parlamentarios y la sensibilidad de los distintos grupos con representación democrática de la provincia de Girona.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): A este punto se han presentado dos enmiendas. Tiene la palabra por el Grupo Popular la señora Sánchez-Camacho.

La señora **SÁNCHEZ-CAMACHO PÉREZ**: En primer lugar, quiero agradecer al diputado proponente esta iniciativa, pero especialmente quiero agradecerle las palabras con las que ha iniciado la presentación de la misma, fundamentalmente por hablar de un sentido no partidista ni oportunista. Con todo el respeto que desde el Grupo Parlamentario Popular tenemos a cualquier tipo de iniciativa que se presente legítimamente por un grupo parlamentario, señor Xuclà, usted conoce y conocemos también el resto de diputados que somos de la demarcación de Girona que ya se están realizando trabajos por parte de la empresa concesionaria; incluso son de dominio público y de acceso a los medios de comunicación las actuaciones que se están realizando por parte de la empresa concesionaria respecto a la AP-7. Volvemos a reiterar que eso en modo alguno invalida la capacidad de ningún grupo parlamentario, ni muchísimo menos. Le agradecemos sus palabras al valorar el sentido constructivo que nuestro grupo tiene respecto a esta iniciativa y que ha tenido con relación a las infraestructuras que se están desarrollando en la provincia de Girona. Entendemos que sido acertada la afirmación por parte del diputado proponente de que no se considera una iniciativa oportunista ni partidista y que se está trabajando en aras del espíritu constructivo, como lo hemos hecho también a la hora de negociar las posibles enmiendas y transacciones a la misma.

El Grupo Parlamentario Popular entiende, valora y ratifica lo dicho por el diputado proponente en el sentido de que Girona es una de las demarcaciones de todo el territorio español con mayor carencia de infraestructuras. Nosotros, desde el Partido Popular y desde el Gobierno del Partido Popular, realizamos un intenso esfuerzo, muchas veces criticado por otras formaciones políticas por parecer insuficiente, pero que, cuando miramos atrás, sobre todo cuando estamos hablando de una provincia que durante veinte años ha tenido un déficit en infraestructuras muy importante, se debe reconocer. Nuestro grupo vuelve a reiterar que ha sido un esfuerzo presu-

puentario importantísimo; se impulsaron propuestas como el desdoblamiento de la N-II, que conocen muy bien los diputados presentes en esta Cámara, desde Girona hasta Tordera, y, sobre todo, el Partido Popular en la demarcación de Girona impulsó que se hicieran los estudios informativos y las licitaciones de la obra mucho más rápidamente. Eso hubiera permitido que la densidad de la circulación viaria en esa zona hubiera sido mucho menor. Espero que ahora el Partido Socialista siga impulsando en la misma línea en la que nosotros lo estábamos haciendo, —y que no se hacía con anterioridad—, ese desdoblamiento y por eso nosotros seguimos potenciando e impulsando que esa sea la vía y la autovía prioritaria. Eso no significa en modo alguno que la autopista, en este caso la AP-7, aunque sea una autopista de peaje, que penaliza a los usuarios y a los que utilizan esta vía en Girona, tenga que ser una vía alternativa y necesario ese tercer carril. Al Grupo Parlamentario Popular se había sorprendido el punto primero en el sentido de establecer un cuarto carril. Entendemos muy bien la autoenmienda que ha hecho el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) el día 19. Nosotros presentamos una enmienda de sustitución en el sentido de que se debía seguir impulsando la construcción de ese tercer carril en la AP-7 entre Maçanet, Girona y La Jonquera, pero sin ese cuarto carril, y, además, valorar la viabilidad técnica y económica de los nuevos enlaces por Medinyà, etcétera. Creemos que esta enmienda mejora sustancial y técnicamente, la propuesta del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y por ello la hemos presentado.

Respecto a los puntos b) y c), por parte de mi grupo parlamentario queremos precisar que en el punto b), entendíamos que no estaba muy clara la intencionalidad de mejora en la sostenibilidad, de no afectación al casco urbano. Alguna enmienda que este grupo ha visto puede mejorar sustantivamente la redacción de este punto b). Nosotros hemos solicitado y precisado que estaríamos a favor de apoyar ese segundo punto b) con una enmienda, en el caso que el grupo proponente la aceptara. Nos posicionamos con anterioridad, para no usar un turno de palabra posteriormente, pero únicamente precisando cómo se haría ese tercer carril de la AP-7, únicamente en el lado oeste, sin precisar mayores especificaciones que se contienen en la enmienda de Esquerra Republicana.

En cuanto al punto c), no sé si el Grupo de Convergència i Unió tiene pensado presentar alguna modificación al respecto, pero sí anunciamos desde el Grupo Parlamentario Popular que tenemos una proposición no de ley, a punto de registrar en esta Cámara, específica sobre la N-II y la variant de La Vall de Sant Daniel. Ahí precisamos medidas con relación a puntos negros y otras muchas actuaciones. Nosotros no íbamos a votar a favor de este punto. Sí lo haríamos en el caso de que fuera únicamente la variant de Sant Daniel y el impulso a la misma en la N-II como medida complementaria a las autovías actuales. Si eso es así, nosotros apoyaríamos ese tercer punto. Si se mantiene el texto redac-

tado tal como se encuentra ahora, señora presidenta, señorías, nosotros no apoyaríamos esta infraestructura.

Quiero reiterar que el desarrollo económico, turístico, empresarial y social de la comarca y de la provincia de Girona, de las comarcas gironinas, es absolutamente necesario, pero queríamos puntualizar que para nosotros, para el Partido Popular, es prioritario el desdoblamiento de la N-II y que se siga impulsando en la línea en la que lo venía haciendo el Partido Popular. Entendemos que aunque esto se lleve a cabo por parte de una empresa concesionaria, se puede hacer en la medida y según la propuesta que ha hecho este Grupo Popular si se llega a acuerdos también con el resto de grupos de esta Cámara.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra por Esquerra Republicana, el señor Puig.

El señor **PUIG CORDÓN**: En aras del consenso no voy a entrar en las palabras de la portavoz y colega gironina del Partido Popular con referencia al desdoblamiento de la N-II y a los esfuerzos que el Partido Popular hizo. Sólo quiero recordarle que en cuanto a la famosa rotonda de Can Bartolí, en Tordera, aún está pendiente de que empiecen las obras un año después de entrar el nuevo Gobierno. Imagínese usted el tiempo de esta N-II históricamente, pero, con toda la simpatía, esperemos que de una vez por todas el desdoblamiento de esta nacional desde Tordera hasta La Jonquera pueda salir delante.

Estamos hablando de la proposición no de ley que ha presentado el Grupo de Convergència i Unió. Ha explicado el señor Xuclà la autoenmienda por el error. Nosotros entendíamos que el texto era un poco confuso y la enmienda que nosotros hemos presentado pretendía clarificarlo. Hay también unas enmiendas del Partido Popular. Yo creo que en aras de este consenso, un consenso obtenido no desde el punto de vista partidista, sino del territorio y de dar respuesta a unas inquietudes de los ayuntamientos de Salt y, de Sarrià de Ter, preocupados por lo que podría representar un aumento de la AP-7 a cuatro carriles, quería recordar unas palabras del actual conseller de Política Territorial de la Generalitat de Catalunya, don Joaquim Nadal, ex alcalde de Girona, que dijo que teníamos que ser conscientes de que las autopistas no podían ser como un chicle que se podían ir ampliando al gusto y a la demanda. Este es uno de los casos a los que afectan estas palabras pronunciadas por el conseller de Política Territorial de la Generalitat de Catalunya, porque estamos ya en una zona ya urbana y la ampliación a cuatro carriles, como han dicho otros intervinientes, afectaría gravemente a la situación de Sarrià de Ter. En ese sentido, desde el territorio, en aras de un consenso, presentamos estas enmiendas para dar un contenido, yo creo, realista a esta proposición no de ley. Lamentamos que el Partido Socialista no haya querido sumarse e intentar consensuar al máximo por parte de todos los grupos y encontrar, desde el punto de vista

territorial de las comarcas de Girona, un acuerdo que iría en beneficio de todos y un amplio consenso territorial por parte de todos los grupos presentes en la zona. Yo creo que la política, para que llegue a los ciudadanos a veces hay que sacarla del contexto general y llevarla al contexto y a la afectación local. El alcalde de Sarrià de Ter, del Grupo Socialista, yo creo que estaría muy de acuerdo. Creo que todos los grupos hemos rebajado o aceptado planteamientos en aras de este consenso y hago un llamamiento a que el portavoz socialista intente llegar a un acuerdo o aceptación para que esta proposición no de ley obtenga el máximo consenso de la Comisión. Creo que aún es posible. Creo que hay mejoras con las modificaciones. El proponente ha aceptado la retirada de alguna enmienda que había añadido y sería muy importante que desde las comarcas de Girona hubiese un amplio consenso en ese sentido. Creo que Sarrià de Ter y Salt, son áreas que ya han sido muy afectadas por las propias infraestructuras y que se merecen, de una vez por todas, un respeto. La proposición no de ley va en la línea de la filosofía que empleó el conseller de Política Territorial de la Generalitat de Catalunya, concededor del área gironina como ex alcalde de Girona, y en esa línea podríamos encontrar un amplio consenso.

Estamos de acuerdo, en principio, con las transacciones que se han aceptado. Creo que concretan y mejoran este texto y son una puerta abierta a que también el Partido Socialista se sume a esta proposición no de ley que, consensuada por los diferentes grupos, sería un gran acuerdo y una gran noticia para los sectores afectados del área del Gironès en las propias comarcas de Girona.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Para fijación de posiciones tiene la palabra por el Grupo Socialista el señor Sáez.

El señor **SÁEZ JUBERO**: Ciertamente, el tercer carril de la AP-7 y el desdoblamiento de la nueva autovía A-2 o la antigua N-II, es una de las infraestructuras más necesarias y más solicitadas reiteradamente por todos los sectores de las comarcas de Girona, instituciones, sectores económicos y sociales. No puedo hacer la misma valoración que ha hecho mi compañero y amigo el señor Xuclà, que ha dicho que esta iniciativa, según su punto de vista, no es partidista. Yo la valoro de distinto modo y la considero ciertamente oportunista, confusa y extemporánea. Voy a intentar argumentar políticamente el porqué de estos calificativos. En primer lugar, porque la A-2 está en construcción, hay tramos licitados y está en fase de redacción de proyectos. No quiero pasar por alto que este presupuesto se está ejecutando, que para las comarcas de Girona significa un incremento importantísimo para las infraestructuras en nuestro territorio con el nuevo Gobierno del Partido Socialista, con el apoyo también de los presupuestos y, por tanto, con la conformidad de Esquerra Republicana y de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

En segundo lugar, con relación a la AP-7, es conocido que Abertis ya ha anunciado negociaciones y conversaciones tanto con el Gobierno del Estado como con el Gobierno de la Generalitat para ampliar los carriles de la autopista y, por tanto, es una infraestructura que estamos en condiciones de decir que se hará pronto. No nos parece que podamos condicionar con esta iniciativa las negociaciones que puedan establecer el Gobierno del Estado y el Gobierno de la Generalitat con Abertis.

En tercer lugar, estamos desconcertados por la posición de *Convergència i Unió*; si utilizáramos las hemerotecas encontraríamos todavía más contradicciones. Parece que ya han rectificado con las palabras de hoy del señor Xuclà en relación con si estaban a favor del tercer o cuarto carril entre Fornells y Medinyà. También me gustaría saber si están en condiciones de garantizar que únicamente con el tercer carril solucionamos las necesidades de esta infraestructura. Quizá, con la petición inicial que hacía de aumentar los carriles de aceleración en la variante de Sant Daniel, estaban encubriendo algunas voluntades de pedir el desdoblamiento por medio de esta infraestructura. Tampoco entendemos cuando habla del nuevo trazado de la AP-7 si está proponiendo el corredor oeste, que, por tanto, afecta a otros territorios en los que gobierna *Convergència i Unió*, por ejemplo, en Sant Gregori, y si está conforme su grupo municipal en Sant Gregori. Quizá lo que pretenden es lo imposible: estar por todas las opciones para no contradecir a sus grupos municipales en Sarrià de Ter, de la Plataforma de Salvemos Sarrià, del grupo municipal de Sant Julià de Ramis, que, por cierto, no se ha mencionado ni por el portavoz de *Convergència i Unió* ni de *Esquerra Republicana de Catalunya* —parece que los compromisos son solo con ciertos grupos municipales—, en Sant Gregori, en Girona o en Salt. Pero ustedes ya saben que conciliar todas las voluntades municipales en esta infraestructura resulta francamente imposible.

Nos preguntamos, después de 23 años de Gobierno de *Convergència i Unió* en la Generalitat, dónde están los planes territoriales y los planes de infraestructuras en Catalunya. También tienen parte de responsabilidad en el déficit de infraestructuras en nuestras comarcas. ¿Puede presentar el Grupo de *Convergència i Unió* esta autoenmienda, que afortunadamente ha retirado, que obliga a realizar en tres meses un plan de infraestructuras viarias de Girona con este balance negativo de 23 años sin haber hecho un plan de infraestructuras en Catalunya? Nos parece que no.

En cuanto al tramo de Girona, quiero recordar cuáles son las opciones que contemplaban los estudios informativos: el corredor este, al que mayoritariamente el consejo de alcaldes del área urbana, el consejo comarcal, ha dado su conformidad, que aprovecha el trazado de la autopista AP-7 ampliando el número de carriles como variante de la N-II o planteando calzadas laterales. Este corredor no provoca nuevo fraccionamiento del territorio, aprovecha las infraestructuras existentes y coincide en algún tramo con uno de los corredores previstos para

el tren de alta velocidad. En segundo lugar, planteaba el corredor oeste, que en parte se vería afectado en esta iniciativa, por unas palabras que ha dicho el señor Xuclà con relación al tercer carril de la AP-7. Este es un nuevo corredor que, en cuanto a la A-2, transcurriría entre Bescanó y Salt, y pasaría a continuación al este de Sant Gregori, finalizando al norte de Sarrià de Ter. Tenía muchísimos inconvenientes como el estrecho paso por Bescanó, el cruce de la sierra de la Costa Bruta y, especialmente, el paso por el Bosc d'en Xuncla y el paso entre el Golf Gironès y la autopista AP-7, descartado por la mayoría del territorio. También estaba la tercera variante, que era ampliar o desdoblarse la actual de Sant Daniel, que se desestimó por todos excepto por Sarrià de Ter, cuyo ayuntamiento pretendía el desdoblamiento de la N-II precisamente por esta variante, pero de todos es bien conocida la importante afectación que cualquier ampliación de este trazado significaría para Las Gabarras y para el PEIN, el Plan de Espacios de Interés Natural, precisamente de Las Gabarras. Por tanto, esta alternativa está prácticamente descartada en los estudios informativos y descartada por todos los municipios, excepto por Sarrià de Ter. En cuanto a los tramos Maçanet-Girona, quiero recordar que la A-2 se encuentra en construcción, como he dicho, en lo que se refiere a los tramos Caldes de Malavella-aeropuerto y aeropuerto-Fornells de la Selva, y están en redacción los proyectos de construcción de los tramos Maçanet de la Selva-Sils y Sils-Caldes de Malavella. Esto ya es una realidad y no parece oportuno impulsarlo a través de esta iniciativa, pues ya se está realizando. Los estudios que está realizando la Demarcación de Carreteras de Cataluña buscan solucionar estos problemas de capacidad que puede presentar la actual carretera N-II y traerán solución con la construcción de la A-2 manteniendo la actual configuración desdoblada, repito, por las necesidades que plantea este tramo.

En cuanto a los enlaces a los que también alude la iniciativa de Convergència i Unió, efectivamente, el estudio informativo ya contempla la construcción de este nuevo enlace entre los actuales de Girona sur y Girona norte, el denominado enlace de Sant Gregori. Podrían aceptarse los nuevos enlaces que se solicitan en esta iniciativa, ya que los ayuntamientos los ven favorables y, ciertamente, la Generalitat apoya el de Medinyà, que permitiría conectar con la C-66...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Sáez, ¿podría ya terminar?

El señor **SÁEZ JUBERO**: Sí, señora presidenta.

En cuanto a la ampliación de los carriles de la AP-7 y su afectación a las zonas urbanas, estamos conformes en que afecta al territorio y, repito, se ha omitido la afectación a Sant Julià de Ramis. La infraestructura actual ya afecta a Sarrià de Ter y necesariamente deberán arbitrarse medidas para reducir el impacto en las personas y en las viviendas por la construcción de este

nuevo carril mediante falsos túneles, pantallas, asfalto absorbente del ruido, etcétera.

Señora presidenta, sólo dos minutos más y finalizo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): No, no, señor Sáez. Se trataba de un turno de fijación de posición. Haga un esfuerzo de síntesis y termine.

El señor **SÁEZ JUBERO**: En cuanto a la variante de Sant Daniel, no existen puntos negros, lo que se denomina TCA, tramos de concentración de accidentes, y es necesario mejorar la seguridad, pero el trazado afectaría a Las Gabarras, como ya he mencionado anteriormente.

Quiero finalizar diciendo que nuestro voto va a ser contrario y pidiendo una reflexión a Esquerra Republicana, que da soporte al Gobierno de la Generalitat y al Gobierno del Estado, si pretende votar esta iniciativa con el Partido Popular y con Convergència i Unió. Yo lamento esta posición y, en definitiva, no creo que la enmienda que propone, que define un trazado técnico, deba hacerse en este estadio y desde este punto de vista. Por tanto, pido una última reflexión a Esquerra Republicana, y anunciamos nuestro voto en contra a esta iniciativa.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Xuclà, para manifestar la aceptación o no de las enmiendas. Por favor, hagamos un esfuerzo de síntesis e intentemos ser breves; si no, me voy a poner seria con los tiempos.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Póngase primero con los de su grupo.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: No será necesario que se ponga seria porque voy a intervenir brevemente. Es mejor tener una Comisión con alegría que una Comisión con seriedad excesiva.

Yo, simplemente, voy a anunciar la aceptación o no de enmiendas y, si me permiten, con todo respeto, no voy a hacer un ejercicio especulativo sobre Sant Gregori, Bescanó, Las Gabarras y sobre tantos y tantos temas sobre los que el portavoz del Grupo Socialista se ha dedicado a especular y que nada tienen que ver con el objeto de esta proposición no de ley. Por cierto, esto sí me lo va a permitir decir, señora presidenta, porque se ha hecho una calificación de la proposición como oportunista, confusa y algo más. Los parlamentarios, los viernes, cuando visitamos el territorio recogemos inquietudes y esas inquietudes se convierten en iniciativas parlamentarias; decir que esto es oportunismo es tener un concepto de la democracia bastante bajo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Aceptación de enmiendas.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Le expreso la aceptación de la enmienda planteada por el Grupo Popular y por el Grupo de Esquerra Republicana y le anuncio que la redacción de una transaccional basándonos en las mismas creo que hará posible una votación que recoja el espíritu de lo planteado.

— **RELATIVA AL PROYECTO DE TREN DE DOBLE VÍA EN SU TRAMO SANTS-EL PRAT DE LLOBREGAT-TERMINAL 1 Y 2 DEL AEROPUERTO DE BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC). (Número de expediente 161/000882)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al siguiente punto del orden del día. **(El señor vicepresidente, Martínez Sieso, ocupa la Presidencia.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Señor Andreu, tiene la palabra para la defensa de la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana que figura con el número 5 del orden del día.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Señorías, la proposición no de ley sobre el ramal ferroviario a la terminal 1 y 2 del aeropuerto de Barcelona, tendríamos que circunscribirla en un debate que han tenido los grupos políticos catalanes durante los dos o tres últimos años sobre la llegada del tren de gran velocidad a la ciudad de Barcelona. Este debate ha sido muy complejo y, a lo mejor, este no sería el foro de discusión, pero nuestro grupo parlamentario lo ve desde una perspectiva no muy cordial. Hemos pasado muchos años, primero era la entrada por Cornellà, después la estación de ferrocarril de El Prat de Llobregat, posteriormente se impulsó desde diversos grupos que el tren de gran velocidad tuviera estación en el mismo aeropuerto de Barcelona, concretamente, en la terminal 2. Finalmente, ya se han adjudicado y se está trabajando en los ramales por donde va a entrar definitivamente dicho tren, de alta velocidad, que es por la estación de El Prat de Llobregat-Sants-La Torrasa. Para lograr en el estado actual una conexión entre la ciudad y el aeropuerto se hace necesaria esta lanzadera desde la estación de Sants a estación de El Prat de Llobregat, aeropuerto de Barcelona, terminal 1 y 2. Ya en la exposición de motivos queda claro que el aumento constante de vuelos y de tráfico de personas por el aeropuerto de Barcelona es de un 10 por ciento anual. Si no conseguimos que cuando en 2008 funcione la terminal 2 esté también la lanzadera, tendremos graves problemas, tanto de aparcamiento de vehículos como de desplazamiento de las personas. Creemos que hay que cerrar ya la discusión sobre el tren de gran velocidad y su entrada en Barcelona, y esta lanzadera que proponemos creemos que es uno de los elementos básicos para que el aero-

puerto de Barcelona pueda cumplir sus objetivos de crecimiento y de dar servicio, no tan solo en los vuelos peninsulares sino también en los europeos y transoceánicos.

Sobre la proposición no de ley que hemos presentado aceptamos una enmienda transaccional del Grupo del Partido Socialista Obrero Español y de Esquerra Republicana. Agradecemos el esfuerzo de consenso que hemos encontrado en el Grupo Socialista. Con relación al resto de las enmiendas que se han presentado, manifiesto la imposibilidad de poderlas aceptar. Por parte del Grupo de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds la enmienda iba en el sentido de que en un periodo de tres meses pasáramos de la situación actual de trenes cada 30 minutos a trenes cada 15 minutos. Esto es imposible técnicamente, porque desde la estación de El Prat de Llobregat a la terminal hay una vía única y no lo permitiría. En cuanto a la enmienda del Grupo Popular, ya nos gustaría que pudiéramos llegar a la terminal actual en el año 2007 y a la nueva terminal en 2008, pero a pesar del esfuerzo que hemos hecho, comprometernos en estas fechas tan concretas creemos que no es prudente ni razonable.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Perdón, señor Andreu. No le consta a esta Presidencia la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Se puede aceptar una enmienda transaccional sobre una enmienda presentada, pero reglamentariamente no es momento oportuno para presentar una enmienda por parte del Grupo Socialista al texto planteado por usted.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Presento una autoenmienda.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): De acuerdo, señor Andreu. A esta iniciativa se ha presentado una enmienda por el Grupo Parlamentario Popular y otra por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida. Por el Grupo Parlamentario popular tiene la palabra la señora Nadal.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Desde el Grupo Popular le pediríamos a Esquerra Republicana que, si tiene la bondad, nos aclarare cuál es su postura respecto a cómo se tiene que concretar el AVE al aeropuerto. Lo digo por lo siguiente, señorías: Esquerra Republicana hace una petición como si no fuera Gobierno en el Ayuntamiento de Barcelona, y Esquerra Republicana es Gobierno en el Ayuntamiento de Barcelona. Esquerra Republicana hace una propuesta hoy, aquí, en esta Comisión, como si no fuera Gobierno en la Generalitat de Cataluña, y Esquerra Republicana es Gobierno en la Generalitat de Cataluña. Esquerra Republicana hace una propuesta como si no fueran sus votos los que permiten tomar decisiones respecto al AVE a este Gobierno de la nación. Esquerra Republicana decide en este Congreso,

en este Parlamento, las medidas que se toman respecto al AVE. Por lo tanto, señorías, lo digo con toda cordialidad, con todo afecto, pero también con toda claridad: ustedes se tienen que aclarar; ustedes tienen que saber cuál es exactamente su posición respecto a la conexión del AVE con el aeropuerto.

Hay una cosa que es notable, y es la capacidad del Partido Socialista para la demagogia sin sonrojarse, sin ningún sonrojo. Una de las cuestiones que dió lugar a un mayor ataque al Gobierno del Partido Popular en las infraestructuras en Cataluña fue, precisamente, el paso del AVE por el aeropuerto o no; es decir, cuál era el diseño definitivo del AVE. Lo ha expresado antes el representante de Esquerra Republicana, inicialmente se habló de Cornellà, después de la estación intermodal de El Prat, etcétera. Tras negociaciones arduas, difíciles, con voluntad de consensuar, de llegar a acuerdos, se decidió la construcción de la estación intermodal en El Prat de Llobregat y, para desde allí, a través de lanzaderas, hacer la conexión con la actual terminal del El Prat y con la nueva terminal del aeropuerto, todo ello ligado, naturalmente, con la llegada del tren de alta velocidad a Sants, a Barcelona.

Se produce el cambio de Gobierno en las últimas elecciones y el Ayuntamiento de Barcelona, en el que gobierna Esquerra Republicana, lo vuelve a replantear todo. El alcalde señor Clos nos dice— miren ustedes los medios de comunicación, lean *La Vanguardia* de 17 de marzo de 2004— que quiere replantear el proyecto y que, como hay tanta sensibilidad en el nuevo Gobierno del Partido Socialista, se tiene que volver a estudiar la propuesta metropolitana, en el sentido de que el tren de alta velocidad llegue nuevamente al aeropuerto y nos carguemos la estación intermodal de El Prat. Esta es la postura de Esquerra Republicana que está en el Gobierno de Barcelona.

La ministra Álvarez contesta al alcalde de Barcelona, al Gobierno de la ciudad de Barcelona y dice que ni hablar, que el AVE llegará a Sants en 2007 y los titulares en la prensa catalana son de una especial dureza hacia la ministra Álvarez: Fomento desoye al alcalde Clos, al Ayuntamiento de Barcelona y recupera la propuesta que pactaron en 2001 Cascos y Pujol». Es decir, la propuesta que se está llevando a cado es la que dió lugar al ejercicio de demagogia más importante que se ha visto en materia de infraestructuras en este país. La realidad es que se mantiene la propuesta del Partido Popular, a pesar de todas las acusaciones que se hicieron por parte del Partido Socialista. Por tanto, señorías, están ustedes incapacitados, inhabilitados para hacer cualquier clase de crítica respecto al diseño de infraestructuras hecho por el Partido Popular, visto que una cosa es lo que predicán cuando están en la oposición y, otra, es la que practican cuando están en el Gobierno.

Hechas estas puntualizaciones que me parecen importantes, quería decir que en la propuesta de Esquerra Republicana el Partido Popular ha hecho una acotación temporal. Es decir, si la ministra Álvarez dice: En 2007

estará el AVE en Barcelona, nosotros decimos: Bien, pues que en 2007 la conexión con El Prat también esté hecha y dejemos para 2008, que es cuando se construirá la nueva terminal, la conexión con la terminal 2, con la segunda terminal, que todavía no está construida. Esto es lo mínimo si se quiere tener un compromiso de conexión de la ciudad de Barcelona con el aeropuerto de El Prat. Parece que se ha llegado a una transacción con el Partido Socialista, cuya redacción rogaría que mejorasen, porque difícilmente se puede ejecutar algo estudiándolo al mismo tiempo; o se ejecuta o se estudia, pero las dos cosas al mismo tiempo son difíciles de compatibilizar. La propuesta de enmienda transaccional que nos presenta Esquerra Republicana es que el Congreso insta al Gobierno a que ejecute el ramal de conexión ferroviaria con el aeropuerto de Barcelona, terminales 1 y 2 —no entendemos por qué, si el AVE llega en 2007, tenemos que esperar hasta 2008, pero, en fin—, para cercanías, estudiándolo en el marco de una propuesta global sobre los accesos ferroviarios del aeropuerto, consensuada con las administraciones; en el marco de una propuesta global sobre los accesos ferroviarios al aeropuerto. ¿El Partido Socialista tiene que estudiar cuál es la propuesta de acceso ferroviario al aeropuerto? ¿No tiene modelo? ¿No sabe cuál es su propuesta? ¿La tiene que estudiar todavía? Señorías, está todo dicho.

En cualquier caso, el Grupo Parlamentario Popular se abstendrá.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): En turno de fijación de posiciones tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: Aceptamos la autoenmienda que hemos consensuado con Esquerra Republicana.

Le tendríamos que preguntar a la señora Nadal por qué ha tenido una intervención tan dura, porque en lo que pedimos en este momento, no estamos hablando del AVE, estamos hablando de los accesos al aeropuerto desde, seguramente, la estación de El Prat. No hemos puesto en ningún momento en duda ninguna cuestión y, si acaso, que el Partido Socialista y Esquerra Republicana lo digan. No hemos puesto en ningún momento en duda que el AVE vaya a llegar al aeropuerto, sino que el AVE va a llegar, como todo el mundo ha dicho, a El Prat de Llobregat, donde se hará una estación modal y, desde allí, se trabajará para hacer los accesos al aeropuerto de Barcelona, tanto en la terminal 1 como en la 2. En este momento ya están ejecutándose las obras para que el AVE y el cercanías lleguen hasta El Prat. Se está estudiando, y no hay ningún problema en decir de qué manera se puede entrar haciendo lanzadera con el aeropuerto de Barcelona, que en este momento existe y que, además, no había ningún estudio hecho por el Partido Popular.

Cuando hablamos del AVE en Barcelona, me sorprende que digan que ustedes han trabajado bien. Para mí, el AVE en Barcelona es un gran fiasco del Partido

Popular; así queda reflejado. Yo no quería ni sacarlo, porque para mí es tan evidente que ni quería mencionar que el AVE a Barcelona tenía que haber llegado hace tiempo y aún no ha llegado; no nos echen la culpa. En este momento quería focalizar mi intervención simplemente en los accesos al aeropuerto de Barcelona por cercanías y aquí hay mucho que hablar. Hay diferentes modelos, sí señora.

La posición de mi grupo es de aprobación a la propuesta que ha hecho Esquerra Republicana.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Como acaba de llegar el señor Herrera y había presentado una enmienda del Grupo Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds tiene la palabra para defenderla.

El señor **HERRERA TORRES**: Quiero mencionar simplemente que nuestro grupo parlamentario había presentado esta enmienda porque teníamos también una proposición no de ley en torno a los tramos y la periodicidad de los trenes que van de Sants a El Prat de Llobregat. Sabemos que las características exactas de nuestra proposición no de ley y las características de la proposición no de ley de Esquerra Republicana son distintas. Nuestro grupo parlamentario hablaba de la periodicidad, ellos hablan del tren de doble vía y, por tanto, de la infraestructura a realizar, pero el objetivo va en la misma dirección. Visto que hay un acuerdo entre Esquerra Republicana y el Grupo Socialista en torno a una transacción, nuestro grupo va a valorar cuál es el alcance del acuerdo y, conforme con esto, apoyaríamos la propuesta y retiraríamos la enmienda.

Sólo quería mencionar que nuestro grupo tenía presentada esta PNL que vamos a analizar el acuerdo y después decidiremos si retiramos la enmienda presentada.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Finalmente, y en un brevísimo turno para fijar posición respecto de las enmiendas, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Hemos presentado ya la autoenmienda. El Grupo de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds ha retirado su enmienda, y sintiéndolo mucho no podemos aceptar la del Grupo Popular por el tema de los plazos. Nos sorprende que un proyecto que hizo el anterior Gobierno y que pasó el trámite de información pública de impacto ambiental en el mes de marzo de 2003 no consiga un sí y se abstengan.

— **RELATIVA AL ACCESO A LA AUTOPISTA AP-9 CON LA CIUDAD DE LA CULTURA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000890.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Debatida la proposición de ley que aparece en el orden

del día como el número 5, pasamos al punto número 6 del orden del día, relativo al acceso a la autopista AP-9 con la Ciudad de la Cultura. Para su defensa tiene la palabra la señora Sainz.

La señora **SAINZ GARCÍA**: Señorías, la Ciudad de la Cultura, ubicada en Santiago de Compostela, será, sin duda, el símbolo de Galicia del siglo XXI y un referente máximo de las infraestructuras y los recursos culturales; un espacio para la confluencia de la cultura gallega, del saber, de las nuevas tecnologías, de la investigación, del multimedia audiovisual y del ocio. Representará la integración de la cultura, de la creatividad y de las industrias más de vanguardia de Galicia en la sociedad de la información y del conocimiento. Será, por tanto, un referente inequívoco de Galicia y de la cultura gallega en el marco internacional.

Es un proyecto singular que necesita disponer, como indica el sentido común, de accesos adecuados. Por ello, la Xunta de Galicia solicitó en su momento autorización al Ministerio de Fomento para realizar las obras de conexión de la AP-9 con la Ciudad de la Cultura, propuesta que simplemente se refería a solicitar la autorización preceptiva para la construcción, dado que la obra y sus costes los asumía la Xunta de Galicia. A esta petición el anterior Gobierno del Partido Popular respondió favorablemente, si bien la autorización quedaba condicionada a realizar unas prescripciones o modificaciones puntuales, indicaciones y modificaciones que fueron asumidas por la Consellería de Ordenación del Territorio en el nuevo documento remitido al Ministerio de Fomento para esa autorización definitiva.

Señorías, ¿qué sucedió? Con el cambio de Gobierno y con un Ministerio de Fomento que margina y desprecia a Galicia, nos encontramos que con una evidente actitud de deslealtad institucional el ministerio da la callada por respuesta, no da contestación a los reiterados escritos que se le cursan ni al requerimiento que le hace al respecto el propio conselleiro. La Administración central recurre al silencio administrativo que supone no autorizar la obra. Coincidirán conmigo que no es normal, que la actitud del llamado nuevo talante es inadmisibles e incompatible con el necesario respeto y colaboración institucional que debe imperar en el quehacer político. Las formas en democracia deben guardarse por respeto a lo que cada uno representa y no hacerlo es, además, ser sectario. Esta circunstancia ha forzado a la Xunta de Galicia a presentar un recurso contencioso ante el Tribunal Superior de Justicia de Galicia y, mientras, señorías, no se puede avanzar en la construcción de los necesarios e imprescindibles accesos a la mencionada Ciudad de la Cultura, obra que ya está presupuestada, preproyectada, porque existe un proyecto autorizado, a merced de unas puntualizaciones o pequeñas modificaciones que se hicieron, y que, además, la Administración dispone de los terrenos necesarios para realizar la obra.

Por ello, señorías, nos vemos forzados a presentar esta proposición no de ley en la que instamos al Gobierno a que proceda a dar la autorización para la realización de las obras de conexión de la AP-9 con la Ciudad de la Cultura en Santiago de Compostela.

Deben conocer, señorías, que esta conexión contribuirá a aliviar la congestión que se produce en la actualidad en el tramo de dicha autopista a su paso por Santiago de Compostela, ya que a diario circulan por ella una media de 50.000 vehículos y, en determinadas horas, se satura de tráfico, como todos los compostelanos sabemos. Por ello también se ha planteado al Ministerio de Fomento la necesidad de que construya un tercer carril, algo que tampoco parece entrar en los planes del ministerio, porque para asombro de los gallegos parece que ha planteado que si los gallegos queremos un tercer carril, los compostelanos de una manera especial, que lo pague la Xunta. Es algo verdaderamente asombroso, y mucho más, cuando la autopista, como todos saben, tiene ya un concesionario. Además quiero que conste que la construcción de un tercer carril no puede servir de disculpa, como parece que también está utilizándose últimamente, para no autorizar el enlace. Yo coincidí con el alcalde de Santiago de Compostela, quien manifiesta, está recogido por escrito en el diario *El correo gallego*, que la Ciudad de la Cultura no generará un incremento de tráfico en el día a día, sino de forma puntual, y no en las horas punta en la que la autopista ya está saturada. Aquí figuran estas declaraciones del alcalde de Santiago de Compostela, quien, efectivamente, comparte la necesidad y el no entendimiento de que el ministerio se oponga a este enlace. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

Termino señalando, señorías, que la urgencia de lo planteado es evidente. Se trata de una obra urgente que tiene proyecto, cuyas expropiaciones estaban iniciadas hace dos años y para la que la Xunta dispone ya en los presupuestos de una partida para su realización. Señorías, señora presidenta, tengo que confesar que esperaba que el Grupo Socialista no se convirtiese, por una vez, en bastión de un ministerio que tiene como norma marginar a Galicia, y apoyase esta petición, que es una petición justa, una petición necesaria, una petición apoyada también por el alcalde socialista de Santiago de Compostela y cuya repercusión trasciende el interés local de su realización. Sin embargo, a la vista de la enmienda que han presentado, lamentablemente me inclino a pensar que una vez más no aprenden y quieren volver a tomarnos el pelo. Deben saber que la alternativa que presentan en su enmienda tiene problemas claros con la electrificación del tren de alta velocidad y que obligaría a demoler toda la conexión de Fontiñas, a hacerla de nuevo y a tirar, incluso, varias casas. Por lo tanto, es una solución complicada, cara, que generaría conflicto social y que supondría retrasar la conexión más de un año, todo, señorías, por no querer decir sí a algo que estaba ya autorizado. Por eso comprenderán que entendemos cla-

ramente que los ciudadanos gallegos opinen, como aparece recogido en la encuesta del CIS del otro día, que el Gobierno del señor Rodríguez Zapatero maltrata a Galicia.

Reconsideren su voto, señores socialistas. Apoyen, por una vez, algo que es viable, que no causa problemas y que, sin duda, es una solución importante para un proyecto que será referente inequívoco de Galicia y de la cultura gallega en el ámbito internacional.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra por el Partido Socialista el señor Díaz.

El señor **DÍAZ DÍAZ**: Señora presidenta, señorías, si lo que acaba de decir la señora Sainz fuera la única verdad está claro que votaríamos a favor, pero tengo que hacer alguna precisión. En primer lugar, y aunque se escapó del tema, porque solo lo mencionó al final, habla de los retrasos en el Plan Galicia. Yo quiero recordar a la señora Sainz que tuvo que haber una catástrofe para que obras necesarias pasaran a ser teóricamente prioritarias. Lo malo es que no había proyectos para pasar de la prioridad en el papel a la prioridad en la ejecución. No había proyectos para los 7.000 millones de euros que se correspondían con obras ya previstas, la mayoría de las cuales estaban en el presupuesto de 2001, y no había proyectos para realizarlas en 2004, y, mucho menos, para los 5.000 millones de euros nuevos que se destinaban fundamentalmente al ferrocarril y que preveían tres, señores, tres trenes de alta velocidad para Galicia. Se preveían tres trenes de alta velocidad para Galicia y se dice que hay retrasos en estas obras, cuando está claro que los retrasos se deben fundamentalmente a la ausencia de proyectos. Solo hay que leer las actas del Consejo de Ministros celebrado en A Coruña para ver que allí se relatan obras pero no se fijan plazos ni se comprometen presupuestos.

Hay retraso, señorías, se dice aquí, en la autorización de una comunicación con la Ciudad de la Cultura en Santiago. También les digo que estamos hablando de una obra que no tiene una fecha de terminación y el Partido Popular considera normal que una obra que no tiene proyecto o que no tiene fecha de terminación, tenga ya la comunicación en marcha. Nos parece muy bien, porque las obras públicas tienen un periodo de maduración largo, pero yo querría también que la misma filosofía se aplicara en otros lugares: ¿Por qué Ferrol está a punto de culminar la primera fase de ampliación del porto exterior y las comunicaciones van a llegar dos años más tarde? La previsión, señorías, la queremos para todo.

Quiero hacer otra precisión. Todos sabemos que la Ciudad de La Cultura, señora Sainz, es la gran pirámide del señor Fraga. Una obra fraguiana, no una obra faraónica. Una obra que no fue consensuada con nadie en Galicia, que tiene un coste indefinido muy alto y que no tiene fecha de terminación. Una obra de la que sabemos

el continente, aunque cambia con demasiada frecuencia y se nos despista, pero no sabemos el contenido; un gran continente, aparentemente espectacular, que no sabemos para qué se va a utilizar. Decíamos que era una obra sin consenso, porque no hubo consenso con las fuerzas políticas de Galicia y nos tememos que tampoco lo hubo con quien gobernaba en aquel momento en el Estado, porque el Gobierno del Estado no se implicó presupuestariamente en la realización de esta obra. Si fuera la gran panacea, la gran obra, tendría que haber algún compromiso del Gobierno, y no lo hubo en este tema. No obstante, el conjunto de las fuerzas políticas gallegas, de modo más o menos crítico, respetó y respeta la cara genialidad del señor Fraga y, entre todos, en su momento, trataremos de darle operatividad.

Si la Ciudad de la Cultura no tiene plazo de finalización, parece forzado pedir que se generen los accesos. Esto, señoría, para nosotros solo se explica con fines electoralistas porque, en contra de lo que usted dice, señor Sainz, hay conversaciones entre el ministerio y la consellería. En estas conversaciones el ministerio, el 4 de abril del año pasado, le plantea a la Xunta de Galicia que, debido a que sobre la autopista del Atlántico se va a verter el tráfico de una nueva autovía, competencia de la Xunta de Galicia, y a que también se pretende construir el acceso a la Ciudad de la Cultura, por problemas de tráfico es necesaria la construcción de un tercer carril, y le pide estudios sobre el posible tráfico que se puede generar. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** La Xunta de Galicia hace un informe sobre este tema que al ministerio no le convence y sigue haciendo estudios, de ahí que se presenten dos alternativas priorizando, en principio, la que demanda la Xunta, pero dejando abierta la puerta a otra posibilidad.

Este es un tema claramente electoral, electoreiro diríamos en Galicia. Si su artillería electoral va por este camino, señora Sainz, lo siento por su partido, pero está jugando con pólvora mojada y con muy poca imaginación. Seguro que los socialistas nos equivocamos en algunas cosas en Galicia, pero no en esto, que no es tan trascendental, hoy por hoy, como para el dramatismo que usted le está dando. Ocurre que es de las clásicas propuestas que ya tienen la respuesta dada, como que los socialistas marginan a Galicia, o que el socialista que les habla traiciona a su ciudad, pero tengo que decirle, señora Sainz, que si mi compromiso con Galicia dependiera de esta votación, mal me iría. Mi trabajo en Galicia es ya de mucho tiempo y no depende de la posición sobre una propuesta que considero oportunista y electoreira.

De todos modos, los socialistas no escapamos del problema y, como hay que ser previsores y las obras públicas tienen un periodo de maduración largo, la gestación no debe retrasarse. Por eso presentamos una enmienda que asume positivamente el problema, pero también tenemos que hacer alguna aclaración. El ministerio está estudiando el problema con detenimiento y las

soluciones no son fáciles. Le recuerdo que en el término municipal de Compostela existen en este momento tres entradas de la autopista AP-9 a la ciudad, tres entradas libres de peaje. Es la única ciudad de Galicia que tiene tres entradas a la autopista en un radio de pocos kilómetros.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Díaz, le ruego que vaya concluyendo, por favor.

El señor **DÍAZ DÍAZ:** Ustedes saben no solamente el coste que tienen estas cuestiones sino también que la posibilidad de las mismas dificulta el tráfico. Sobre esta autopista vierte ahora la autopista que une A Coruña con Ourense y va a recaer también sobre ella una autovía que se está construyendo de Santiago hasta Rois. Se van a multiplicar los tráficós, y sobre ese mismo tramo se quiere construir el acceso a la Ciudad de la Cultura. Por ello, el ministerio contempla, como mínimo, la exigencia de un tercer carril en la autopista, que habrá que estudiar y habrá que resolver. Este tercer carril en la autopista no es un tema nada fácil; por ello el Gobierno plantea no lo que decía la señora Sainz sino el siguiente texto: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que apruebe con la mayor brevedad posible la autorización para la realización de las obras de conexión de la autopista AP-9 con la Ciudad de la Cultura o, alternatively, si esto no fuera posible, el acceso a ésta desde el enlace de Fontiñas con el periférico. Les recuerdo que en el periférico de Santiago está prevista la realización de tres obras que lo van a hacer mucho más ágil: el cuarto movimiento, el túnel de Cornes y la ampliación en el tramo de San Lázaro. En consecuencia, va a ser una vía rápida que puede permitir un acceso, y el ministerio está estudiando también no como la solución sino como una alternativa a la conexión desde la autopista que en el periférico de Santiago se remodele el actual enlace de Fontiñas dotando al vial existente del gálibo necesario para el ferrocarril de alta velocidad del eje atlántico adyacente al periférico y poder así entroncar un nuevo vial que tendría muy poca longitud y al que se podría dotar de la capacidad necesaria en función de los tráficós específicos de los eventos en la Ciudad de la Cultura. Tengan ustedes en cuenta que como no sabemos el contenido de la Ciudad de la Cultura, no sabemos aún qué flujos va a generar. Si funciona como museo, los flujos serán normales y se podrán resolver, pero si funciona para grandes eventos tendrá en algunos momentos grandes flujos que pueden contribuir a colapsar más la actual autopista. No sirve decir que los eventos van a ser cuando el tráfico no esté en su plena intensidad; no se puede asegurar que los eventos van a tener un horario compatible con el tráfico, es decir, que cuando haya menos densidad de tráfico los eventos de la Ciudad de la Cultura se abran al público. No tiene ningún sentido esta apreciación.

Señores del Grupo Parlamentario Popular, bajen del piñón fijo y acepten que lo que se propone es razonable.

No se descarta la alternativa de la Xunta, sino que se abre otra posibilidad que hay que discutir con la Xunta, no imponer sino discutir con la Xunta.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario quiere fijar posición? (**Pausa.**) Señor Rodríguez, tiene la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Vamos a votar a favor de la iniciativa del Grupo Popular. Queremos hacer tres observaciones que nos parecen de importancia para entender nuestra posición y también el debate que estamos teniendo. La primera es que una de las pocas ciudades que hay en Galicia que recibieron un trato algo aproximado a lo normal, desde el punto de vista de las competencias del Estado en materia de infraestructuras, fue Santiago de Compostela, sin duda por su carácter central en Galicia, sin duda por su carácter de capitalidad, pero es un contraste evidente que se da no solamente durante la etapa del Partido Popular sino también durante la etapa anterior del Partido Socialista Obrero Español. Concateno esto con algo que me parece fundamental: a nosotros nos gustaría que esta iniciativa saliese apoyada unánimemente de este Congreso de los Diputados, primero, porque es una necesidad desde el punto de vista de las comunicaciones internas al área metropolitana de Santiago de Compostela y, segundo, porque la enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Socialista es una discutible pero concreta; no se trata de un bluff. Por último, resulta paradójico el nombre Ciudad de la Cultura en una ciudad que es el símbolo de la cultura de al menos todo el medievo europeo. Realmente, el gran relieve de Santiago es Santiago mismo, no esto. Espero que ahora que está construida, por cierto con un grave costo, un terrible costo, para las arcas de la Administración pública gallega, seamos capaces de hacer algo positivo con ella de acuerdo con lo que el país necesita. Sin duda, ahora que está construida habrá que buscar una solución comunicativa. Me parece que lo mejor sería tener una postura constructiva al margen del contexto electoral que se está produciendo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular a los solos efectos de manifestar si acepta o no la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora **SAINZ GARCÍA**: Señor presidente, ya me manifesté en el momento de hacer la defensa de la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Perdona, señora Sainz, yo no estaba presente.

Pasamos al siguiente punto del orden del día. ¿Se pueden debatir conjuntamente las proposiciones no de ley que figuran en el orden del día con los números 7 y 8?

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: Sí, con votación separada.

— **RELATIVA A GRATUIDAD DE PEAJES EN EL TRAMO PUENTE DE RANDE-VIGO, A BARCALA-A CORUÑA EN LA AP-9. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000958.)**

— **SOBRE LA LIBERACIÓN DE PEAJES EN LOS TRAMOS PERIURBANOS DE LA AUTOPISTA AP-9. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000968.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a debatir, pues, conjuntamente las proposiciones que figuran con los números 7 y 8 en el orden del día. En primer lugar tiene la palabra el señor Rodríguez para defender su proposición no de ley; luego daré la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, intervendrá el grupo enmendante, el Grupo Socialista, y si algún grupo quiere posicionarse intervendrá a continuación.

Señor Rodríguez, tiene la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Seré lo más breve posible. Como es un tema recurrente, creo que hay muchas explicaciones que pueden darse por sentadas, pero en todo caso hay una en la que me gustaría hacer hincapié. Creo que la liberación de peajes se debe hacer teniendo en cuenta el conjunto del Estado español, siempre y cuando se trate de tramos cortos de las autopistas, si es que no se va a un modelo de eliminación del peaje general, lo que no parece posible a medio plazo. Creo que se debe hacer cuando hay un grave impacto social, se trata de trayectos muy cortos y además son áreas definitivamente metropolitanas. En los casos que vamos a tratar el impacto social está muy claro, pues se trata de recorridos ineludibles para miles de trabajadores y miles de personas que se dedican en sus actividades diarias a dar solución a sus necesidades económicas, de estudio o sanitarias precisamente a través de esos tramos de autopistas de peaje. El tema, por tanto, es recurrente en el ámbito social. Se trata de una demanda muy extendida, en concreto en Vigo y O Morrazo y en los ayuntamientos limítrofes con A Coruña, por lo que, lógicamente, tiene una continuidad en los debates políticos en el Congreso de los Diputados. Yo solamente me voy a referir a los dos últimos: el relativo a Rande, sobre el que el 23 de junio del año 2004 se aprobó una iniciativa en la dirección de buscar una solución al problema, y el otro, el del 16 de marzo de 2005, en lo referido a A Barcala, para que se acabase con el peaje en esta zona de entrada a A Coruña. Hay un tercer escalón del problema que es la movilización popular, que se produjo continua y repetidamente a través de plataformas de ciudadanos tanto en el caso de Rande como en el de A Coruña.

Como estamos en el Congreso de los Diputados, me gustaría incidir en que en estos dos ejemplos que estamos

poniendo y para los que solicitamos la liberación del peaje se trata de acceso a ciudades que son fundamentales desde el punto de vista de la comunicación interna en áreas metropolitanas que exceden en mucho de 300.000 habitantes. Además, da la casualidad de que es la única forma de que no exista un colapso de tráfico generalizado, porque son en la práctica vías únicas de acceso con cierta capacidad para entrar en estas áreas metropolitanas, o bien funcionan como circunvalaciones o bien incluso se trata de la vía única de acceso, como es el caso de Rande. Las dos mantienen la característica de que son muy pocos kilómetros, 4 y 7, respectivamente. El problema fue tan grave que las administraciones públicas buscaron remedios o paliativos. En el caso de Rande, aún se está viviendo de bonificaciones de la Diputación Provincial de Pontevedra, que baja el peaje requerido con límites del número de bonos. En el caso de A Barcala, la diputación se desentendió del problema anunciando que no tenía nada que ver desde el punto de vista de sus competencias. Pensamos que no se puede seguir escapando de un caso que no es precisamente el de Jerez de la Frontera-Puerto Real, sin duda una vía interurbana, sino que se trataría, en el caso de Rande, de un ejemplo similar al del puente de Carranza para el acceso a Cádiz, que por cierto fue liberado, como se reclamaba popularmente ya hace muchos años. No creo que sea buena medida que este Gobierno, como el anterior, siga empeñado en no dar pasos adelante en positivo en ese sentido. No valen propuestas alternativas que no tienen nada que ver con esto, como la que hacía el secretario de Estado de Infraestructuras el 27 de abril en su comparecencia en esta Comisión. Para los ciudadanos de O Morrazo no es solución buscar una vía alternativa que conecte Pontevedra con la autopista de las Rías Baixas. Eso puede valer, malamente, para los ciudadanos de Pontevedra, pero para los ciudadanos de O Morrazo el problema es cómo acceder con un único puente sobre la ría a la ciudad de Vigo. Es un problema ineludible que no se arregla con otro tipo de sucedáneos. En el caso de A Coruña ocurre exactamente igual. El acceso a A Coruña desde la A-6 con una vía libre de peaje es correcto, pero eso vale para los señores que vienen de Madrid o los que vienen de Santiago de Compostela y no vale para el área urbana de A Coruña, en concreto para los ayuntamientos de Cambre, de Culleredo o de Oleiros.

Tenemos que seguir haciendo hincapié en que la Administración Central del Estado y el Gobierno analicen políticamente estos casos como lo que son: tráfico intenso, densa población, vías urbanas o metropolitanas y accesos únicos. Nosotros nos hemos limitado en este caso a presentar una proposición no de ley que responde a un acuerdo transaccional al que llegamos con el Grupo Parlamentario Socialista en la sesión consecuenta a la sesión de debate sobre el estado de la Nación. Entonces llegamos a una transacción que no se pudo dar por impedimento del Partido Popular. En lógica respuesta, retiramos nuestra resolución inicial, previo acuerdo con el Partido Socialista de que presentando una proposición

no de ley con la transacción se votaría favorablemente. Es lo que hemos hecho en este momento. Por tanto, nosotros aceptaríamos la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista siempre y cuando el punto primero fuera nuestra proposición no de ley, que, vuelvo a decir, es reproducción literal del acuerdo transaccional que no se pudo votar por el impedimento del Partido Popular, y pasase al segundo punto la propuesta de mejora de los accesos a A Coruña o a Vigo, que, repito, no son supletorios en nuestra propuesta sino complementarios y de validez para otras zonas u otros ciudadanos afectados también por esta cuestión. Para nosotros son fundamentales las áreas perimetrales, las áreas urbanas o las áreas metropolitanas, que están gravísimamente afectadas y que son las que demandan, básicamente, la solución del problema.

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

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: Ya sé por qué los socialistas no se equivocan nunca en Galicia. Está claro, como dice su portavoz: no hacen absolutamente nada, y por tanto es difícil que se puedan equivocar, muy difícil. Es más, cuestiones que estaban licitadas incluso el Partido Socialista las ha anulado, o sea que de momento en Galicia no ha hecho absolutamente nada.

Vamos a discutir sobre la liberación de un peaje de una autopista, y me gustaría que estuviese el portavoz socialista, que en estos momentos no está, porque si fuera por él, y por otros muchos, esa autopista no se haría. Sí, señor Louro, no mire así. Su compañero y portavoz, que ha intervenido recientemente, ha manifestado en reiteradas ocasiones que la autopista de Ferrol a Tuy, a la frontera portuguesa, era unha navallada no corazón dos galegos. Consta en cualquier medio de comunicación de aquellos tiempos que, gracias a la labor incesante de señores como el portavoz o unos portavoces del Partido Socialista y muchos miembros del Bloque Nacionalista Galego, la autopista del Atlántico ha estado interrumpida durante más de cinco años. Tanto es así que en ocasiones determinadas hubo que acudir a la Guardia Civil para poder continuar los trabajos. Eso es lo cierto, y ahora se intentan rasgar las vestiduras diciendo que hay que liberar los peajes. Claro que hay que liberar los peajes, y el Partido Popular ha puesto las primeras piedras. El Partido Popular ha sido el único partido que ha reducido el peaje en Pontevedra-Vigo y Morrazo-Vigo desde que estaba en el Gobierno, lo que no hizo en absoluto el Partido Socialista. Durante el Gobierno del Partido Socialista los peajes Pontevedra-Vigo y Morrazo-Vigo se incrementaron en el 300 por ciento, en tanto que durante el mandato del Gobierno Popular se han reducido el 5 y el 17 por ciento, respectivamente, Pontevedra-Vigo y Morrazo-Vigo. Además, el Partido Popular, como bien saben SS. SS., redujo el IVA, que en las autopistas estaba en el 16 por ciento, al 7 por ciento, pero ya saben

que el Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea nos obligó a replantear o a reponer el IVA al 16 por ciento. Con todo ello, la reducción en el peaje ha sido del 5 y del 17 por ciento, respectivamente. Es más, personas que encabezaban listas en la provincia de Pontevedra por el Partido Popular se habían comprometido a liberar el peaje de Rande a Vigo y de alguna manera se ha hecho. Sus señorías deben saber, pero lo repito, que en la actualidad el peaje de Pontevedra-Vigo, el peaje del puente de Rande, está prácticamente liberado porque la Xunta y la Diputación de Pontevedra están aportando anualmente 300 millones de euros para que cualquier ciudadano de la provincia de Pontevedra pueda transitar por el puente de Rande gratuitamente; por tanto, está liberado. Es cierto que al principio había un número máximo de viajes que se podían realizar, que eran 80, pero en estos momentos también está liberado. No deja de ser curioso que miembros del Grupo Socialista y del Bloque Nacionalista Galego protestaran continuamente cuando el Partido Socialista no gobernaba diciendo que esa no era una medida adecuada, que eso no era liberar, y ahora, curiosamente, son esos mismos socialistas los que dicen que esa es la mejor solución de momento. Ahora es la mejor solución de momento; antes no lo era. Ahora es la mejor solución de momento porque está claro que quienes lo soportan son la Xunta y la Diputación de Pontevedra, en un caso, y la Diputación de A Coruña, en otro, con 25 millones de euros al año.

El portavoz del Bloque Nacionalista Galego, don Francisco Rodríguez, al que tengo en gran estima pese a todo, decía que gracias a las movilizaciones se ha reducido el peaje. Posiblemente se haya reducido el peaje gracias a las movilizaciones, pero también hay que recordar que después de la reducción del peaje —estamos hablando del año 2000, cuando se aplicaron estas medidas— hubo muchas movilizaciones para que se buscara otra solución, la liberación total. ¿Qué pasó? Mientras gobernaba el Partido Popular en Madrid seguían las movilizaciones, pero empezó a gobernar el Partido Socialista y ya no hay movilizaciones. ¿Qué pasa? Algo raro pasa. El señor Louro, como candidato número uno por la provincia de Pontevedra, llevaba entre sus promesas electorales la liberación del puente de Rande. El 23 de junio del año pasado, cuando el Bloque Nacionalista Galego presentaba una proposición de ley sobre este mismo tema, les decía al señor Louro y a la señora Fernández que chalaneaban porque el señor Louro propuso una enmienda que decía que en el plazo de seis meses el Partido Socialista propondría una alternativa para liberar el peaje de Rande. Desde el 23 de junio hasta hoy han pasado bastante más de seis meses. El 23 de diciembre del año pasado finalizó el plazo que el señor Louro, tan espléndidamente, había propuesto al Bloque Nacionalista Galego para buscar una alternativa, pero lo siguen estudiando y lo seguirán estudiando. Veo que se acaba de incorporar el portavoz del Grupo Socialista.

Señor Louro, ustedes no tienen ninguna alternativa. En estos momentos la Xunta ha planteado una alternativa que es la única solución para liberar el peaje del puente de Rande. El señor Rodríguez se refería a la posibilidad de liberar o no el tramo de Morrazo a Vigo. Está claro que si liberamos el puente de Rande se libera El Morrazo a Vigo. La única solución es que la nueva autovía Pontevedra-Puxeiros-Ponteareas sea de peaje y liberar la otra. Es la alternativa que nosotros proponemos; es la única alternativa —señor Rodríguez, no ponga esa cara— para poder liberar El Morrazo-Vigo. Los estudios existentes dicen que la autopista, la AP-9, tal como está, o sea con peaje, se saturará en 2010. Si liberamos el peaje de la autopista se colapsará muchísimo antes. Si liberamos el peaje de Redondela-Vigo todos los que vienen por fuera de la autopista, que son muchos vehículos, se incorporarían, lo que colapsaría la entrada de Vigo. No es solución liberar el peaje tal como está porque, repito, saturaríamos la autopista y dejaría de prestar los servicios para los que está concebida. Por tanto, la única solución existente es hacer la A-57, la autovía de Pontevedra-Ponteareas-Puxeiros, de peaje. Pero fíjense lo que quieren hacer los señores socialistas con la A-57: tienen en los presupuestos para 2005 la extraordinaria cantidad alguien decía antes que no se podía cuantificar o algo por el estilo, pero en este caso ustedes lo cuantifican para hacer la A-57, hasta 2008, de 74,9 millones de euros. Eso es para hacer poco más de un kilómetro, señor Louro. En el Plan Galicia, en el que sí estaba contemplada, ya se preveían 480 millones de euros para hacer esa autovía, y la propuesta que en estos momentos hace la Xunta al Gobierno central es de 600 millones de euros. ¿Me quiere decir que va a hacer usted con 74 millones de euros? Ni una corre道ira, señor Louro, ni una corre道ira. Se ríe, claro que se ríe. No deja de ser curioso. Hasta 2007, es decir, durante 2005, 2006 y 2007, van a invertir la escalofriante cantidad de 23 millones de euros escasos, dejando para 2008 el resto: 52 millones. Es decir, van a rematar la corre道ira en 2008. En 2005, 2006 y 2007 no van a hacer prácticamente nada. Tanto es así, que llevamos ya muy avanzado el año 2005 y ustedes no han sometido a estudio informativo todavía la A-57. Posiblemente no saben ustedes por dónde va.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego, señoría, que vaya terminando.

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: Termino ya, señor presidente. La autopista se llevó a cabo, reitero, pese a las protestas o la oposición de determinadas personas importantes del Partido Socialista y del Bloque Nacionalista Galego, y ahora están intentando que se libere el peaje, algo que nosotros ya hemos hecho y que queremos que siga haciéndose. Tenemos una alternativa clara: que se construya la A-57 y se finalice en 2010. Ustedes, repito, no van a rematar ni la corre道ira en 2010 con su dinero. Por tanto, la construcción de una verda-

dera autovía o autopista de peaje es, señor Rodríguez, la única forma existente para liberar el puente de Rande. Y también hay que acometer con urgencia las obras de conexión de la conocida como tercera ronda para liberar el peaje del puente de A Barcala. Por último, ya que ustedes decían que las medidas adoptadas por la Xunta y las Diputaciones de Pontevedra y A Coruña no eran las adecuadas, liberen el peso financiero que tienen estas instituciones. Pongan ustedes Gobierno central, encima de la mesa los 325 millones de euros anuales que les cuesta a estas instituciones liberar el puente de Rande y el puente de A Barcala. Estos tres puntos constituyen también una enmienda que presentamos, señor presidente, a la proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego. El primer punto es que el Gobierno acepte la propuesta de la Xunta de la construcción de una A-57 en condiciones y antes de 2010, porque ustedes no lo van a hacer nunca; no tienen ánimo de hacerla; no han hecho absolutamente nada ni tienen prácticamente nada consignado. El segundo punto es que el Gobierno asuma la construcción de una tercera ronda y el tercero es que hasta que ustedes no busquen las famosas soluciones alternativas que iba usted a proponer y que no ha propuesto nunca, las famosas alternativas que usted debe tener en mente pero que todavía no conocemos los gallegos, el Gobierno Central asuma el coste financiero que están soportando la Xunta de Galicia, la Diputación de Pontevedra y la de La Coruña.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde ahora el turno al Grupo Parlamentario socialista. Tiene la palabra su portavoz, el señor Louro, para defender su enmienda a ambas proposiciones no de ley.

El señor **LOURO GOYANES**: Señoras y señores diputados, estamos discutiendo dos proposiciones no de ley en relación con la liberación de peajes en las áreas urbanas de Vigo-Pontevedra y de La Coruña. Para los gallegos este es un asunto de gran importancia que preocupa y ocupa al Gobierno de España en este momento y que preocupaba y ocupaba al Partido Socialista cuando estaba en oposición y, en coherencia, ahora que está en el Gobierno. Hay que recordar, señorías, que la autopista del Atlántico, la AP-9, es la primera autopista que se construye en Galicia y que hoy actúa como eje vertebrador del país, como eje vertebrador de la Galicia atlántica. Hay que recordar, señorías, que en el año 1982, cuando el Partido Socialista gana las elecciones, se encuentra con una empresa pública que tiene enormes dificultades, y por primera vez el Partido Socialista aborda los problemas que tenía la empresa pública, los resuelve y pone esa empresa en buena posición. Felizmente, señorías, hoy la autopista del Atlántico esta funcionando desde Ferrol a Tuy y cada una de las actuaciones que ahí se han desarrollado vinieron de la mano del Gobierno socialista, de Felipe González en un tiempo y de José Luis Rodríguez Zapatero en otro tiempo.

Lamentablemente, señorías, señor portavoz del Grupo Popular, no hemos coincidido con ustedes a lo largo de 25 años, hemos coincidido muy poco. Nosotros creemos que las carreteras deben estar libres de peaje. Ustedes creen, y particularmente en Galicia, que las carreteras, las autopistas y las autovías deben tener un peaje. En 16 años de Gobierno del señor Fraga Iribarne en Galicia no han construido un solo kilómetro de autopista o de autovía libre de peaje; ni un solo kilómetro, señorías. La autopista Coruña-Carballo es de peaje, la autopista Santiago-Lalín es de peaje y la autopista Puxeiros-Valmiñor es de peaje. Son las únicas autovías que ustedes han construido, por cierto, las tres con peaje, ni un solo kilómetro sin peaje.

Hagamos algo de memoria, señorías, en honor a la verdad de lo que han hecho ustedes con la AP-9. La AP-9 estaba en manos de una empresa concesionaria pública, estaba, por tanto, en el ámbito de las decisiones públicas, en el ámbito de las decisiones estratégicas del Gobierno de España. **(El señor Mantilla Rodríguez: En mala hora.)** Ustedes han privatizado esa empresa pública. El señor Rajoy, candidato del Partido Popular por la provincia de Pontevedra, solemnemente, prometió delante de todos los vigueses que él estaba en condiciones de afirmar que liberaría de peaje el Puente de Rande. Han pasado ocho años, señoría, y no lo hizo. Nosotros nos opusimos al proceso de privatización, porque entendíamos que era entregar al sector privado un eje estratégico vertebrador del país. Ustedes lo privatizaron, lo que decían que iban a liberar lo vendieron. Esa es la realidad, señor Mantilla.

Una vez que se consumaba el proceso privatizador le hemos indicado dos cosas; si esto se privatiza, introducíamos en las condiciones de privatización dos cláusulas. Era fácil: que el Puente de Rande quede libre de peaje y que el tramo A Coruña-A Barcala quede libre de peaje. Ustedes dijeron: Esto se privatiza desde Ferrol a Tuy y no queda ni un solo tramo libre de peaje. Esta es la realidad. Señor Mantilla, señores del Partido Popular, ustedes en materia de peaje no tienen credibilidad ninguna; no tienen credibilidad ninguna, y particularmente en Galicia. Yo les conozco muy bien. Sé lo que hacen bien, sé lo que hacen menos bien y sé lo que hacen mal, que es mucho. En esta materia, ante esta Comisión en el Congreso de los Diputados, usted debería explicar por qué el Partido Popular ha privatizado la autopista y por qué no se ha eliminado el peaje en Rande y en A Barcala. Deberían explicarlo, porque igual tienen ustedes razones serias para que así sea.

El Partido Socialista está trabajando de acuerdo con lo comprometido en la campaña electoral para liberar de peaje el área urbana de Vigo-Pontevedra y el área urbana de A Coruña. Fíjese usted, en escasamente un año de Gobierno del Partido Socialista, estamos en condiciones de decir que está en marcha la construcción de una nueva autovía entre Pontevedra y Vigo. ¿Sabe por qué vamos a hacer eso? Seguro que lo sabe: por el Puente de Rande circulan diariamente 48.000 vehículos; en un plazo

de 2, 3, 4 años se van a superar los 60.000 vehículos y podremos encontrar colapsado ese puente. Sabe perfectamente que la carretera alternativa paralela a la N-550 tiene una intensidad de tráfico muy alta. Estamos hablando del área económica, demográfica y de actividad más importante y más potente de Galicia y los recursos públicos hay que invertirlos en aquello que dé respuesta a los intereses generales. Sería una mala acción de gobierno en este momento entrar en negociaciones con la concesionaria de la autopista AP-9 entre Pontevedra y Vigo y darle un dineral. Sería una mala acción de gobierno, porque el dinero público hay que invertirlo para resolver problemas, y el problema que hay que resolver, es la movilidad en el área urbana de Vigo-Pontevedra, la movilidad entre O Morrazo y Vigo. Estamos trabajando en esa dirección, esa autovía va a descargar de tráfico la N-550 y la AP-9 entre Pontevedra y Vigo. Por lo tanto, nos va a permitir favorecer la movilidad en todo el área urbana y, por supuesto, el Gobierno de España, en colaboración con la Xunta de Galicia, con el Gobierno de Galicia, tiene que negociar con la concesionaria para resolver el problema entre O morrazo y Vigo, porque entre Pontevedra y Vigo va a quedar resuelto con esa autovía que está comprometida, que está en marcha, promovida, impulsada y decidida por el actual Gobierno de España. El anterior Gobierno no había tomado ninguna decisión en esa dirección; el anterior Gobierno quería construir la conexión de Pontevedra con la autovía de las Rías Bajas en La Cañiza. Ustedes querían hacer un auténtico despilfarro de dinero público para conectar Pontevedra con La Cañiza por la que no circulan dos docenas de automóviles al día, pero como en La Cañiza había un señor poderoso en el Partido Popular, poderoso en su momento hoy no tanto, se ha condicionado una decisión del Gobierno de España a hacer una conexión de Pontevedra con La Cañiza. Mire, señor Mantilla, no es serio, no es serio. Ustedes en esta materia tienen escasa credibilidad. Ustedes han hecho muchos disparates. Ustedes lo que iban a liberar lo vendieron, y cuando nosotros les dijimos: miren, ya que lo venden todo, no vendan estos dos cachitos, ustedes dijeron: no, aquí se vende todo desde el norte al sur; y lo han vendido. Por lo tanto, ahora, sean ustedes humildes, colaboren con el Gobierno, que está en la buena dirección, que va a cumplir el compromiso de que en el año 2010 entre en servicio una nueva autovía —termino, señor presidente— y que esa nueva autovía nos va a resolver definitivamente lo que es la movilidad en el sur de Galicia, en el área económica que debemos cuidar con mimo todos los gallegos, porque una buena parte de nuestro producto interior bruto se desarrolla, se genera en todo esa área urbana. Además formamos parte de una euroregión, Galicia-norte de Portugal, donde en el área de Vigo, en el área de Pontevedra, en torno a esas dos rías, en torno a esa conurbación que se forma en torno a esas dos rías, viven más de 750.000 personas. Los que pensamos en Galicia en clave de país y los que pensamos en el área sur de Galicia creemos que ahí

vamos a tener la ciudad que Galicia necesita, favoreciendo la movilidad de los ciudadanos en esa área urbana.

Señor presidente, señorías, termino. Son dos proposiciones no de ley a las que el Partido Socialista, el Grupo Parlamentario Socialista, ha presentado una enmienda que recoge en su totalidad, lo que presenta, el señor portavoz del Grupo Mixto, del BNG, señor Rodríguez, y que recoge en buena parte lo que plantea el Grupo Socialista. Nosotros entendemos que nuestra enmienda recoge eso. Aceptamos lo que propone el señor Rodríguez de cambiar el orden de los párrafos y donde nosotros hablamos de movilidad se introduce liberar de peajes. Con esto haríamos, señores diputados y diputadas, una buena actuación que podría contribuir a fortalecer las líneas de trabajo para que se integren territorialmente las áreas urbanas de Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: Solo para fijar posición sobre la enmienda, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Sí, señor presidente, aceptamos la enmienda. Queda claro que, en primer lugar, está nuestro texto de la proposición no de ley y, en segundo lugar, el texto que aparecía como primero en la enmienda de modificación del Grupo Parlamentario Socialista. Me parece que ya está así reproducido por escrito en el texto que tiene el señor Louro.

El señor **PRESIDENTE**: Lo trae ahí, iba a pedir que hicieran el favor de entregarlo.

Señor Mantilla, para decir si acepta o no la enmienda del Grupo Socialista.

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: Perdón, señor presidente. Primero me tendrá que decir el proponente si acepta mi enmienda, porque yo también tengo una enmienda a su PNL. El señor Louro no ha tenido a bien enmendar la mía.

El señor **PRESIDENTE**: Perdone, ahí tenía un error de anotaciones. Señor Rodríguez, para posicionarse sobre la enmienda del Grupo Popular.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, no puedo aceptarla porque esta proposición no de ley hay que entenderla como consecuencia del debate del estado de la Nación, de la transaccional que allí no se pudo debatir por los impedimentos y causas mencionados aquí. Yo soy fiel a ese trato o ese pacto que hice y no puedo desvirtuarlo en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Queda claro que primero habrá una votación con la transaccional que se ha alcanzado y después someteremos la suya a votación en su literalidad.

— **RELATIVA A LICITACIÓN DE DETERMINADAS ACTUACIONES EN GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000973.)**

— **SOBRE EL PLAN GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000974.)**

El señor **PRESIDENTE**: Quiero preguntarle al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista si las proposiciones no de ley que figuran en los puntos 10 y 11 del orden del día se podrían debatir agrupadas.

El señor **LOURO GOYANES**: Si, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Entonces vamos a hacer un debate agrupado. En primer lugar intervendrá el portavoz del Grupo parlamentario Socialista; a continuación, los grupos enmendantes, el Grupo Parlamentario Mixto y el Grupo Parlamentario Popular y, finalmente, los grupos que se deseen fijar posición.

Tiene la palabra, para la defensa de las dos proposiciones de ley, la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, doña Isabel Salazar.

La señora **SALAZAR BELLO**: Voy a ser bastante concreta y clara, porque es un tema que todos los diputados de este Parlamento conocen perfectamente. El día 13 de noviembre de 2002 se produjo una gran catástrofe ecológica en Galicia con la rotura y el hundimiento de un barco de 26 años, el *Prestige*, en nuestras costas. Ocasiónó la mayor catástrofe medioambiental, ya que llevaba dentro 77.000 toneladas de fuel. En la legislatura anterior, lo he estado revisando, se realizaron aproximadamente 400 iniciativas y 74 proposiciones no de ley por parte de los distintos grupos parlamentarios. Aprovecho el momento para darles las gracias de parte de los ciudadanos de Galicia y mía, como diputada de Galicia, al igual que a todos esos ciudadanos que estuvieron trabajando de forma voluntaria y altruista, mano a mano, codo a codo, con nosotros en nuestra costa gallega. También he revisado las comparecencias que hubo durante esa legislatura, sobre todo aquellas en las que intervino el señor ex presidente del Gobierno, señor Rajoy, ahora portavoz y secretario del Partido Popular, el ministro de Economía, señor Rato, el ministro y la ministra de Medio Ambiente por parte del Partido Popular, en la legislatura anterior.

En enero de 2003, el Consejo de Ministros se celebró en A Coruña. Anteriormente, el señor Aznar no se había atrevido ni a pisar tan siquiera Galicia. Se vio muy claro que Galicia había sufrido un abandono absoluto, y el propio presidente de Galicia, señor Fraga Iribarne, que no existe ninguna duda que es del Partido Popular, dijo que se había sentido abandonado por su propio partido

cuando ocurrió este gran desastre ecológico. En ese Consejo de Ministros, el señor Aznar, presidente del Gobierno en ese momento, presentó en Galicia un plan que nosotros llamamos un plan virtual, porque no refleja en ningún momento, en ninguno de sus apartados, ningún compromiso presupuestario real, ni siquiera está visible en ningún sitio. La realidad es que se hablaba de medidas y de objetivos, pero ni siquiera tramitarlo dentro del Parlamento español. Hubo múltiples mociones por parte del Partido Socialista y otros grupos. Heredamos una realidad, que es la que nos trae aquí hoy, como que la autovía Orense-Lugo estaba pendiente de una declaración de impacto medioambiental para su aprobación cuando tenía que estar ejecutándose; la autovía de Lugo-Santiago, que estaba pendiente del informe medioambiental; la autopista transcantábrica, que desde el año 2000 estaba figurando en los presupuestos y, sin embargo, ni siquiera existían los proyectos en siete tramos. Igualmente, la autovía Monforte-Chantada, que estaba todavía pendiente de un estudio informativo o la de Vigo-O Porriño, también en estudio informativo. Por otra parte, si hablamos del AVE, aquello que decían ellos, ahí había una objetividad completa de ausencia de proyectos. Todo esto fue lo que heredamos. Por todo ello el Plan Galicia no era creíble. Además, en el año 2003, el señor Aznar empezó a decir que nos iban a dar 7.000 millones de euros, luego pasamos a 10.000, después a 12.000 y al final a 14.000 millones de euros. Sin embargo, no soy yo, sino que toda la prensa gallega recogía que del primer presupuesto prometido por el señor Aznar y el Partido Popular para Galicia solamente se iba a gastar el 7 por ciento. Esa es la realidad de las cosas que nosotros nos encontramos y que hemos heredado. Por todo esto, no es de extrañar que mi compañero, el señor Díaz, en uno de los plenos en el Parlamento de España dijera que había dos motivos fundamentales para no darle credibilidad al Partido Popular en cuanto que creaba una gran inquietud en Galicia. El primero era la falta de concreción de fechas, plazos y, sobre todo, de financiación, y, el segundo era que Galicia nunca había sido considerada dentro de los programas especiales de desarrollo del AVE; no había habido nunca un desarrollo de ningún tipo. De repente, nos empezaron a aparecer 2, 3, 4, 5, 6 programas para hacer múltiples líneas del AVE en Galicia, igual que múltiples autovías. Sin embargo, tres meses después de la toma de posesión del Gobierno socialista ya se exigió el cumplimiento, y el Parlamento de Galicia dobló la propuesta que había hecho inicialmente al Partido Popular del señor Aznar. En aquel momento habían propuesto que dieran a Galicia unos 800 millones de euros y, sin embargo, en esa propuesta del Plan Galicia, en el Parlamento de Galicia en 2004, ya aparecían unos 1.560 millones de euros. Es la incongruencia entre cuando ellos son responsables de un gobierno, y cuando están en otro sitio donde saben que no van a hacer nada.

A pesar de todas las dificultades que hemos visto, que hemos encontrado y que hemos heredado, el señor

Rodríguez Zapatero, desde su toma de posesión como presidente de España, la señora vicepresidenta y la ministra de Fomento han garantizado en múltiples ocasiones que se agilizarán los trámites y se van a utilizar los recursos necesarios para cumplir los plazos de ejecución del Plan Galicia. Se ha mostrado voluntad de cumplir siempre con los plazos establecidos en una moción que ya fue aprobada en el Congreso y que oscilan entre el años 2007 y el 2014. No entiendo nada de la postura anterior del Partido Popular, haciendo esa demagogia constante y contundente en contra de las actuaciones del Gobierno socialista. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)** Para que tengamos un conocimiento mayor, quisiera recordar que este plan, cuando nosotros lo recogimos, no cuantificaba la inversión en todas las actuaciones y para ninguna daba un plazo de ejecución ni fijaba una sola fecha de finalización. Tampoco se comprometía la ejecución del puerto exterior de La Coruña, ya que solo se contemplaba en ese momento un estudio de viabilidad y no definía, ni siquiera, los trazos de las líneas de AVE Lubián-Orense, corredor cantábrico, Ponferrada-Monforte o Lugo-A Coruña.

En marzo de 2004 la situación de ejecución del Plan Galicia era la siguiente, para que lo tengan claro los señores del Partido Popular, porque todavía creen que eso es mentira. Esto es lo que está en los papeles oficiales del Estado español: de las nuevas actuaciones, ninguna tenía un estudio informativo, ni informe ambiental, ni proyecto constructivo. En el caso del puerto exterior de La Coruña estaban sin finalizar los estudios técnicos de viabilidad, ya no hablamos de ejecución; ni siquiera estaba tramitada la petición de fondos de cohesión a Bruselas. Eso fue lo que se encontró el Partido Socialista. En lo que se refiere a las actuaciones iniciadas anteriormente, algunas contaban con tramos en ejecución y, sin embargo, una parte importante de ellas carecía de proyectos constructivos y en varios casos no disponían de los estudios informativos aprobados. El Partido Socialista, nuestro presidente, la vicepresidenta y la ministra son contundentes cuando dicen que se mantienen los compromisos de Galicia y por eso hemos presentado esta proposición no de ley para que el Grupo Popular y otros grupos se puedan unir a nosotros para demandar esto.

Las actuaciones realizadas por el Partido Socialista en el último año, desde que está en el Gobierno, han supuesto notable incremento e impulso al Plan Galicia. Se ha finalizado la conexión del aeropuerto de Santiago de Compostela, ejecutando el 56 por ciento que faltaba. El ritmo de ejecución de las obras en la conexión del puerto de A Coruña se ha multiplicado por cuatro; en su época, ni siquiera habían solicitado los fondos. En la autovía del Cantábrico se están iniciando las obras de tres tramos; una de ellas está a punto de entregarse, en noviembre. En el eje atlántico de alta velocidad se ha puesto en obra un tramo más y se han concluido dos tramos que se han puesto en servicio. En general, se ha impulsado el resto de las actuaciones y en especial lo

referido a los proyectos constructivos e informativos. Todas estas actuaciones se han concretado en una ejecución de inversiones en Galicia en 2004 que han supuesto un incremento del 56 por ciento con relación a la inversión media de la pasada legislatura. En 2005 se continúa en esta línea, ya que las inversiones recogidas en los Presupuestos Generales del Estado suponen un incremento del 53,8 por ciento con relación al 2004.

Quiero recordar algunas actuaciones que ni siquiera aparecen reflejadas en muchos sitios y que no estaban dentro del Plan Galicia y otras que sí lo estaban aunque ni siquiera se habían hecho los estudios necesarios. Hemos incluido nuevas actuaciones: la autovía Monforte de Lemos-Ponferrada, el tercer corredor de acceso a Galicia; propuesta y estudio del nuevo puente sobre el río Miño en Lugo, que no había aparecido en ninguno de los programas durante los ocho años de Gobierno popular cuando tanto había vendido Lugo; de los accesos viarios al puerto de Ferrol, las obras del primer tramo se adjudicarán ahora, a finales del mes de mayo, y las obras del segundo tramo se van a licitar en el segundo trimestre de 2005; se ha puesto en marcha el estudio informativo de los accesos al puerto exterior de A Coruña; se ha puesto en marcha un sistema de aterrizaje con visibilidad muy reducida, el ILS-2.3, en el aeropuerto de Vigo y hemos iniciado las actuaciones para la instalación de este sistema de aterrizaje en el aeropuerto de A Coruña.

Todo eso que dice el Partido Popular, todo eso que ha vendido durante un año en un acto de acoso y derribo para desprestigiar al Partido Socialista dentro de Galicia no es real. Galicia está recordada. En Galicia se están cumpliendo los compromisos que hemos mantenido desde el principio. El problema que hemos encontrado es que hemos heredado una realidad virtual, una realidad en la que no existía nada para Galicia. Por eso el Grupo Socialista apoya a nuestro presidente y a su equipo de Gobierno, y mantenemos nuestro compromiso con Galicia. Vamos a luchar por ello. A esto se debe nuestra proposición no de ley en la que instamos al Gobierno de España a continuar impulsando todas las licitaciones, adjudicaciones y obras en curso a fin de hacer posible el cumplimiento de los plazos de ejecución que, por primera vez, fueron instados por las Cámaras en junio de 2004 —y ya gobernaba el Partido Socialista— y continuar con el esfuerzo realizado en los Presupuestos Generales del Estado para 2005, con el fin de garantizar la viabilidad financiera de todas las actuaciones en los próximos presupuestos que seamos responsables.

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

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: A estas dos proposiciones no de ley del Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una serie de enmiendas que voy a explicar de la forma más sucinta posible.

Nosotros estamos realmente preocupados, no solo en este momento electoral, sino con antelación, por el tema de que las infraestructuras en Galicia sirva más como agitación social que como un afán ponderado y reivindicativo coherente y necesario para el país. De no tener nada hemos pasado a promesas de trenes de alta velocidad prácticamente por toda Galicia. Nos tendríamos que situar en un juicio crítico ponderado: por el esfuerzo de la sociedad gallega, por el esfuerzo, en lo que se refiere al ferrocarril, del Bloque Nacionalista Galego, hemos situado el tema en el Estado español, de manera que, ya en la anterior legislatura se empezaron a tomar cartas en el asunto, no sin dificultades, y esperemos que en ésta aumente la preocupación y se dé solución a aquellas demandas que son de justicia.

Presentamos las siguientes enmiendas para dotar de concreción y de afán constructivo la primera proposición no de ley del Grupo Socialista, la referida licitación de determinadas actuaciones en Galicia. Nos referimos, en particular, al hecho de que no es baladí que el Gobierno entienda que, a pesar de que se pueda decir que está ejecutándolo ya y, efectivamente, lo está haciendo, en continuidad con la acción del anterior Gobierno, hay que acelerar los tramos en ejecución del eixo atlántico, de forma que esa fecha tan concreta, que ya estaba en el Plan de Infraestructuras 2000-2007, de acabar el eixo atlántico A Coruña-Vigo en el año 2007, se pueda cumplir. Si no se aceleran las obras en marcha, va a ser prácticamente imposible. Es un problema de voluntad política nada más, porque el presupuesto está, están todas las partidas; señores, actuemos consecuentemente con una obra ultranecesaria. El tren está hoy caminando sobre los raíles que están siendo levantados, hay un colapso de circulaciones terrible y con una ocupación de los trenes muy grande. Esto tiene que acabarse en el año 2007. Hay que instalar la catenaria en todo el recorrido para que esté en el año 2009-2010. Se empezó en el año 1998, 160 kilómetros, en la zona más poblada del país; me parece que es normal ser exigente.

También me parece normal ser exigente para que en los dos tramos del eje atlántico que están más retrasados, A Coruña-Ferrol y Vigo-frontera portuguesa, se actúe también con diligencia, de manera que, según las teorías del actual Gobierno, no queden tramos interrumpidos en la parte norte o en la parte sur. Para que en 2009 acaben las obras del tramo A Coruña-Ferrol y Vigo-frontera portuguesa, o se empieza a actuar con diligencia y se licitan los proyectos durante el año 2006, o no estarán acabados en el año 2009. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** En tercer lugar, es necesario que en el tramo Santiago-Ourense, que ya está presupuestado, se aceleren las obras licitando todas las que faltan para que se pueda cumplir la fecha. Por último, una obra más problemática desde el punto de vista del horizonte temporal, pero no desde el de las teorías de los gobiernos de asumir que hay que construirla porque es de las contempladas en el Plan 2000-2007. Se trata del tramo Ourense-Lubián, que es el tramo de acceso a la meseta. Para que

pueda estar en funcionamiento en el año 2009 tendría que comenzar a licitarse en el año 2006.

Celebramos que haya cada vez más anuencia entre los partidos políticos, en este caso del Grupo Parlamentario Socialista, a aceptar que Galicia tiene que contar con servicios de cercanías, en especial, en el eixo atlántico. Queremos que, por lo menos, se estudie el problema con un horizonte temporal preciso, finales del año 2005, de manera que se pueda comprobar cómo en las zonas de mayor densidad demográfica este servicio de cercanías —Galicia es la única comunidad que no lo tiene de toda la periferia del Estado— se empiece a contemplar.

En relación con la otra proposición no de ley, las obras a más largo plazo, pensamos que se deberían contemplar en el PEIT todas estas infraestructuras con un horizonte de inversiones anuales, conforme a las fechas que fueron acordadas en sede parlamentaria, para hacer creíbles que las obras de infraestructuras se van a construir, aunque sea en horizontes temporales alejados. En concreto, en materia ferroviaria hay que practicar con el ejemplo y, en particular, mejorar los servicios ferroviarios que están más abandonados, concretamente los de Ferrol-A Coruña, A Coruña-Lugo-Ourense, Ourense-Santiago y Santiago-Vigo, que están francamente en un estado de abandono total.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Delgado. Señorías, les ruego silencio, por favor, ya queda muy poco y les ruego que podamos finalizar el debate con seriedad.

El señor **DELGADO ARCE**: Comienzo mi intervención transmitiendo lo que ya hizo nuestro portavoz, don Andrés Ayala: la queja por la tramitación de dos iniciativas parlamentarias en esta Comisión sin haber sido calificadas previamente por la Mesa, lo cual quebranta los principios y exigencias que se nos imponen a todos los grupos parlamentarios. Es muy legítimo que los grupos parlamentarios presenten cuantas iniciativas consideren oportunas, pero estas dos PNL que debatimos hoy están trufadas de un claro electoralismo, como lo revela su presentación el 24 de mayo en registro, para que hoy, apresuradamente y con estas formas, pudiera ser debatida.

En el fondo nos da exactamente igual pero al menos pediríamos que su redacción fuera comprensible, porque estas dos proposiciones no de ley son sumamente imprecisas, son una mezcla abierta de conceptos distintos y, además, en su exposición de motivos, están repletas de falsedades. Lo digo clara y abiertamente, porque es rotundamente falso lo que se afirma en la proposición no de ley 974 de que el Plan Galicia no tuviera cuantificación presupuestaria. ¡14.122 millones de euros, como consta en el acta del Consejo de Ministros celebrado en La Coruña el 24 de enero de 2003!, 12.460 millones de euros el Gobierno central y 1.662 millones de euros la Xunta de Galicia. Tiene y tenía plazos de ejecución. Se daban plazos para 115 actuaciones entre 2003 y 2010 y

para tres actuaciones entre 2012 y 2014, y sí fijaba fechas de finalización.

En la exposición de motivos se dice algo absolutamente impreciso sobre el tramo Lubián-Ourense: que ni tenía estudio informativo. Hay que tener desfachatez para negar que el Boletín Oficial del Estado de 13 de diciembre de 2003 publica el inicio del proceso de información al público del estudio informativo del aludido tramo con un trazado elegido de 54 túneles y 39 viaductos. ¿Qué pretenden con esta afirmación falsa? ¿Negar que lleva 17 meses parado desde que ustedes están al frente del Gobierno sin avance alguno en este tramo? ¿O que han consignado 399 millones de euros, cuando tenían que poner 18 millones de euros en los Presupuestos Generales del Estado? ¿Cómo se puede decir seriamente en la exposición de motivos que las líneas de los tres nuevos corredores del Cantábrico: Ferrol-Bilbao, Ponferrada-Monforte y Lugo-A Coruña carecían de estudio informativo? Pero es que tienen que carecer de estudio informativo porque fue en ese Consejo de Ministros en el que se decidió su construcción y los plazos para tenerlos concluidos finalizan justamente en junio y julio de 2004. Es decir, mientras el Partido Popular estuvo al frente del Gobierno ningún retraso acumularon estos corredores y solo lo han acumulado desde que ustedes avanzan. ¿Cómo se puede decir con seriedad en la exposición de motivos que el puerto exterior de La Coruña era una obra para la que no existía ninguna iniciativa del Gobierno del Partido Popular, cuando la página 1745 del Boletín Oficial del Estado de 25 de febrero de 2004 establece claramente el concurso para la contratación de las obras en Punta Langosteira y que esa convocatoria es la que sirvió de base para que ustedes, con muchos meses de retraso, adjudicaran las obras del puerto? ¿Cómo se puede decir seriamente lo contrario sin sonrojarse, cuando el Boletín Oficial del Estado está ahí para desacreditarlos? No es posible construir una proposición no de ley y hacer un planteamiento en positivo para intentar convencer a los grupos parlamentarios cuando hay estos puntos de partida tan negativos.

En nombre de mi grupo parlamentario he redactado una enmienda que tiene por finalidad precisar claramente y sustituir lo que se plantea en la proposición no de ley 974. Nosotros queremos que se reconozca lo que todo el mundo en España sabe: que el Plan Galicia es un plan de Estado derivado de un Consejo de Ministros y que fue ratificado por el Pleno del Congreso y del Senado el 22 de junio de 2004. Les recuerdo que esta moción, que fue objeto de votación unánime, fue iniciativa del Gobierno del Partido Popular, no fue iniciativa del Gobierno del Partido Socialista y que, por lo tanto, si tuvo lugar esa ratificación fue porque nosotros lo solicitamos y conseguimos la anuencia de todos. En el segundo punto de nuestra enmienda pedimos que no se olvide el trabajo que hemos realizado en estos meses. Nosotros planteamos, siguiendo la resolución del Parlamento de Galicia de 28 de julio de 2004, enmiendas para recuperar los 940

millones de euros que faltaban del Plan Galicia, para recuperar los 425 millones de euros que en materia de infraestructuras se le hurtaban a Galicia. Nosotros y el Bloque Nacionalista Galego defendimos esta enmienda y después obtuvimos una proposición no de ley en esta Comisión que decía que, pese a todo, debería incluirse en el Senado, y nada de eso se aceptó. Ni una sola enmienda de los Presupuestos Generales del Estado se aprobó para dar más recursos a Galicia. ¿Y nos piden ustedes a nosotros que renunciemos a otros 425 millones de euros, sin los que no se van a poder hacer las obras en los plazos comprometidos? Nosotros no estamos dispuestos a plegarnos y a rendirnos en esta justa reivindicación. En el punto tercero de nuestra enmienda pedimos al Gobierno que se comprometa a solemnizar y formalizar un acuerdo institucional con la Xunta de Galicia en el que queden reflejados estos compromisos. La negativa del Gobierno socialista a firmar este pacto, este gran acuerdo, revela lo que inequívocamente cree la sociedad gallega: que el Gobierno del Partido Socialista maltrata y margina a Galicia. No hay más que coger la prensa de hoy y leer las encuestas del CIS para ver qué valoración les merece a las ciudadanas y ciudadanos gallegos la actuación del Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero.

En cuanto a la proposición no de ley 973, que se debate conjuntamente con esta, es prácticamente ininteligible lo que en ella se plantea. Su exposición de motivos da a entender que se refiere a actuaciones que no son del Plan Galicia. El segundo párrafo de la misma exposición da a entender que se refiere a infraestructuras de tipo ferroviario, pero la parte dispositiva de la proposición es un mar de confusión. Nosotros hemos planteado una enmienda que intenta precisar y aclarar la petición que el Congreso haga al Gobierno: una leve precisión al punto primero y el añadido de un nuevo punto tercero. Señorías, en esta Comisión, el 16 de marzo de 2005, se aprobó por mayoría, con los únicos votos en contra del Partido Socialista, una proposición no de ley sobre servicios regionales ferroviarios de Galicia. Esta proposición no de ley establecía que el Congreso instaría al Gobierno a que, con carácter inmediato, incorporara a las líneas ferroviarias regionales entre Ourense y Santiago, gestionadas por Renfe Operadora, nuevos trenes Necso, similares a los que enlazan las ciudades del corredor del Atlántico, de modo que se proporcione un trato igualitario a todos los usuarios del tren en Galicia; a que se renovase con trenes más modernos y de mejores prestaciones el material móvil que actualmente presta servicios ferroviarios regionales en la línea electrificada entre Ourense y Vigo; a que los nuevos trenes Necso con que se dotó el tramo A Coruña-Vigo tuvieran su punto de partida y llegada en Ferrol para integrar esta ciudad en el eje atlántico; a que se incorporase a la línea La Coruña-Ferrol-Lugo-Monforte-Ourense nuevo material diésel TRD 594 y a que se aumentase la frecuencia en los servicios. Finalmente, también aprobamos aquí el 16 de marzo de este año que se elaborase un plan de mejora de la conexión ferroviaria de la comarca de Valedorras con el resto de Galicia y

viceversa, cuya primera medida tendría que ser rebajar precios de billete de los trenes de largo recorrido para desplazamientos dentro de la comunidad autónoma. Pues bien señorías, han pasado más de dos meses desde que aprobamos por mayoría esta iniciativa y el Gobierno socialista no cumple esta proposición no de ley y deliberadamente da muestras de que no la quiere cumplir, como en el caso de los trenes Necso Ourense-Santiago, en los que, pese a reclamarlo los socialistas ourensanos en la diputación y en el ayuntamiento, aquí se vota en contra, como se votó recientemente en la sede de la Confederación Hidrográfica del Norte de España. Es el doble lenguaje socialista, que margina y perjudica a Galicia. No nos pidan, por tanto, una nueva proposición no de ley sobre temas ferroviarios que no pase por la inclusión y el cumplimiento de lo votado y aprobado por mayoría.

Concluyo, señor presidente. El día 19 de junio los ciudadanos gallegos están llamados a las urnas y decidirán con libertad lo que crean conveniente. En este año de gobierno del Partido Socialista se ha demostrado muy claramente que el Gobierno del señor Rodríguez Zapatero no tiene, ni ha tenido, voluntad de cumplir con Galicia, no ha apostado por Galicia y ha decidido marginarla. Yo creo que el próximo día 19 tendrá la adecuada respuesta democrática y legítima.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Salazar, tiene la palabra a los solos efectos de decir qué enmiendas acepta o rechaza.

La señora **SALAZAR BELLO**: En relación con la primera proposición no de ley, no aceptamos las enmiendas del Grupo Popular pero sí las del BNG porque dan en el clavo, son creíbles. Nosotros no planteamos ningún mar de confusiones, lo que hacemos es ejecutar lo que hemos prometido. Sin embargo, hay otros que colocaron exclusivamente carteles...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Salazar, conteste sí o no a la enmienda.

La señora **SALAZAR BELLO**: No aceptamos la enmienda del Grupo Popular, por supuesto. En la segunda proposición no de ley aceptamos la enmienda del Bloque Nacionalista Galego, pero en vez de ser una enmienda de sustitución, como se anunciaba, la hacemos como una enmienda de adición. **(El señor Torres Sahuquillo pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene S.S. la palabra.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor presidente, he pedido la palabra para anunciar a la sala que retiramos la proposición no de ley que figura como primera en el orden del día, es decir, la que se refiere al aeropuerto en la provincia de Huelva, de la que es autor el Grupo Socialista. La retiramos para que no se someta

a votación. **(El señor Ayala Sánchez: ¿Después de haberla debatido?)**

El señor **PRESIDENTE**: La retira el autor, que lo puede hacer. Yo no entro en otras consideraciones que me han informado pero que no me corresponde a mí apreciar. El autor retira su iniciativa antes de la votación; lo puede hacer, queda retirada y no se someterá a votación.

Antes de pasar a las votaciones vamos a ordenar las transaccionales. Para la votación de la segunda proposición no de ley, según me comunica el señor letrado, el señor Herrera tenía que presentar una transaccional.

El señor **HERRERA TORRES**: No, no hay transaccional porque el Grupo Socialista no nos ha hecho llegar ninguna propuesta de transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Quiere decir, señor Herrera, que se vota en sus términos literales? **(Asentimiento.)**

Señorías, vamos a votar la proposición no de ley que figura como número 2 en el orden del día, sobre actuaciones urgentes en el servicio de cercanías de Renfe en Barcelona, que se vota en su literalidad.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a la votación de la proposición no de ley que figura como número 3 en el orden del día, sobre las infraestructuras en la comarca de Ferrolterra, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. A esta proposición no de ley se añade una enmienda de adición al final del punto 10, resultado de la enmienda del señor Rodríguez, del Grupo Parlamentario Mixto, y un nuevo punto 14. **(El señor Fernández de Mesa pide la palabra.)**

¿Sí, señor Fernández de Mesa?

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Simplemente quiero decir que en la adición al punto 10, a lo que dice el señor Rodríguez: «así como su compatibilidad para mercancías y viajeros» hay que añadir «en función de los informes de viabilidad técnica al respecto».

El señor **PRESIDENTE**: Sí, señoría. Y hay una enmienda de adición con un punto nuevo que es el 14. Pasamos a la votación de la proposición no de ley que figura como número 3 en el orden del día.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a la votación de la proposición no de ley que figura como número 4 en el orden del día, por la que se insta al Gobierno a mejorar las infraestructuras viarias de la carretera N-II y la autopista AP-7 a su paso por Girona. A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda transaccional en el punto cuarto, que conocen sus señorías; por tanto, votamos el texto de la enmienda transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a la votación de la proposición no de ley que figura como número 5 en el orden del día, relativa al proyecto de tren de doble vía en su tramo Sants-El Prat de Llobregat-terminal 1 y 2 del aeropuerto de Barcelona. Hay una enmienda transaccional, que es la que sometemos a votación; por tanto, votamos el texto de la enmienda de la enmienda transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a la votación de la proposición no de ley que figura como número 6 en el orden del día, relativa al acceso de la autopista AP-9 con la Ciudad de la Cultura. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a la votación de la proposición no de ley que figura como número 7 en el orden del día, relativa a la gratuidad de peajes en el tramo Puente de Rande-Vigo, A Barcala-A Coruña en la AP-9. Hay una enmienda transaccional, que es la que sometemos a votación; por tanto, votamos el texto de la enmienda transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a la votación de la proposición no de ley que figura como número 8 en el orden del día, sobre la libe-

ración de peajes en los tramos periurbanos de la autopista AP-9, en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a la votación de la proposición no de ley que figura como número 9 en el orden del día, relativa a la construcción de un helipuerto civil en el puerto de Algeciras, en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Pasamos a la votación de la proposición no de ley que figura como número 10 en el orden del día, relativa a la licitación de determinadas actuaciones en Galicia, a la que se han incorporado las enmiendas formuladas por el Grupo Parlamentario Mixto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a la votación de la proposición no de ley que figura como número 11 en el orden del día, relativa al Plan Galicia, a la que se le incorpora la enmienda del Grupo Parlamentario Mixto como punto de adición.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Señorías, quiero comunicarles que para la comparecencia de la señora ministra de Vivienda, que ya habíamos fijado en Junta de Portavoces, se convocará la Comisión a las 9,30 horas, porque tiene que realizar un viaje al final de la mañana que esperamos poder sustanciar.

Se levanta la sesión.

**Era la una y cincuenta y cinco 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**

