



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2005

VIII Legislatura

Núm. 385

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 20

celebrada el martes, 27 de septiembre de 2005

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|--|---|
| — Sobre la interacción de las obras del AVE con el resto de los servicios de Renfe en Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000616.) | 2 |
| — Por la que se insta al Gobierno a mejorar diversos aspectos de la nueva línea 7 de cercanías de Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000994.) | 5 |
| — Relativa al transporte interinsular entre islas no capitalinas. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000764.) | 9 |

	Página
— Relativa a la ampliación del port de La Savina de Formentera. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000862.)	11
— Relativa a la inclusión de Guadalajara en los carteles iniciales indicadores de las conexiones con las principales vías de comunicación que circunvalan Madrid. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000897.)	13
— Sobre la mejora de la operatividad y calidad de los servicios proporcionados en el área de llegadas del edificio terminal del aeropuerto de Bilbao. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001217.)	15
— Sobre infraestructuras de Aragón a incluir en el Plan estratégico de infraestructuras y transportes (PEIT). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001090.)	17
— Relativa a la reposición de los servicios afectados por las obras de construcción del 2.º cinturón de Vigo. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001172.)	20
— Relativa a la revisión del plan director del aeropuerto de Girona. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001219.)	23
— Sobre la cesión de la antigua travesía de la carretera N-332 a su paso por La Vila Joiosa. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001234.)	26
— Sobre mejora de integración paisajística del tren de gran velocidad (TGV) a su paso por las comarcas de Girona. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC). (Número de expediente 161/001122.)	28

Se abre la sesión a las nueve cuarenta y cinco minutos.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se abre la sesión.

Dado que estamos estrenando esta sala de Comisiones, parece ser que ha habido algunos problemas con los señores y señoras diputados que hacen que vayamos a comenzar con un cierto retraso.

Tengo que decíles que las votaciones no se producirán antes de la una y media, en ningún caso, para que puedan SS.SS. organizarse. Como es habitual, les pregunto si hay algún cambio en el orden del día, en el orden de las proposiciones no de ley.

El señor **MERINO LÓPEZ**: En el punto 9, cuando llegue Arantza Mendizabal, en torno a las 10,30.

El señor **PRESIDENTE**: Cuando llegue lo plantearemos a la Comisión.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE LA INTERACCIÓN DE LAS OBRAS DEL AVE CON EL RESTO DE LOS SERVICIOS DE RENFE EN BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS.** (Número de expediente 161/000616.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a dar comienzo al orden del día. Como saben, por acuerdo de la Junta de Portavoces —lo diré al principio para no tener que insistir mucho— la aplicación de los tiempos será rígida, dado el número de iniciativas que hay. Por lo tanto, les ruego, señorías, que no fuercen a la Presidencia, porque aplicaré los tiempos previstos reglamentariamente.

Señor Herrera, tiene S.S. la palabra.

El señor **HERRERA TORRES**: Nuestra proposición no de ley se deriva de una preocupación que existe en el área metropolitana por el hecho de que la entrada del AVE a Barcelona suponga que los servicios de cercanías, de mercancías y de trenes regionales que asisten al área metropolitana de Barcelona, y concretamente a la ciudad de Barcelona, queden afectados o quede reducida su capacidad por la entrada del AVE. Nuestro grupo es consciente de que se están haciendo esfuerzos, que de hecho la función que cumple la estación de Sants, como centro donde se aparcen trenes, se va a suplir por la estación de Francia, por la estación de Montcada bifurcació, por la estación de Sant Andreu Comtal, donde se están creando y articulando aparcadores de trenes que cumplan la función que cumple hoy la estación de Sants. Pese a ello, el año 2005 hubo ya problemas de frecuencias en la línea C-2, especialmente en su paso y a la altura de Prat de Llobregat, así como a la altura de Castellbisbal,

sabiendo además que el AVE, de forma muy frecuente, acaba siendo la obra prioritaria por delante del tren de la mayoría, que son los trenes de mercancías, de cercanías y regionales. A nuestro grupo parlamentario, así como a otras organizaciones y asociaciones que velan por la promoción del transporte público, les preocupa muchísimo que la entrada del AVE a Barcelona suponga de nuevo que estos trenes se aparquen en el orden de prioridades y que en cambio se priorice la entrada del AVE. Es por eso por lo que hemos presentado esta proposición no de ley para que finalmente se diseñe un plan de obras de la llegada del AVE a Barcelona que no suponga ninguna interacción con los servicios ferroviarios existentes de cercanías, regionales o de mercancías.

Nuestra proposición no de ley se enmarca en un debate profundo sobre los servicios de cercanías y los servicios regionales en la zona de Cataluña y en Barcelona. Hace ya más de seis meses esta Comisión aprobó una proposición no de ley que instaba al Gobierno a realizar un plan de mejora de las cercanías de Barcelona, sabiendo que se necesita un plan de acción efectivo. Hace un año aprobábamos partidas para cercanías de Barcelona, y nuestro grupo parlamentario insiste en que deben ejecutarse ya que en el área de Barcelona existe un problema real en materia de cercanías, con índices de ocupación del 90 al cien por cien en las horas punta. Seguramente es el área metropolitana con mayor ocupación en los servicios de cercanías. En este contexto, en el que tiene que haber un plan de mejoras para cercanías antes de la entrada del AVE a Barcelona, nuestro grupo parlamentario dice que no simplemente se tienen que hacer obras de acuerdo o en función de estos intereses, sino que el plan de obras debe tener una estrategia concreta y específica para evitar que la entrada del AVE suponga que no se pueda entrar finalmente o que se perjudiquen estos servicios. Nuestro grupo entiende que deberían fijarse unos límites para la entrada del AVE, y que en estos límites no se viesan afectadas las frecuencias de unos servicios de cercanías que ya van muy colapsados, que están al límite del colapso en las horas punta para los que son necesarias medidas urgentes, en paralelo e incluso antes de la entrada del AVE. Nuestra proposición no de ley es clara y diáfana, está claro lo que entendemos y lo que proponemos, y este sería el sentido de la proposición.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley ha formulado enmienda el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Señor Jané, tiene S.S. la palabra para defender su enmienda.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, mi grupo parlamentario comparte la proposición no de ley presentada por el diputado Joan Herrera en nombre de su grupo parlamentario. Y la comparte porque el diagnóstico que ha realizado el señor Herrera refleja la realidad de unos servicios de cercanías en Barcelona que están colapsados. Y si hiciéramos, señor presidente, el paralelismo de analizar el incremento de pasajeros con el incremento

de servicios, veríamos que ese plan de choque es necesario y que, por tanto, la situación en ningún caso es positiva. Tan es así, que mi grupo parlamentario, Convergència i Unió, tiene presentada para el Pleno de esta semana una interpelación a la ministra de Fomento precisamente para tratar el tema de cercanías en Barcelona. Por lo tanto, cualquier manifestación que se realice desde el Congreso de los Diputados, sea como moción, sea como resolución, sea como proposición no de ley, que es lo que hoy estamos debatiendo, entiende Convergència i Unió que es positivo, que va en la línea adecuada. Después, mi grupo también tiene una proposición no de ley específica sobre la nueva línea 7, la C-7, y pediría al señor presidente que, en aras de la unidad del debate, si pudiéramos, después de ese debate debatiéramos la proposición no de ley de mi grupo, en el sentido de facilitar que en este momento también están los distintos portavoces de la siguiente iniciativa.

Mi grupo ha presentado una enmienda que entiendo que pueden aceptar plenamente el señor Herrera y su grupo parlamentario, porque lo que pide es que en todo caso se garantice como mínimo el mantenimiento de la totalidad de los servicios actualmente existentes. Porque es verdad que el AVE es una gran apuesta que va con grandes demoras, pero que no puede colapsar los servicios de cercanías y regionales ya existentes porque de ese modo se crearía un colapso aún mayor en una situación que ya de entrada es crítica. Por tanto, mi grupo parlamentario da apoyo a esta proposición no de ley, entiende que debemos urgir también los calendarios del AVE, que va con mucho retraso a su entrada en Barcelona, pero ese retraso no debe ser un argumento para además entorpecer con las obras los servicios de cercanías, regionales o de mercancías en el área de Barcelona, porque incrementaríamos ese colapso. Por tanto, mi grupo parlamentario da apoyo a la proposición no de ley, presenta esta enmienda que entendemos que va en la línea de asegurar más el objetivo de la proposición no de ley para que por lo menos no haya ningún servicio ferroviario que tenga una prestación inferior a la que ya tiene ahora, porque todos compartimos en esta Cámara que deberíamos aumentar los servicios de cercanías, dar mejores prestaciones y mejores horarios. En esa línea va Convergència i Unió, por lo que daremos apoyo a esta proposición no de ley y ya adelanto, señor presidente, que le daremos apoyo se acepte o no nuestra enmienda, se acepten o no otras enmiendas presentadas. Compartimos la finalidad y el texto final que surja va a recibir el apoyo y el voto favorable de Convergència i Unió.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, antes de dar la palabra al Grupo Popular, el señor Jané ha formulado una propuesta: ¿existe inconveniente en adelantar la proposición no de ley que figura en el punto número 5, que pase a ser el punto número 2? (**Pausa.**) ¿No hay inconveniente? Por lo tanto, a continuación de ésta se debatirá la que figura en el punto número 5.

Corresponde ahora el turno de defensa de su enmienda a la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora Nadal.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Desde el Grupo Popular compartimos también la finalidad que ha planteado el diputado señor Herrera en su proposición no de ley. Hemos presentado solo una enmienda de modificación en el sentido de que en el texto dispositivo de la proposición no de ley se contenga estrictamente instar al Gobierno a diseñar un plan de obras. Si se aprobara la proposición no de ley en estos términos, supondría que el Gobierno no tiene diseñado todavía cuáles deben ser las obras de entrada del AVE en la estación de Sants, en la ciudad de Barcelona, eso sería tremendamente preocupante porque sería una tremenda irresponsabilidad, y además no es así. No es así, nos consta, por lo tanto compartimos el objetivo del señor Herrera y en ese sentido hemos presentado nuestra enmienda, con el fin de que se garantice que las obras de llegada del AVE a Barcelona no supongan en ningún caso una interacción negativa con los servicios ferroviarios existentes tanto en los trenes de cercanías como en los trenes de transporte de mercancías.

Quiero señalar que aprobar la proposición no de ley en los términos en que ha sido presentada sería una grave reprobación al Gobierno, porque sería decirle que no ha diseñado cuáles deben ser las obras, cuando, fíjense ustedes, el pasado día 22 el Ministerio de Fomento ya procedió a adjudicar la redacción del proyecto constructivo del nuevo acceso ferroviario a la estación de Sants para las líneas C-2 y C-4, siguiendo, por cierto, el protocolo de colaboración que había firmado el Gobierno del Partido Popular con la Generalitat de Catalunya, con el Consell Comarcal del Baix de Llobregat y con distintos ayuntamientos, con el ayuntamiento de Sant Boi, Prat, L'Hospitalet y Cornellá de Llobregat. Por lo tanto, el diseño de estas obras está ya en marcha y compartimos plenamente la finalidad del señor Herrera de que el impacto sea el menor posible. Solo quiero hacer una referencia a la parte expositiva de la propuesta de Iniciativa per Catalunya respecto a la afirmación del AVE como un tren de minorías, mientras las cercanías se califican como un tren de mayorías. Creo, señorías, sinceramente que es un grave error estratégico, porque si algo nos ha de permitir el AVE es precisamente convertir cercanías en un gran metro metropolitano, que representará una gran aportación a la mejora del servicio a los ciudadanos y a la mejora del transporte. Por lo tanto, compartiendo la finalidad, haciendo énfasis especial en que es necesaria esa modificación, el Grupo Popular considera que de la buena voluntad tanto del proponente como del grupo de la mayoría sería perfectamente posible realizar una transacción en la que estuvieran integrados todos los grupos parlamentarios y que pusiera de manifiesto la voluntad de que una obra tan importante no solo para la ciudad de Barcelona sino para Cataluña como es el AVE tuviera, como en tantas oca-

siones hemos conseguido, la unanimidad de todos los grupos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra, también para defender su enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, su portavoz, la señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: Mediante esta iniciativa se pretende que las obras del AVE en Barcelona no interfieran los servicios ferroviarios de cercanías, regionales y mercancías. Los socialistas compartimos la preocupación que expresa el grupo parlamentario proponente. Para nosotros es de vital importancia que los trenes de cercanías, regionales y de mercancías no tengan variaciones, dada la importancia y su repercusión en la movilidad y en la economía de los ciudadanos de esta área.

No es la primera vez que el diputado Joan Herrera pide que no haya interferencias y que haya un buen servicio junto con las obras del AVE en las cercanías de Barcelona. Quiero recordarle la pregunta que hizo sobre el tramo Cornellá-Barcelona y la respuesta que le dio el ministerio. Responde el Gobierno el 20 de junio a su pregunta que el trayecto Cornellá-Sants se verá esencialmente afectado por las obras, añadiendo que en los proyectos constructivos que han servido de base a la licitación de las obras se ha hecho especial hincapié en la minimización de las perturbaciones a las líneas de explotación, habiendo creado para ello un grupo de trabajo entre ADIF y Renfe Operadora con el objetivo, entre otros, de reducir las interferencias que puedan ocasionar las obras. En otra pregunta, esta vez del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), el señor Campuzano expresaba la misma preocupación, y el ministerio le contesta el 30 de agosto de 2005 asegurando que en los proyectos constructivos de base de licitación de las obras de acceso a la alta velocidad se ha hecho especial hincapié en la minimización de las perturbaciones en las líneas de explotación, por lo que ADIF y Renfe Operadora han trabajado conjuntamente con el fin de lograr la compatibilización de las obras con los servicios que prestan las operadoras en las diferentes líneas de explotación.

Como se puede apreciar, señorías, por las contestaciones del Ministerio de Fomento y la entidad pública ADIF, esta es una preocupación que tienen sobre la mesa. La entidad pública ADIF informa que el trazado de la línea de alta velocidad entre el Prat y Sants discurre por el actual pasillo ferroviario y que en algunos tramos, como en el paso por el Prat, incorpora importantes obras para la línea en servicio, para la que se construirá una nueva estación subterránea de cercanías y sustituirá el puente que permite el paso sobre el río Llobregat con mayor capacidad de desagüe para evitar inundaciones en el caso de crecidas. Es, pues, una interacción obligada con la infraestructura y los servicios existentes. No obstante, con el fin de minimizar en la medida de lo posible la afectación que pudieran crear las obras de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, en

particular los accesos a Barcelona-Sants, se define un plan marco para cada una de las obras que tiene como objetivo establecer la coordinación necesaria para garantizar la seguridad y la prestación de los diferentes servicios ferroviarios existentes durante su ejecución. Los socialistas creemos que es bueno que se tomen medidas y que se eviten en lo posible y muy especialmente las interacciones del área metropolitana de Barcelona, que, como ya han dicho los anteriores portavoces, está totalmente colapsada. Por esto hemos presentado una enmienda y hemos pactado con el grupo parlamentario de la iniciativa una enmienda *in voce* que en este caso el Partido Popular también aceptaría y que si ustedes quieren les leo. Es una enmienda de sustitución que presentaríamos los tres grupos o todos los grupos —abro la oferta a todos los grupos— y que dice adoptar en el plan de obras las medidas necesarias para que la llegada del AVE a Barcelona tenga las mínimas interacciones posibles con los servicios ferroviarios existentes de cercanías, regionales y mercancías.

El señor **PRESIDENTE**: Para adecuar la formulación tramitaríamos esta enmienda como transaccional, y por lo tanto pregunto si existe acuerdo de los grupos para su tramitación.

El señor **HERRERA TORRES**: Presidente, yo propongo que podemos ahora trabajar la enmienda...

El señor **PRESIDENTE**: Como es habitual en la Comisión, para dar facilidades, siempre que antes del inicio de las votaciones esté el texto claro, por escrito y encima de la mesa de la Presidencia.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MEJORAR DIVERSOS ASPECTOS DE LA NUEVA LÍNEA 7 DE CERCANÍAS DE BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/000994.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al segundo punto del orden del día, que es el que figura como número 5, proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), por la que se insta al Gobierno a mejorar diversos aspectos de la nueva línea 7 de cercanías de Barcelona. Señor Jané, tiene S.S. la palabra para defender su proposición no de ley.

El señor **JANÉ 1 GUASCH**: Señorías, el pasado 23 de mayo empieza a funcionar la nueva línea 7 de cercanías de Barcelona. Venía de un proyecto históricamente anhelado y creo que compartido por todos los grupos de esta Cámara sin ninguna excepción. La entrada en funcionamiento de esta línea para el servicio de pasajeros era una reivindicación que se arrastraba desde el año 1982, es una línea útil que siempre había defendido también Convergència i Unió, que ya se llevaba a cabo,

que ya había cuatro estaciones construidas desde hacía años, y debíamos incorporar esa línea a la prestación del servicio de viajeros. Se ha hecho y se ha valorado bien por parte del conjunto de la ciudadanía el hecho de que entrara en funcionamiento ya por fin esta anhelada línea C-7, con todas las demoras que se habían arrastrado históricamente. Pero también es cierto, señor presidente, que, como en todo en la vida, cuando se empieza a funcionar se perciben los desajustes en el funcionamiento; desajustes que, como se indica en la proposición no de ley que hoy defiende Convergència i Unió, provocan graves disfunciones para los viajeros habituales de esa línea. Siendo positiva la línea que todos defendemos, los usuarios nos impulsan a presentar hoy esta proposición no de ley, que no va en contra de nadie, que va a favor de la línea C-7 a favor de mejorar las prestaciones que esta línea da al conjunto de los viajeros. Voy a ponerles un ejemplo: franja horaria entre las 8 y las 9 de la mañana; una franja horaria crucial para muchos usuarios, porque en esa franja horaria entre las 8 y las 9 de la mañana deben acudir a sus centros de trabajo, deben iniciar su actividad laboral o su actividad académica o educativa. Es una hora de entrada, de las 8 a las 9 de la mañana. Pues bien, en esta línea, tal y como está diseñada, hay un tren que sale de Rubí a las 6,37 y llega a Sants a las 7,19. Todos los usuarios se quejan: demasiado pronto llega este tren de cercanías a la ciudad condal, lo que les exige coger el tren a las 6,37, cuando es una línea de cercanías muy próxima a Barcelona. En cambio, el siguiente es a las 8,32 y llega a Barcelona-Sants a las 9,16. Pasadas las nueve, demasiado tarde. No se han ajustado bien los horarios a las necesidades del servicio. No vayamos a criticar a nadie, vayamos a mejorarlo a través del mandato de esta proposición no de ley. No busquemos culpables ni hagamos de esta proposición no de ley una crítica a ninguna gestión de gobierno. Hagamos de esta proposición no de ley la oportunidad para mejorar el servicio. Les he puesto este ejemplo que los miles de usuarios padecen cada día, que quizá han padecido hoy mismo al intentar utilizar la C-7, o, aún peor, quizá por culpa de estas malas prestaciones horarias no llegan a utilizar una línea en la que hemos invertido todos para que esté en funcionamiento. Por tanto, nuestra proposición no de ley es importante porque importante es esta línea, que además debe comportar que enlace bien la C-4 con la C-7, las dos líneas de cercanías, que no haya excesivos intervalos de espera, porque no es útil el nuevo bucle que ha generado esta línea y que es positivo si no mejoramos la coordinación horaria.

¿Qué propone Convergència i Unió en su proposición no de ley? Proponemos impulsar una mejora en la coordinación horaria entre las líneas C-4 y C-7 de cercanías de Barcelona que permita conseguir tiempos máximos de espera de diez minutos. Más de diez minutos de espera no hacen competitiva la línea. Por tanto, pedimos como máximo una espera de diez minutos entre la línea C-4 y la línea C-7. Pedimos también impulsar la mejora progresiva de la frecuencia de circulación de trenes en

la línea C-7, consiguiendo a finales del año 2005 una frecuencia de paso de cuatro trenes por hora. No entendemos que pueda haber una frecuencia menor en una línea que forma parte de la conurbación urbana de Barcelona. Nadie podría entender que línea tan reclamada no tenga una frecuencia de paso de cuatro trenes por hora y entendemos que nadie puede estar en contra de esta petición. Pedimos también impulsar la ampliación de los horarios de funcionamiento matinales y nocturnos de esta nueva línea a los efectos de igualar la franja horaria de servicio con la línea C-4, permitiendo así un servicio combinado entre las dos líneas. El punto cuarto en nuestra proposición no de ley pide ampliar hasta la estación de Barcelona-Sants el recorrido de los trenes de la línea C-7 en sentido Martorell-Hospitalet, que actualmente finalizan su recorrido en Sant Andreu Arenal. Conocen bien la centralidad de la estación de Sants de Barcelona, que no es lo mismo que la estación de Sant Andreu Arenal. Por tanto, pedimos que se permita el recorrido de esta nueva línea hasta una estación central en Barcelona, como la de Barcelona-Sants, sin negar su recorrido por el resto de estaciones. Pedimos también impulsar la remodelación de las estaciones de Castellbisbal y Martorell. Deben remodelarse las estaciones de Castellbisbal y Martorell y debe hacerse porque en esta línea se dan estaciones de plena modernidad combinadas con estaciones casi centenarias. Por tanto, ante estaciones positivas como las de Sant Cugat y Rubí, que se han convertido en las primeras estaciones bioclimáticas del Estado, se combinan en esta línea estaciones que requieren claramente una modernización como las de Castellbisbal y Martorell. Y a esto atiende nuestro punto número 5. El último punto de la proposición no de ley pide incorporar una partida específica para la línea C-7 en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado del año 2006, con la dotación necesaria para la apertura del servicio ferroviario de viajeros en el tramo entre Cerdanyola Universitat y Mollet del Vallés. Entendemos que es crucial esta partida presupuestaria, que va en la línea de cumplimiento de otras proposiciones no de ley ya aprobadas en esta Comisión de Fomento, incluso hay una moción en el Pleno. Por tanto, entendemos que las medidas que propone Convergència i Unió son positivas y que las agradecerían los usuarios de distintas comarcas, del propio Penedès, que se ven favorecidos también por esta línea porque tiene una conexión más directa con la Universidad Autónoma de Barcelona. Muchos estudiantes la reclamaban desde hace años, y ahora existe esta línea. Permitamos, por tanto, una buena combinación entre la C-4 y la C-7 y mejoremos los horarios.

Para finalizar, mi grupo ha hecho una autoenmienda que no es más que una adición de un nuevo punto 7, en el cual pedimos que se inicien los trámites necesarios con la Generalitat de Catalunya y los municipios afectados para la redacción del proyecto de interconexión de las estaciones de Rubí, línea C-7 de RENFE y Hospital General, que es de los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya, así como para el intercambiador de Vullpa-

llerés, situado entre las estaciones de Sant Cugat y Sant Joan, en un plazo máximo de seis meses. Sé que el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda similar a este último punto que plantea Convergència i Unió y entendemos que el Grupo Popular también ha notado que faltaba este aspecto en la proposición no de ley que mi grupo ha autoenmendado. Pediré la votación separada, señor presidente, de cada punto de nuestra proposición no de ley. Por tanto, no admitiría terceras enmiendas de otros grupos que pudieran dificultar esta votación separada, para así facilitar que pueda aprobarse hoy por lo menos en este debate algún punto, porque entendemos que no va en contra de nadie sino que va a favor de la línea C-7, a favor de los viajeros, a favor de los usuarios. Por tanto, nos damos ese margen hasta el final de la Comisión por si pudiera tener lugar una transacción o por lo menos para que a través de la votación separada pudiéramos aprobar hoy algún punto de esta importante proposición no de ley, importante sobre todo para los usuarios habituales de esta línea.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Jané. Oyendo sus palabras supongo que no va a defender ahora su propia enmienda, con lo cual tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora Nadal, que tiene planteada a esta proposición no de ley un grupo de enmiendas.

La señora **NADAL I AYMERICH:** Efectivamente, el Grupo Popular ha presentado un grupo de enmiendas a la propuesta del grupo de Convergència i Unió, y se trata fundamentalmente, señorías, de enmiendas de complementariedad. Porque compartimos no sólo la valoración enormemente positiva que se ha hecho de la puesta en servicio de la línea C-7 utilizando una infraestructura como la de Castellbisbal-Mollet, que se había dedicado sólo al transporte de mercancías, sino que compartimos también el sentir de muchos ciudadanos. Pero es cierto, y lo ha remarcado el señor Jané, que se ha producido en la puesta en funcionamiento de la línea de cercanías C-7 un conjunto de carencias y disfunciones que consideramos, como se plantea en la proposición no de ley, que deben ser corregidas. Por eso decía, señor Jané, que nuestras enmiendas son de complementariedad excepto en un solo caso, como usted mismo ha mencionado, que es el caso de los intercambiadores con los ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya, a los que posteriormente me referiré

En relación con la enmienda número uno del Grupo Popular nos deberíamos preguntar cuál es el objetivo de la puesta en funcionamiento de la línea C-7 de cercanías. El objetivo fundamental, además de dar un mejor servicio a los ciudadanos, es también tener una mejor vertebración del territorio a través de una línea transversal que rompe la radialidad de Barcelona y hace que los ciudadanos no tengan que andar paseando por la ciudad para hacer otros trayectos. Y para garantizar ese objetivo es imprescindible garantizar las conexiones. Es

en ese sentido en el que la mala planificación que actualmente tiene la línea hace que los tiempos de espera sean superiores a 15 minutos, con lo cual la colectividad no se puede producir, y la propuesta contenida en la proposición no de ley de disminuir a 10 minutos el tiempo de espera en los puntos de intercambio es una solución intermedia, porque las asociaciones que han trabajado en esta cuestión creen que el tiempo idóneo para conseguir la garantía de esta interconexión sería de 5 minutos, que es exactamente el tiempo que propone el Grupo Popular en nuestra primera enmienda al punto 1.

En cuanto a la segunda enmienda, el Grupo Popular hace referencia al punto 3 de la propuesta de *Convergència i Unió*, en la que se contiene la necesidad de ampliación de los horarios en los tramos de mañana y en los nocturnos. No tiene sentido que la línea C-7 y la línea C-4 no tengan la misma franja horaria. Lo ha explicado el señor Jané en el sentido del perjuicio que se produce a aquellos usuarios que quieren tomar el tren a primeras horas de la mañana, pero fíjense ustedes, señorías, que en los primeros servicios de mañana de la línea C-4, cuando funciona sin la línea C-7, se pierden siete posibles servicios combinados en esta línea, y en horario nocturno se dejan de realizar cinco servicios de aportación y recogida. Por lo tanto, desde el Grupo Popular consideramos que es imprescindible esta ampliación de horarios en el sentido planteado.

En nuestra enmienda al punto 5 consideramos que es imprescindible garantizar, mediante la correspondiente consignación presupuestaria, que se procederá a remodelar las estaciones tanto de Castellbisbal y Martorell —ha expresado el señor Jané que son estaciones centenarias—, pero sobre todo por una razón que no ha mencionado el señor Jané: es que no entendemos por qué no se ha hecho, ya que estaba previsto inicialmente hacer esta remodelación. Se ha hecho y tengo que decir que se ha hecho muy bien en el caso de las estaciones de Rubí-Sant Cugat. Se ha hecho y se ha hecho muy bien, no solo como decía el señor Jané por ser las primeras estaciones bioclimáticas de España, sino también por la satisfacción de los usuarios respecto a la existencia de aparcamientos muy amplios y, por tanto, disuasorios, que mejoran muchísimo las zonas de las estaciones, el acceso a personas con movilidad reducida, incluso la abundancia de mobiliario en las estaciones. Por lo tanto, consideramos que tiene que ser más que un deseo y consideramos que esta proposición no de ley tiene que garantizar efectivamente las remodelaciones de las estaciones de Castellbisbal y Martorell, porque además, señor Jané, es que estaba previsto, no entendemos por qué no se ha hecho y, por lo tanto, esto debe ser objeto de garantía.

He dejado para el final la enmienda relativa a los intercambiadores con ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya. Nos parece importantísima. No estaba en la propuesta inicial del Grupo de *Convergència i Unió*, vemos que lo ha incorporado a través de una autoenmienda, y es que es un elemento básico. En este sentido, nosotros consideramos que tanto la Generalitat de

Catalunya como el Ministerio de Fomento deben priorizar las mejoras de estas obras. Si un objetivo básico deben tener en esta mejora, arreglo, corrección de carencias, de disfunciones, si hay un objetivo fundamental, son precisamente los intercambiadores con ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya, primero, porque en el Plan Director de Infraestructuras estaba prevista la existencia de los dos intercambiadores con ferrocarriles de la Generalitat, estaba previsto primero en la línea de Tarrasa, en el Hospital General, y estaba en segundo lugar previsto en la línea de Sabadell. Estaba previsto y es necesario que se realice porque es la manera de asegurar una mejor conexión del Baix Llobregat con el Vallès, porque la línea de los ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya une de forma lineal Sabadell y Tarrasa. Y lo une mejor que la estación de Renfe de Cerdanyola. Por lo tanto, insisto, señorías, es prioritario que la Generalitat y el Ministerio de Fomento acuerden la construcción de estos intercambiadores. Por lo tanto, insisto, excepto en este último caso y después de la autoenmienda de *Convergència i Unió*, se trataba de enmiendas de complementariedad, pero creemos también que es imprescindible terminar con las disfunciones y las carencias que se han manifestado en la puesta en funcionamiento de la línea de cercanías C-7.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra para el posicionamiento a los grupos que no han formulado enmiendas, les diré que acaba de recibir la Presidencia una nueva propuesta de modificación del orden del día, que aceptaré si los grupos no tienen inconveniente, que es pasar el punto número 9, el relativo a la mejora de la operatividad y calidad de los servicios proporcionados en el área de llegadas del edificio terminal del aeropuerto de Bilbao, al punto número 3. ¿Hay algún inconveniente? Sí, señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor presidente, no está presente el portavoz del Grupo Vasco (PNV) en la Comisión. Creo que tratándose de un tema que afecta al aeropuerto de Bilbao, a lo mejor han hecho una previsión de llegada teniendo en cuenta que era el punto 9. A mi grupo no le parecería correcto alterar sin que ellos lo sepan el contenido del orden del día. A lo mejor ellos tienen previsto intervenir cuando llegaran.

El señor **PRESIDENTE**: En consecuencia, se mantiene tal cual está fijado en el orden del día.

Ahora sí corresponde el turno de posicionamiento a los grupos que no han formulado enmiendas. ¿Qué grupos parlamentarios desean intervenir? Señor Herrera, por parte de Izquierda Verde-Iniciativa per Catalunya-Izquierda Unida tiene la palabra.

El señor **HERRERA TORRES**: Como bien saben, nuestro grupo parlamentario ha hecho interpelaciones y preguntas sobre la materia, también sobre la línea Papiol-

Mollet, entendemos que ha habido un avance significativo con la puesta en marcha... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, les ruego silencio. Es casi inaudible, el señor Herrera.

El señor **HERRERA TORRES:** Gracias, presidente.

Se ha puesto en marcha la línea Papiol-Cerdanyola, pero existen algunas de las deficiencias que el señor Jané explicaba en su proposición no de ley. Nuestro grupo parlamentario entiende que hay un problema de sensibilidad en lo que se refiere a cercanías y a la inversión del tren convencional en el área de Barcelona. Hace apenas cuatro días, en Barcelona ciudad era festivo, pero los servicios de cercanías en el resto del área metropolitana donde no era festivo funcionaron como si fuese festivo. Hoy mismo podemos leer cómo el acuerdo para el soterramiento de la línea a su paso por Sant Feliu supone un compromiso del Ministerio de Fomento de un 50 por ciento para sufragar ese soterramiento, pero también somos conscientes de que las cifras que se barajaban de compromiso del Ministerio de Fomento en el soterramiento de la línea de Sant Feliu hasta el momento eran muy superiores a ese 50 por ciento. Y todos sabemos que las infraestructuras en materia de vialidad en el área de Cataluña se están ejecutando, digamos, con un funcionamiento más que eficaz, mientras que las inversiones en materia de ferrocarril y de ferrocarril convencional no se están ejecutando tal y como establecen los presupuestos.

De ahí que nuestro grupo parlamentario, a raíz de esta proposición no de ley pero también a raíz de la proposición no de ley que anteriormente discutíamos, exprese una profundísima preocupación por la sensibilidad del Ministerio de Fomento en lo que se refiere al tren convencional y concretamente al tren de cercanías, que contrasta por otro lado con un elemento en el que el señor Jané, la señora Nadal y seguro la señora Puig coinciden, que es la necesidad de incrementar viales como el cuarto cinturón de Barcelona. ¿Hay razones para conectarlo con esa proposición no de ley? A nuestro entender, sí, porque lo cierto es que las prioridades se tienen que marcar presupuestariamente y desde el punto de vista de la ejecución. Y la realidad es que aquí podemos discutir de esta proposición no de ley, pero las prioridades del Gobierno y también del resto o de algunos otros grupos parlamentarios pasan por la infraestructura vial. Nuestro grupo parlamentario entiende, por tanto, que esa proposición no de ley es coherente no con lo que reclama tan solo *Convergència i Unió*, sino con lo que reclama también nuestro grupo parlamentario u otros: exigimos y pedimos lo que pide esta proposición no de ley, porque lo hemos dicho de forma reiterada; pedimos, porque lo hemos trasladado y porque lo vamos a presentar en enmiendas una vez estudiemos los presupuestos, que existan partidas presupuestarias para cerrar El Papiol-Mollet y para que en definitiva sea posible una

conexión entre el Baix Llobregat, el Vallès Occidental, el Vallès Oriental, y con una previsión de conexión con el Penedès con el Garraf e incluso con el Maresme. Entendemos que de lo que se trata es de priorizar la infraestructura ferroviaria por delante de la viaria y no plantear alternativas de movilidad antes por la vía viaria, por la vía del coche, que por la vía del ferrocarril. Es en este contexto, en este sentido, con una importante desafección respecto a lo que está haciendo el Ministerio de Fomento en el área de Barcelona en lo que a ferrocarril se refiere, en el que entendemos esta proposición no de ley y así la vamos a valorar.

Nada más que añadir.

El señor **PRESIDENTE:** Ha solicitado la palabra también el Grupo Parlamentario Socialista. Señora Puig, tiene S.S. la palabra.

La señora **PUIG GASOL:** Señorías, como ustedes saben, las competencias en materia de coordinación horaria, frecuencia de circulaciones, extensión de los horarios de funcionamiento y recorridos, y mejora de las instalaciones están asumidas (con convenios firmados con ADIF), corresponden a Renfe Operadora y en concreto a la unidad de negocio de cercanías. Esta unidad y a través del Ministerio de Fomento ha encargado el estudio de las cercanías de Barcelona que ya está adjudicado, según tengo entendido, para poder emprender mejoras en este espacio tan complejo debido a la alta densidad y movilidad de trenes y pasajeros que utilizan estos servicios.

La entrada en funcionamiento el pasado mes de mayo de 2005 de la nueva línea C-7 de las cercanías de Renfe Operadora en Barcelona configura la integración en la red ferroviaria apta para el transporte de viajeros de cercanías del tramo de vía comprendido entre Castellbisbal y Cerdanyola-Universidad, que discurre por las localidades de Rubí y Sant Cugat del Vallés. El citado tramo forma parte del trayecto utilizado en el tráfico de mercancías que en Mollet Sant Fost viene a enlazar con la línea de Gerona-Port Bou. Para su puesta en funcionamiento han necesitado una importante actuación en su infraestructura, al objeto de acometer la remodelación las líneas de cercanías en Barcelona. En este contexto se coordinan de la forma más adecuada las prestaciones actuales de la infraestructura disponible con la optimización de la oferta y la demanda existente para el conjunto del sistema que los servicios de cercanías y Renfe Operadora desarrollan en Barcelona. Los viajeros de las localidades de Rubí y Sant Cugat tienen ya a su disposición unas estaciones dotadas con el más alto nivel de prestación. A esa seguridad es a la que se pretende llegar en los casos de Castellbisbal o Martorell; estaba previsto, pero como siempre estaba previsto pero no había el desarrollo de los proyectos oportunos que se están realizando. La configuración de la explotación de cercanías que se ha obtenido con el diseño actual de las líneas C-4 y C-7 consiste en la superposición de dos

arcos que se cierran mutuamente y que son coincidentes en 12 estaciones de sus respectivos recorridos, sin contar con las estaciones de las líneas C-4 y C-7, donde además coinciden con las líneas C-1 y C-3 o la coincidencia de la C-2. Estoy explicando todo esto para que vean la dificultad técnica de las cercanías de Barcelona.

Los datos anteriores dan una idea clara de la enorme complejidad que supone el modelo de tráfico ferroviario de Barcelona, máxime si tenemos en cuenta el actual paso de todas las líneas por la estación de Barcelona Sans y el uso de las instalaciones ferroviarias en el resto de las operaciones de Renfe: servicios regionales y servicio de grandes líneas. La necesaria coordinación de estos operadores y la distribución de los denominados surcos horarios viene efectuado con los criterios de óptima ocupación en el entorno de Barcelona Sans y alcanza los valores más altos de capacidad en la red, y quiero subrayar capacidad en la red. De todos los trenes que pasan por el túnel, debajo de la Plaza de Cataluña, en este momento, según informaciones que tiene el Grupo Socialista, se está en la máxima capacidad, sólo con garantía de fiabilidad horaria y adecuada a la sensibilidad ante perturbaciones por incidencia. Digo esto porque Renfe Operadora tendrá más clientes si pone horarios para llegar antes o llegar después. Esta red, al ponerse en marcha la última, ha tenido que pasar por debajo de Plaza de Cataluña, con lo cual se ha tenido que ajustar a estos horarios, y por eso hay esta situación. Renfe ha dicho que quiere trabajar para subsistir, por eso está haciendo el estudio para la mejora.

Podría seguir hablando de la programación de los horarios de las diversas líneas de cercanías que se realizan bajo diversas premisas, entre las que se encuentra precisamente la minimización de los tiempos de espera entre trenes susceptibles de trasbordo. La combinación de posibles situaciones de intercambio entre las citadas líneas ofrece un amplio abanico de intervalos de tiempo, concentrándose en estos de forma mayoritaria en torno a valores que superan los 10 minutos de espera. La frecuencia de paso, esta vez en la línea C-7, es la que ofrece la explotación optimizada a partir de las condiciones actuales que concurren en la misma. El Partido Socialista no se cierra a la mejora. La extensión horaria del servicio de cercanías no es necesariamente asimilable entre líneas, como sucede con el conjunto del transporte público, donde cada situación particular recibe un tratamiento diferenciado. Aquí estamos siempre pendientes de trenes, trasbordos y horarios.

El servicio de trenes de cercanías de Barcelona entre las estaciones de Barcelona Sans y Plaza de Cataluña comporta la interacción de tráfico de cuatro de sus líneas, que circulan por la infraestructura del túnel existente como parte de sus respectivos recorridos. Las condiciones de explotación que tenía la zona de referencia ofrecen la posibilidad de alcanzar los intervalos de frecuencia más altos de la red de cercanías de Renfe Operadora y superarlos elevaría la sensibilidad del servicio ante eventuales incidencias en algunas de las líneas

coincidentes; en todo caso, se asegura la inmediata continuidad de viaje por medio de intercambio de tren en las diversas estaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Les ruego silencio. Es difícil poder seguir la intervención de la señora Puig. Puede continuar.

La señora **PUIG GASOL**: Por otro lado la remodelación de Castellbisbal y Martorell entra a formar parte del área de la gestión de ADIF. Asimismo la partida presupuestaria referida para el tramo Cerdanyola-Sant Mollet del Prat se circunscribe en materia de ADIF y está solicitada en partida presupuestaria desde el Grupo Socialista en el ejercicio 2006; también está la estación de Papiol, de la que nadie se ha acordado.

Quiero decir al señor Jané que en sus demandas a mí me parece que hay un claro contenido demagógico. Usted sabe perfectamente, conocedor del tema como lo es, que la capacidad de los trenes que utilizan el túnel de Plaza de Cataluña, si no se cambian las frecuencias horarias, que es posible y a lo mejor es lo que se tiene que hacer, está al máximo de capacidad, y las actuales circunstancias no admiten más paso de más trenes.

Nosotros los socialistas, también queremos más servicios para los horarios del ferrocarril, señora Nadal. Y también estamos de acuerdo en que la C-4 no mire solo a Barcelona, sino que mire hacia Tarrasa y Sabadell. Es muy importante que haya frecuencias horarias, porque, si queremos vertebrar el territorio, no solo tenemos que vertebrarlo en un sentido, tenemos que vertebrarlo hacia el otro también. Me parece que es necesario y que esto potencia hoy día un déficit mayor a los pasajeros que van hacia el otro lado.

Nada más por eso no podemos votar favorablemente esta proposición no de ley, teniendo en cuenta que en muchos casos, seguramente, si hubiésemos trabajado juntos, estaríamos de acuerdo.

— **RELATIVA AL TRANSPORTE INTERINSULAR ENTRE ISLAS NO CAPITALINAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000764.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar al segundo punto que figura en el orden del día, que ya es el tercero, relativo al transporte interinsular entre islas no capitalinas, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Su portavoz, el señor Reguera, tiene la palabra para defender la proposición no de ley.

El señor **REGUERA DÍAZ**: Señorías, intervengo en nombre del Grupo Popular para defender la proposición no de ley que hemos presentado y que propone lo siguiente: establecer una tarifa punto a punto que permita desplazarse desde Lanzarote y Fuerteventura a La Palma, La Gomera y El Hierro, y que la tarifa no sea superior a

la existente entre la isla periférica y la capitalina más alejada.

Señorías, el hecho insular es un hecho diferencial previsto en la Constitución española que marca claramente las singularidades entre las diferentes islas. Son muchos los canarios que no conocen las ocho islas del archipiélago. Y esto se produce, entre otras razones, por lo difícil y costoso que es desplazarse entre las islas. Esta dificultad propia de terrenos fragmentados en islas se hace aún más complicado cuando hablamos de islas periféricas entre sí, sobre todo entre occidentales y orientales en Canarias. Señorías, desplazarse en Canarias desde una isla periférica oriental (Lanzarote o Fuerteventura) a una occidental (La Palma, La Gomera y El Hierro) se hace más difícil aún al no existir conexión directa entre ambas islas, sino a través de una isla capitalina (Gran Canaria o Tenerife), y haciendo efectivas las correspondientes tasas aeroportuarias. Esto supone pagar el coste de doble insularidad, ya que al no existir línea directa es obligado hacer escala en una isla capitalina y por tanto duplicar el coste. Tal es la situación que es más caro desplazarse de Lanzarote a La Palma, en Canarias, que trasladarse desde Lanzarote a Madrid, Londres o Berlín. Creemos que es posible aplicar tarifas punto a punto en Canarias que supongan que desplazarse de una isla periférica a otra y que sea necesario hacer escala en una isla capitalina, que la tarifa sea solo la de la periférica a la capitalina más alejada y suspender la tarifa del segundo tramo.

Hoy desplazarse de Lanzarote a El Hierro, por ejemplo, costaría lo siguiente: el tramo Lanzarote-Tenerife, 83 euros; y el tramo Tenerife-El Hierro, 56 euros. El total sería 139 euros. De prosperar esta iniciativa, supondría que la tarifa Lanzarote-El Hierro sería sólo de 83 euros; Fuerteventura-La Palma sería 78, y no los 128 actual; La Palma-Lanzarote, serían 77 euros, y no los 130 actual; El Hierro-Fuerteventura serían 83, y no los 139 actual; Lanzarote-La Gomera serían 83 euros, y no los 139 actual; y Fuerteventura-La Gomera serían 78, y no los 134 actual. Establecer tarifas punto a punto en Canarias es posible y no es una utopía; sería hacer una sencilla red de distribución de la subvención al transporte en Canarias, teniendo en cuenta la doble insularidad en el transporte aéreo en Canarias. Este tipo de tarifas punto a punto ya se aplica por las compañías aéreas en otros tramos, como por ejemplo, Lanzarote-Bilbao, aunque sea necesario hacer escala en Madrid: solo se paga Lanzarote-Bilbao y no Lanzarote-Madrid, Madrid-Bilbao.

Señorías, esta iniciativa tiene su soporte legal en el régimen económico y fiscal de Canarias, que establece, en relación con el tráfico regular de ciudadanos residentes en el archipiélago, la aplicación de unas tarifas reducidas. Debo decir que esta iniciativa ha sido debatida en muchas instituciones de Canarias: en ayuntamientos, en cabildos y en el Parlamento de Canarias; y en todas ellas ha sido aprobada por unanimidad de todos los grupos políticos presentes en las instituciones (desde

Izquierda Unida, pasando por el Partido Socialista, Coalición Canaria, Partido Independiente de Lanzarote, etcétera). Esperamos que sea también apoyada en el Congreso de los Diputados y que pronto sea una realidad en Canarias. No hay argumentos técnicos ni políticos para oponerse a esta iniciativa. Aprobándola conseguiremos, entre otras cuestiones, acercar Canarias entre sí, acabar con la injusticia de ser más fácil ir a Madrid, Barcelona, Berlín o Londres que a las islas Canarias entre ellas, y sin duda, señorías, dinamizaría la economía, dinamizaría también las actividades culturales y sociales entre las islas periféricas en Canarias. Por todo lo expuesto, les pido el apoyo a esta iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean hacer uso de la palabra, puesto que no tiene enmiendas esta proposición no de ley? Grupo Parlamentario Socialista, Señora Rivero, tiene su señoría la palabra.

La señora **RIVERO ALCOVER**: Señorías, hoy tengo nuevamente la responsabilidad de fijar posición ante una proposición no de ley recurrente del Grupo Popular sobre un tema además que es de especial sensibilidad para los canarios, como es el transporte aéreo, que, junto al marítimo, son las únicas formas que tenemos los canarios para viajar entre islas y para poder acceder también al continente. Por tanto, siempre es de muy difícil posición.

Me alegra saber, no obstante, que el señor Reguera conoce ahora que existe el hecho insular, tal y como lo recoge la Constitución. Me permito preguntarle una vez más, señor Reguera, si es que la Constitución no estaba aprobada en los ocho años del Gobierno del Partido Popular, ni en los cuatro años en que su señoría fue diputado. Es novedoso que nuevamente el Partido Popular reivindique de forma recurrente y solo en esta legislatura algo que antes no hizo y que tampoco hizo en el año 1998, cuando el Consejo de Ministros de su Gobierno, señor Reguera, aprobó el acuerdo por el que se declararon la obligaciones de servicio público en rutas aéreas entre las islas Canarias y no se contemplaron las rutas que hoy contempla su proposición no de ley. Han pasado cinco años más sin que tampoco cayeran en la cuenta de que había que modificar las tarifas punto a punto y sin establecer una bonificación del transporte aéreo. Tampoco se aumentó el mismo. Es precisamente un Gobierno del Partido Socialista el que lo tiene como objetivo prioritario en esta legislatura, el que ha alcanzado no solamente el aumento de la bonificación al transporte, sino llegar al 50 por ciento de las bonificaciones del transporte aéreo. Lo ha hecho en el año 2005 subiendo cinco puntos, del 33 al 38 por ciento, y lo recoge en los nuevos presupuestos de 2006, que contemplarán hasta el 45 por ciento, siete puntos más; en 2007, llegaremos al 50 por ciento, con cinco puntos más. En tres años, señor Reguera, 17 puntos, frente al cero del Gobierno Popular. Como puede ver, es un avance signi-

ficativo que el Gobierno Socialista está llevando a cabo paulatinamente y por un camino acertado; no tiene parangón con el inexistente avance del anterior Gobierno del Partido Popular, que no tuvo iniciativas ni propuesta alguna en tal sentido.

La entrada de una nueva compañía ha supuesto en Canarias una nueva oferta y una nueva política tarifaria, con incrementos de casi un 20 por ciento en el número de pasajeros transportados. Este actual comportamiento del mercado va acercándose cada vez más a las obligaciones de la libre competencia que recoge el reglamento 2408/92, del Consejo, que le permite a este Gobierno, y le permitía también al suyo, que en esta línea, con lo necesario que es y con lo que ha provocado precisamente las bonificaciones, se aborde en los próximos meses con el Gobierno de Canarias, competente en tal sentido, que se produzca una modificación del actual marco jurídico de 1998, que es lo que debió haber hecho su Gobierno anterior en el acuerdo del Consejo de Ministros. Así hubiera permitido una mayor flexibilidad del acceso al mercado y un sistema tarifario que haga posible a las compañías que están involucradas una oferta de tarifas promocionales para que las personas con menos rentas familiares puedan acceder al mercado del transporte aéreo interinsular. En la actualidad, la compañía mayoritaria (Vinter) ya aplica voluntariamente estas tarifas punto a punto, que suponen además un promedio de un 30 por ciento de la bonificación sobre las tarifas máximas fijadas por su Gobierno en su momento.

Imponer nuevas obligaciones como las solicitadas no haría más que añadir nuevas obligaciones contrarias a este funcionamiento del sistema interinsular canario del transporte y con la calidad del servicio en este momento, precisamente por el esfuerzo tan importante realizado en solo un año. Es más, cualquier mejora o reforma como la que usted propone tendría que estar enmarcada dentro de los procedimientos de consulta del Reglamento 2408/92, del Consejo, que establece la necesidad de informar a las compañías aéreas de cualquier tipo de imposición de obligaciones. Tendría que estar, por los mismos motivos, dentro del procedimiento de la Ley 66/1997 y, por último, dentro del seno de la Comisión mixta Gobierno de Canarias— Ministerio de Fomento creada con ese acuerdo de Consejo de Ministros de 1998 y que regula las obligaciones del servicio público en el transporte interinsular. En estas normas, precisamente en este marco legislativo, es donde se tomarán las medidas que introduzcan las mejoras a los ciudadanos que estamos estableciendo en este momento con los contactos con el Gobierno autónomo. Es el Gobierno autónomo el que tendrá que ser consultado en esta materia.

Yo sé que se podría cualquier propuesta, venga de quien venga, siempre que sea beneficiosa para Canarias. Pero no deja de ser un brindis al sol en este momento tal y como se propone, ya que las competencias y la iniciativa en esta materia tienen que ser aceptadas por el

Gobierno autónomo, iniciativa, que le digo desde aquí, señor Reguera, que el Partido Socialista Canario, el grupo parlamentario en Canarias, lo único que ha podido hacer es que se acepte una iniciativa; ya se ha presentado esta iniciativa en este Gobierno para que en los presupuestos generales de la comunidad autónoma se recoja, cosa que debió hacerse desde el Partido Popular, que llevaba gobernando más de diez años con Coalición Canaria en el Parlamento en la Comunidad Autónoma de Canarias. Sin embargo no se realizó ni una sola iniciativa por el Partido Popular en este sentido. Caer ahora en la demagogia y en el populismo es francamente fácil. Además, lamento que sea en temas de un calado tan importante y de tanta sensibilidad, como bien sabe, para todos los canarios y sobre todo para las islas menores. El Grupo Socialista es bastante responsable y, en consecuencia, y marcándose el camino de poderlo realizar y poderlo autorizar, no se puede autorizar aquello que no está dentro de parámetros legales y que además no nos permite una consecución de beneficios reales en este momento para Canarias. Solamente quiero decirle en este momento que, teniendo en cuenta los incrementos que se han realizado por este Gobierno, ese 38 por ciento alcanzado, y la posibilidad de alcanzar hasta el 50 por ciento en 2007, permite esperar ofertas de las compañías, que son realmente las involucradas en este sistema, ofertas más favorables para los residentes canarios en la totalidad de las rutas, incluidas las rutas punto a punto. Esto no ocurrió con el Gobierno del Partido Popular, cuando no pasaron por este Parlamento asuntos referidos a Canarias.

Por las razones que acabo de exponer, es imposible para este grupo aceptar la propuesta del Grupo Popular.

— **RELATIVA A LA AMPLIACIÓN DEL PORT DE LA SAVINA DE FORMENTERA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000862.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al punto tercero del orden del día, relativo a la ampliación del Port de la Savina de Formentera formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa tiene la palabra el señor Fajarnés.

El señor **FAJARNÉS RIBAS**: El Grupo Parlamentario Popular expone hoy a debate una proposición no de ley que busca de forma clara y urgente el compromiso de esta Cámara para solicitar al Gobierno la ampliación del Port de la Savina, de la isla de Formentera, en las islas Pitiusas, un puerto que es la única vía de entrada y salida para sus habitantes, visitantes o turistas. Según reflejan los diversos acuerdos tomados por el propio Ayuntamiento de Formentera, el Consell Insular de Ibiza y Formentera y el propio Parlament de las Illes Balears, se hace imprescindible su ampliación y reordenación

para ofrecer a los formentorenses un mejor servicio, mejor calidad y una mejor infraestructura, clave para sus intereses.

Esa ampliación se hace necesaria, en primer lugar, por una cuestión de seguridad. Actualmente el tráfico marítimo de pasajeros (más de un millón de ellos) comparte el mismo espacio que el de mercancías, el de mercancías peligrosas, con lo que esto representa de peligrosidad, tal como denunciaban los propios trabajadores del puerto en los medios de comunicación justamente este sábado pasado. Además, en el espejo de agua reducido comparten buques de pasajeros, de mercancías, de pesca y de recreo, y dos puertos deportivos en el mismo Port de la Savina. Todo esto además unido a la falta de abrigo de sus instalaciones que provoca, en caso de fuertes vientos o temporales, la inseguridad del puerto. En segundo lugar, el aumento considerable e importante en los últimos años del tráfico entre el puerto de la Savina y el de Ibiza y también con la Península, que ha hecho que los muelles de atraque sean totalmente insuficientes. Y en tercer lugar, la necesidad vital para Formentera y sus habitantes de disponer de un complejo portuario en condiciones, apto para los nuevos tiempos y que permita la comunicación con el resto de islas y Península y que garantice su abastecimiento.

En consecuencia, señorías, la práctica mayoría de la sociedad formentorenses ha optado por la ampliación, y así lo testifican los acuerdos políticos del Ayuntamiento de Formentera de los años 2005, 2000, 2998, 1997, 1996 y dos en el año 1990. Son acuerdos políticos de diferentes colores políticos en el Ayuntamiento de Formentera y con gobiernos de España de colores diferentes. También lo hizo el propio Consell Insular de Ibiza y Formentera recientemente, con una moción idéntica a ésta y que fue aprobada con los votos del Partido Popular y la abstención de la izquierda.

Mi grupo parlamentario y yo mismo no vamos a hablar de las contradicciones y votos diferentes de los grupos de la izquierda isleña, ni del pasado, ni del aparcamiento del proyecto de ampliación por no quererlo un determinado grupo, o Gobierno, o presidente de la autoridad portuaria anterior, porque en definitiva lo importante es que se realicen las obras. Sí haré referencia a las preocupantes contestaciones del Gobierno a este diputado del 29 de julio de 2004 y de la del 27 de junio de 2005, en donde se nos comunica que no se prevé por parte del Gobierno la deseada ampliación del Puerto de la Savina, y menos se establece en el PEIT, en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, que tan sólo prevé lo mismo que se había previsto en el año 2004 en el plan de empresa 2004 del anterior Gobierno. Esta falta de previsión es lo que ha encendido la alarma de nuestro grupo parlamentario y lo que ha provocado, entre otras razones, que presentemos esta proposición no de ley, a la que además, señorías, esperamos, como no puede ser de otra manera, el voto afirmativo.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley no le ha formulado enmienda ningún grupo parlamentario. ¿Qué grupos parlamentarios desean intervenir? Por el Grupo Parlamentario Socialista el señor Mateos tiene la palabra para defender su posición.

El señor **MATEOS MARTÍN**: Procuraré ser breve. Llama la atención que el Partido Popular siempre llegue tarde a todos los discursos y sobre todo que llegue a los discursos cuando ha dejado de gobernar. Lo hemos visto muchas veces: cuando están en la oposición proponen las cosas que no hicieron cuando gobernaban. Y eso tiene dos posibles lecturas: o realmente no saben lo que quieren o es una prueba de cinismo. Y como mi intención —aunque podría— no es la de llamarles cínicos a los señores del Partido Popular, quiero pensar que lo que ocurre es que no saben lo que quieren y que en la oposición plantean cosas de cara a la galería, en vez de hacer labor de construcción, que es lo que decidieron los ciudadanos al ponerles en la oposición. Y digo de cara a la galería porque ya nadie se acuerda de que el Partido Popular gobernó durante ocho años y que en esos ocho años no se hicieron las cosas que plantean ahora.

Con el Port de la Savina hay que hacer lo que siempre hemos dicho desde el PSOE: los estudios necesarios que permitan la reordenación del espacio de cara a aumentar la calidad del servicio y su seguridad. Y eso es lo que se está haciendo. Ustedes ya han decidido por todos, y todos no es la mayoría que ustedes representan. Ustedes han decidido que hay que ampliarlo porque ustedes son de la opinión de todo a lo grande: el puerto grande, el aeropuerto grande, las carreteras grandes. Además, a costes para los que nadie sabe quién les hace las cuentas; como ya le dijo la ministra de Fomento en alguna ocasión, siempre les sale más caro. No sé si se dan cuenta de que los modelos de navegación han cambiado, ya no se trata de separar la carga del pasaje; se nota que usted va poco a Formentera. Los barcos son cada vez más de carga mixta y por lo tanto la solución más adecuada no es cuanto más grande, mejor. No se trata de ampliar el espejo de aguas, se trata de optimizar los recursos que existen, pues seguro que ahora no se les está extrayendo todo el potencial posible.

Los barcos están hechos para navegar, no para estar en el puerto. No hace falta un puerto cuanto más grande, mejor. Los armadores saben que con tener atracados los barcos acaban perdiendo dinero. De lo que se trata es de mejorar los servicios en tierra, para poder permitir el menor tiempo posible en el embarque y el desembarque; y en eso es en lo que se trabaja. De hecho, ahora mismo se están haciendo tres actuaciones en el puerto de la Savina: una explanada para el mantenimiento de embarcaciones, con un coste aproximado de 2 millones de euros; una nueva estación marítima, para mejorar esos servicios necesarios que se tienen que dar en tierra, con un coste de 1,7 millones de euros; y la explanada en el arranque del abrigo del dique, también se está ampliando para mejorar y ordenar adecuadamente los servicios

necesarios para atender los diferentes tráficos que se dan en el puerto. El coste de esta actuación es de aproximadamente 2,5 millones de euros. Estas actuaciones, estas tres actuaciones van encaminadas a solucionar los problemas del puerto, incluso los problemas que ustedes planteaban en su exposición de motivos, y otros en los que seguramente ni habían pensado, porque —insisto— a ustedes ni el puerto ni la isla de Formentera les preocupa solamente nada; de hecho siempre ha sido así. No les pasa como al PSOE, que tenemos, por cierto, la responsabilidad de gobernar.

Y como ustedes también saben, y si no lo saben mal irían, el plan de inversiones 2004-2008 de la autoridad portuaria de Baleares, incluido en el plan de empresas 2005, no recoge ninguna de las actuaciones que ustedes proponen; y no sé si es que lo de la autoridad portuaria, cuyo acrónimo es AP, les trae muy buenos recuerdos, o es que quieren hacer quedar mal al señor diputado del Partido Popular, que es al que tendrían que haber hecho estas sugerencias, planteando en Baleares las necesidades que ustedes estimen oportunas. Es allí donde tienen que hacerlo, no aquí. Lamento que no hayamos posido llegar a una enmienda transaccional que había presentado el Grupo Popular. Y hágame caso, no se deje influenciar por sus compañeros del Partido Popular de Formentera, que ya sabe que no pintan nada y que no tienen el apoyo de los ciudadanos, porque suelen haber propuestas en los que no aciertan, como ésta; una más.

Mi grupo votará en contra de la propuesta del Grupo Popular.

— **RELATIVA A LA INCLUSIÓN DE GUADALAJARA EN LOS CARTELES INICIALES INDICADORES DE LAS CONEXIONES CON LAS PRINCIPALES VÍAS DE COMUNICACIÓN QUE CIRCUNVALAN MADRID. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000897.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 4 del orden del día, proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario Popular relativa a la inclusión de Guadalajara en los carteles iniciales indicadores de las conexiones con las principales vías de comunicación que circunvalan Madrid. Para su defensa tiene la palabra su portavoz la señor Font.

La señora **FONT BONMATÍ**: Voy a ser muy breve, puesto que esta proposición no de ley está clara tanto en su exposición de motivos como en la solicitud que usted, señor presidente, ha hecho para la inclusión, en los carteles indicadores de las principales vías que circunvalan Madrid, de Guadalajara, junto con las de otras capitales de provincia, como digo, en las principales vías de comunicación de la A-2 y la R-2. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

Desde el Grupo Popular estamos haciendo esta petición porque, entre otras cuestiones, que más tarde pasaré a exponer, nos parece de sentido común, ya que para desplazarse a Zaragoza y a Barcelona tienen que pasar obligatoriamente por Guadalajara. No solo por Guadalajara como provincia, sino por la propia capital. De hecho, el alcalde de nuestra ciudad, el alcalde de Guadalajara, del PSOE también, ya ha pedido en alguna ocasión que se desvíe la N-II, porque en estos momentos está la A-2, que ya está tan próxima a la ciudad que prácticamente está incluida en la misma. Es más, se da la paradoja de que la autopista de peaje, la R-2, que se anuncia como R-2 Zaragoza, solamente llega hasta Guadalajara, dando pie posiblemente a más de un error al pensar que esta carretera, esta autopista de peaje, podría llegar hasta Zaragoza, cuando termina, como digo, en la propia Guadalajara. Esto puede crear confusión a todo aquel que lo desconoce.

En segundo lugar, quiero reiterar esta necesidad porque Guadalajara recibe un gran número de visitantes; la mayoría de ellos madrileños; tenemos un potencial de cerca de 5 millones de visitantes madrileños. También querríamos que aquellos que se desvían hacia Zaragoza o hacia Barcelona, o que quieren conocer otros puntos de España además de su región de origen, puedan elegir nuestra provincia con el objetivo de descansar o de realizar algún viaje cultural, para lo que tendrán que poder escoger el mejor camino, la mejor ruta, la mejor manera de llegar. Y es aquí cuando creemos que la señalización nos da su mejor carta de presentación, porque no en vano la señalización de las carreteras constituye el primer elemento de promoción turística de la zona. Tengo que recordarles que Guadalajara, por desgracia, no es una gran provincia industrial, es más bien una provincia agrícola, exceptuando el Corredor del Henares, donde se sitúa la industria y la mayoría de los puestos de trabajo; el resto de la provincia vive más de la agricultura y del turismo rural que de otras infraestructuras o de otros medios o industrias. Nosotros pensamos que los recursos que proporciona el turismo rural le convierten en una fuente de ingresos extra, además de los que proporciona la agricultura. También querríamos asentar la población a nuestros mundos rurales, a nuestros núcleos rurales, para evitar así la despoblación que estamos sufriendo, desgraciadamente, en los municipios de nuestra provincia con la emigración de su gente hacia núcleos más poblados, hacia núcleos donde hay más industria, donde hay más mano de obra, donde hay más puestos de trabajo, como puede ser el Corredor del Henares. La población de toda la provincia se ha desplazado prácticamente a unos 40 kilómetros de la capital. Y eso no es bueno para Guadalajara.

En tercer lugar, podrían decir que la reordenación de estas señales no se ha hecho nunca, lo cual tampoco sería cierto, porque no hace mucho tiempo ha hubo una modificación en los carteles indicadores de la autovía de Andalucía, en los que en principio figuraba la ciudad de Sevilla, que más tarde se cambió por Córdoba, que es su

primer núcleo o la ciudad más importante a su paso. Si se pudo hacer entonces allí, no nos parece tan conflictivo hacerlo aquí ahora. Los guadalajareños nos alegraríamos mucho se que en nuestra ciudad, en nuestra provincia, hubiera también este cambio en los carteles indicadores.

Guadalajara tiene muchísimo que ofrecer a sus visitantes, pero para ello éstos tienen que saber cómo ir, tienen que saber llegar a nuestra provincia. Guadalajara debería ser conocida por nuestra herencia histórica, que es mucha, desde la época de los Mendoza; por nuestros paisajes, que también los tenemos y muchos; por nuestra gastronomía. Tendría que dejar de ser conocida por las centrales nucleares, por los trasvases o por la tragedia humana y medioambiental que hemos sufrido recientemente en el mes de julio.

El Grupo Socialista ha presentado una enmienda de sustitución que no vamos a poder aceptar tal cual la propone, puesto que es muy ambigua y deja para futuros estudios que se analice la posibilidad de incluir a Guadalajara. Es un brindis al sol, no podemos llegar a un acuerdo de verdad que lo lamento mucho. A nosotros nos parece que nuestra propuesta es mucho más concreta y mucho más sensata. Sabemos exactamente lo que queremos, no lo dejamos para futuros estudios ni para futuros análisis. Creemos que se puede hacer, que se debe hacer en un tiempo breve; no quiero decir con esto que se tenga que hacer mañana, el mes que viene o dentro de dos meses, pero sí en el plazo más breve posible. El Grupo Socialista puede decirme que en los ocho años que hemos gobernado nosotros no lo hemos hecho; también es cierto que a ellos tampoco se les ocurrió pedirlo cuando estaban en la oposición. Y si en el Partido Popular nos hubiésemos dedicado durante esos ocho años a hacer todo lo que hay que hacer en España, el Partido Socialista ahora mismo no tendría discurso, ni tendría proyecto, ni tendría Gobierno. Si todo lo hubiera hecho el Partido Popular en los ocho años anteriores, ¿de qué serviría tener otro gobierno? Ya no habría nada que hacer.

Repito que lamento, como he dicho antes, no haber podido llegar a un acuerdo con el Grupo Socialista, porque nos hubiese gustado mucho haberlo hecho. De todas maneras, quiero pedir el voto afirmativo a los demás grupos, si lo consideran oportuno.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): El Grupo Socialista ha presentado una enmienda y su portavoz la señora Herrero, tiene la palabra.

La señora **HERRERO SAINZ-ROZAS**: Intervengo para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, al que represento, en relación con la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, relativa a la inclusión del nombre de Guadalajara en los carteles iniciales indicadores de las conexiones con las principales vías de comunicación que circunvalan Madrid.

Señoría, nosotros también estamos de acuerdo con que el nombre de Guadalajara figure en los carteles de las redes viarias que usted señala y que diariamente llevan a miles de viajeros hasta Guadalajara como destino final o como forma para acceder a otros destinos. No cabe duda de que Guadalajara capital y provincia, a la que tenemos tanto usted como yo el honor de representar, ofrece a sus residentes una extraordinaria calidad de vida, como reconocen los estudios realizados en los últimos años, cuenta con un enorme y atractivo potencial para todos aquellos ciudadanos y ciudadanas que elijan nuestra tierra bien para adquirir una segunda vivienda o sencillamente para disfrutar de vacaciones o de fines de semana, dada su cercanía a Madrid. Nuestra oferta turística es de gran calidad y constituye uno de los sectores importantes de nuestra economía. Es cierto que una buena red viaria repercute favorablemente en el desarrollo de un territorio y eso es lo que queremos para nuestra provincia. La señalización de orientación de las carreteras está recogida en el apartado 2.3.1 de la norma 8.1 de la instrucción de carreteras, señalización vertical, que dice lo siguiente: Se considera definido todo el tramo de carretera por la identificación de la misma, letras y números. Y los destinos y localizaciones, por unos puntos característicos que corresponderán a poblaciones o nudos de la red viaria. Dichos puntos podrían ser primarios o secundarios, y su relación figura en el catálogo elaborado por la Dirección General de Carreteras. Asimismo el artículo 2.6.2 de la norma 8.1 indica que en ningún caso se dispondrá en un mismo cartel de más de cuatro líneas con nombres, incluyendo cajetines de identificación de carreteras o símbolos. Y se recomienda no poner más de tres.

Nuestra enmienda está redactada teniendo eso en cuenta, ya que los nombres que figuran en la señalización vertical de carácter informativo existente, tanto en los cinturones de circunvalación de Madrid como en las autovías y autopistas radiales, están de acuerdo con la orden circular del catálogo de nombres primarios y secundarios aprobado por la Dirección General de Carreteras en julio de 1998. Por eso, cualquier modificación en dicha señalización, como el indicado en la proposición no de ley, tendrá que ir precedida por la correspondiente modificación de la citada orden circular. Y usted lo sabe. En este catálogo figuran Zaragoza y Barcelona como nombres primarios desde Madrid, al ser ciudades que cuentan con nudos importantes de autopistas y autovías. A partir de Alcalá de Henares, nombre secundario desde Madrid, aparece Guadalajara como nombre primario junto a Zaragoza y Barcelona. No obstante, periódicamente se realizan revisiones del catálogo de nombres, para adecuarlos a las nuevas realidades de la red, y debe ser en el marco de una de estas revisiones cuando se estudie la inclusión de Guadalajara como nombre primario en la parte adicional de la red. Así lo va a realizar el Ministerio de Fomento. Aunque usted, señoría, ha tratado de curarse en salud, quiero decir que no soy yo la única persona de Guadalajara sorprendida por su

provocación por la señalización de carteles indicadores, que es muy importante, así lo veo yo, y que sin duda podía haberlo pedido a su Gobierno año y medio antes.

El Grupo Parlamentario Socialista propone un texto alternativo a la propuesta del Grupo Popular, que además recoge completamente el suyo, y que sin duda el Ministerio de Fomento va a sacar adelante; se está trabajando para ello, ya que consideramos que es una propuesta buena para Guadalajara, posible, real y que va a dar sus frutos. Consecuentemente, invito al Grupo Popular a aceptar nuestra enmienda, a votarla favorablemente. Quiero de todas formas ampliarla *in voce* y haré llegar su texto a los grupos parlamentarios y a la Mesa. Sería: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que en los estudios que se realicen sobre la modificación del catálogo de nombres primarios y secundarios de la señalización vertical de la red de carreteras del Estado se analice la posibilidad, dentro de los criterios de uniformidad en el ámbito de dicha red, de incluir Guadalajara en los correspondientes carteles de señalización y en los cinturones de circunvalación. La ampliación consiste en añadir: y todo ello en el más breve plazo posible.

Lamento no haber llegado a una transaccional, pero voy a justificar nuestra ampliación y nuestra enmienda. Durante ocho años, como he dicho antes, no se ha pedido ni se ha realizado, pero el Ministerio de Fomento, se acepte la enmienda o no, se ha comprometido a estudiarlo en el marco de las reuniones del catálogo de nombres primarios y secundarios en el plazo más breve. Tengo la esperanza, señoría, de que el Grupo Popular acepte la enmienda, pero los ciudadanos de Guadalajara deben saber que el Ministerio de Fomento se ha comprometido a estudiarlo.

— **SOBRE LA MEJORA DE LA OPERATIVIDAD Y CALIDAD DE LOS SERVICIOS PROPORCIONADOS EN EL ÁREA DE LLEGADAS DEL EDIFICIO TERMINAL DEL AEROPUERTO DE BILBAO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001217.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Ahora tendríamos que hacer un cambio en el orden del día, si todos los portavoces están de acuerdo. Como ha llegado a la Comisión el señor Beloki, portavoz del Grupo Vasco, pasaríamos al punto número 9 del orden del día, sobre la mejora de la operatividad y calidad de los servicios proporcionados en el área de llegadas del edificio terminal del aeropuerto de Bilbao. La presenta el Grupo Socialista y es su portavoz la señora Mendizábal. Tiene usted la palabra.

La señora **MENDIZÁBAL GOROSTIAGA**: El nuevo edificio terminal del aeropuerto de Bilbao es sin duda un edificio que puede considerarse emblemático, un edificio podríamos decir de singular belleza arquitectónica, proyectado por Santiago Calatrava. (El señor

presidente ocupa la Presidencia.) Es un proyecto que está sujeto por contrato a unos determinados criterios estéticos, que desde mi grupo consideramos que hay que respetar. En cualquier caso, hay que procurar también que ofrezca el mejor servicio al ciudadano, al usuario. Es un edificio nuevo, que se puso en servicio en el año 2000, en el que sin embargo se ha ido constatando una serie importante de deficiencias, deficiencias que afectan de manera importante a los usuarios y que desde nuestro punto de vista resulta imprescindible subsanar, para que pueda mejorarse así la operatividad de la terminal del aeropuerto.

Las principales deficiencias que se han detectado son la no existencia de un vestíbulo. El vestíbulo existente en llegadas es totalmente abierto; aunque existe un pasillo en lo alto desde el que se ve la entrada, lo que realmente ocurre es que la gente, como en todos los aeropuertos normales, espera en la puerta. La verdad es que, como todos sabemos, Bilbao no es Málaga, y las inclemencias del tiempo, el viento y la lluvia, sobre todo, tienen que ser sufridas por esas personas que esperan. Convendría que se solucionara. Asimismo existe un déficit importante en la comunicación de las diferentes plantas (de la planta de llegadas a la planta de salidas y la entrada a los garajes), porque los dispositivos mecánicos, tanto ascensores como escaleras, para conectar las diferentes plantas, son escasos. Los únicos dos ascensores son bastante pequeños, y la verdad es que incluso a la hora de transportar los carros, no sé si caben; desde luego no cabrán más de dos. También entre el edificio terminal y el aparcamiento hay un túnel de conexión que está abierto al aire lateralmente y, como he dicho anteriormente, en invierno entra la lluvia, el frío el aire, y además se convierte en un sitio bastante sucio.

Por todo lo anterior, desde mi grupo consideramos necesario que por parte de AENA se procediera a subsanar estas deficiencias y presentamos una proposición no de ley en la que el Congreso insta al Gobierno a realizar todas aquellas actuaciones que mejoren la operatividad y la calidad de los servicios proporcionados por el aeropuerto de Bilbao; concretamente nos referimos a las dos que he citado, que son: que se cierre el vestíbulo o que se haga uno nuevo de llegadas y que se instalen rampas móviles, o ascensores, o algún instrumento mecánico para que se puedan comunicar las plantas de llegadas y el aparcamiento, así como el cierre de los laterales de la conexión.

Insisto en que esto es concretamente a lo que me he referido, pero nuestro deseo es que todas las deficiencias que se vayan encontrando se vayan encontrando se vayan subsanando por parte de AENA. También que pueda superarse el problema que existe respecto al contrato proyectado con el artista mencionado.

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

El señor **MERINO DELGADO:** Voy a ser muy breve, porque creo que el tema está claro.

Presenta el Grupo Socialista una proposición no de ley pidiendo que se subsanen algunas deficiencias, más que todo operativas, en cuanto al diseño arquitectónico de un arquitecto de renombre mundial como es el señor Calatrava, y del que nadie aquí discutimos su valía profesional. Sí es verdad que parece ser que hay algunas situaciones que deben ser subsanadas en beneficio de los usuarios del aeropuerto de Bilbao. Y según el contenido de la proposición no de ley, el Grupo Popular está absolutamente de acuerdo en que se subsanen esas deficiencias. Por ello el Grupo Popular ha presentado una enmienda, una enmienda que es muy sencilla, porque en política la voluntad se manifiesta a través de los Presupuestos Generales del Estado. Si no, todo lo que se presenta es humo. La enmienda del Grupo Popular es para solicitar que en los Presupuestos Generales del Estado de 2006 se incluyera una partida presupuestaria precisamente para hacer frente a las obras que son necesarias y que el propio Grupo Socialista pedía. Pero el hecho de que la portavoz del Grupo Socialista haya dicho que no aceptan nuestra enmienda, viene a ratificar la teoría que nosotros tenemos con respecto a esta proposición no de ley y es que el Partido Socialista vuelve a vender humo, vuelve a engañar a los ciudadanos. Mucho nos tememos que lo que pretende el Partido Socialista con esta proposición es poder salir en los medios de comunicación diciendo que se va a arreglar el aeropuerto de Bilbao, pero que luego en los Presupuestos Generales del Estado y en los presupuestos de AENA no va a haber ni un solo duro para esos arreglos. Vamos a estar muy pendientes, cuando se nos entreguen los Presupuestos Generales del Estado, de comprobar esa voluntad política del Grupo Socialista y del Gobierno socialista del señor Rodríguez Zapatero de resolver el problema del aeropuerto de Bilbao, y mucho nos alegraría ver que el Gobierno del Partido Socialista es sensible a esta proposición no de ley del Grupo Socialista y recoge partidas presupuestarias propias para solucionar esta cuestión.

Sinceramente debo decir que dudamos mucho, y el hecho de que la señora portavoz del Grupo Socialista no acepte nuestra enmienda nos lleva a pensar que van a vender humo y, desde luego, si esto va a ser una venta de humo para una foto, sin que se prevea en los Presupuestos Generales del Estado, lo mismo que lo denunciábamos aquí lo tendremos que denunciar ante la opinión pública de Bilbao.

El hecho de que no se acepte nuestra enmienda va a provocar que nos tengamos que abstener, porque, si bien estamos de acuerdo con que se arreglen las deficiencias que hay en el aeropuerto de Bilbao, entendemos que es de sentido común que ello vaya acompañado de partidas presupuestarias y de dinero para ejecutar esa obra; si votáramos a favor sin tener la constancia de que está esa partida en los Presupuestos Generales del Estado, seríamos cómplices de un engaño del Partido Socialista a los ciudadanos. Y mi partido no se dedica a engañar a

los ciudadanos, sino a plantear cuestiones serias y responsables. Por lo tanto, si no se nos acepta nuestra enmienda, tendremos que abstenernos.

El señor **PRESIDENTE:** El presidente solicitará a los grupos si aceptan o no aceptan la enmienda en el momento en que vayamos a someter a votación esta proposición no de ley. Lo digo porque yo no he oído decir a la señor Mendizábal si acepta o no acepta la enmienda.

¿Qué grupos parlamentarios desean intervenir? Señor Beloki, tiene su señoría la palabra.

El señor **BELOKI GUERRA:** Quiero comenzar agradeciendo la deferencia de los miembros de la Comisión, que al parecer han esperado a que estuviéramos presentes. Por otra parte, me excuso diciendo que tampoco es exactamente una responsabilidad nuestra; habría que aludir a la falta de eficacia o de operatividad de nuestras líneas aéreas, que, una vez más, le dejan a uno en un aeropuerto porque la puerta no se cierra, en este caso, no se sabe por qué. En fin, es una cosa habitual y que tiene algo que ver con esta proposición no de ley.

Tengo que lamentar que una comisión de Fomento tenga que ocuparse de cosas tan elementales. Yo creo que todos los políticos lo hemos dicho por activa y por pasiva; hemos dicho a todas las empresas que la mejora continua constituye una obligación absolutamente necesaria para que sigan prosperando esas empresas, y que la mejora continua no se hace porque alguien desde fuera diga que se tiene que hacer esto o que se tiene que hacer aquello, sino porque la propia empresa lo interioriza y de alguna forma desarrolla todos los trabajos que tiene que desarrollar en la mejora continua.

Y a uno le pasma que a AENA le haga falta que una comisión le diga a través de una pnl algo así como que tiene que pintar las esquinas, o poner las luces, o en este caso instalar rampas móviles o un ascensor, para que lo haga, cuando todo el mundo entiende, y yo coincido con la portavoz del Grupo Socialista, que constituye una obviedad que eso es una necesidad que existe en ese aeropuerto. Y lo que más le extraña a uno no es que nosotros se lo recordemos a AENA, sino que AENA por lo visto no tenga ningún sistema para darse cuenta de que falta la rampa móvil, o para darse cuenta de que falta un ascensor. Son cosas evidentes. Como dice la portavoz socialista, cuando se llega allí no hay un vestíbulo cerrado y la gente se moja cuando llueve, que es nuestro caso. A mí esto me parece que es lamentable y me parece que es un sistema que no va a funcionar nunca. Al final de la historia, nosotros podremos estar reclamando cosas, pero AENA seguirá al margen, porque es imposible que atienda de alguna forma los requerimientos que vienen de fuera, si no siente la necesidad interiorizada de estar mejorando los servicios. Seguro que muchísima gente le habrá dicho que en el aeropuerto de Bilbao es necesario lo que es necesario.

Tras lamentar esto, tengo que manifestar mi apoyo. A ver si así empieza ese proceso de mejora, que insisto, tiene que tener interiorizado AENA. Tiene que ser una mejora continua y no que esté esperando para no sé qué otra acción en el aeropuerto. Porque se podrían citar más cosas. Podría yo citar, por ejemplo, que a la hora del paso del control de la gente no haya un único control, pues se que montan unas colas que uno siempre teme que un día no va a llegar al avión. Pero éstas son las mejoras continuas que una empresa debe hacer en función de sus clientes, no tiene que estar esperando a que nadie se lo recuerde desde fuera, aunque nosotros tengamos derecho a recordárselo.

Repito que, lamentando que haya que hacer estas cosas para que las cosas, al parecer, caminen un poquito en alguna dirección, nosotros apoyaremos esta iniciativa, para ver si al menos así se avanza un poco.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Mendizábal, solo a efectos de aceptación o no de la enmienda.

La señora **MENDIZÁBAL GOROSTIAGA**: Yo solicitaría al Grupo Popular que retirara la enmienda, porque los Presupuestos Generales del Estado han sido presentados ya en el Congreso de los Diputados y le aseguro que está recogida la partida. Por tanto, no tiene sentido incluir la enmienda, porque ya está incluido en los presupuestos presentados.

— **SOBRE INFRAESTRUCTURA DE ARAGÓN A INCLUIR EN EL PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE (PEIT). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001090.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos el punto 6 del orden del día, sobre infraestructuras de Aragón a incluir en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Según mis notas, el portavoz es el señor Lanzuela. Señor Lanzuela, tiene su señoría la palabra para defender su proposición no de ley.

El señor **LANZUELA MARINA**: Como todas sus señorías tienen el texto, iré fundamentalmente a recordar por qué se presenta esta iniciativa, que para nosotros, los aragoneses, fue muy importante y sigue siéndolo.

Por primera vez, en un asunto tan serio como el de las infraestructuras de la Comunidad de Aragón, se llegó, por primera vez, reitero, a un gran acuerdo entre los cinco grupos que representan a los ciudadanos aragoneses en las Cortes de Aragón y, después de múltiples trabajos en el primer cuatrimestre de este año, se llegó a un texto consensuado que resume cuestiones vitales para Zaragoza, Huesca y Teruel, para Aragón en su conjunto. Se aprobó por unanimidad, cosa absolutamente peculiar en el seno de las Cortes de Aragón, y se envió

al Parlamento nacional. Por ello, una de las iniciativas presentadas como propuesta de resolución el pasado mes de mayo durante el debate del estado de la Nación fue precisamente para recoger, respetar y apoyar desde el Parlamento nacional lo que tanto había costado y con tanto esfuerzo habían reunido como una gran iniciativa los representantes regionales aragoneses. Cuando creíamos que iba a tener el apoyo incondicional en aquellas propuestas de resolución, nuestra sorpresa fue que en el último momento fue rechazado un conjunto de esas propuestas, en materia de carreteras, de ferrocarriles y de aeropuertos.

A los grupos que habíamos apoyado, todos, y particularmente el que actualmente es mayoritario en las Cortes de Aragón, el Grupo Socialista, el conjunto de iniciativas favorecedoras de este conjunto de infraestructuras aragonesas, nos extrañó, y en junio el Grupo Parlamentario Popular presentó ante la Mesa del Congreso la iniciativa que estudes tienen hoy en su mano, que no voy a reiterar, porque es larga, y en la que se establecen múltiples infraestructuras. Querría recordar que algunas de las más importantes están a punto de terminar y que fueron apoyadas en mayo, como no podía ser de otra manera. Pero es que ahora veo con cierta sorpresa que se presenta una iniciativa en la que se reitera lo que se aprobó en el Pleno del mes de mayo. Y sin embargo se obvian importantísimos proyectos de infraestructura que todos apoyamos en Aragón. Con el escaso tiempo que tenemos, difícilmente podemos ir a cada uno de los puntos a que hace referencia y que ustedes tienen en sus manos. Desde luego yo quiero mostrar mi gran sorpresa por obviar toda una serie de proyectos y a cambio incluir los que ha fueron apoyados en el Pleno del Congreso de los Diputados el pasado mes de mayo; no ha sido hace tanto tiempo.

Hay algunos, sobre todo dos, que han sido caballo de batalla del Grupo Socialista, caballo de batalla político, incluso más allá de lo que a veces es posible reivindicar y reclamar; se hizo de ellos gran bandera política. Uno es el AVE por Teruel; ya, desgraciadamente, se perdió, pero ahora piden desde todas las instancias de Aragón que se recuerde a quien se comprometió a ello públicamente y hace muy poquito tiempo.

Y lo mismo con el desdoblamiento de una vía de comunicación, en este caso autovía, desde Alcañiz hasta el Mediterráneo, y que ahora se nos dice: «a ver si se hace el estudio de viabilidad». No, aquí ya venimos supuestamente estudiados, y esto de iniciar ahora un estudio ... ¡Hombre, por el amor de Dios!, es que realmente yo quiero ser lo más amable que pueda, porque creo que en esto hoy no vamos a terminar cuando hemos aprobado todos, en un momento muy difícil en la vida política aragonesa, un apoyo en definitiva al Gobierno, porque cuando se da un apoyo como el que se hizo en el mes de abril en las Cortes de Aragón se está apoyando al Gobierno (al de allí y al de aquí). Y ninguno de los dos está en manos del Partido Popular. Lo que rogaría es que no subestimen tanto a los aragoneses y que,

cuando hablemos, lo hagamos en serio de asuntos tan vitales para nosotros. Son puntos que algunos podrán ver como más o menos discutibles, yo creo que ninguno es malo para ninguna de las comunidades que nos rodean, sino todo lo contrario.

En cualquier caso quiero recordar, ahora que estos días están tan de moda las interpretaciones constitucionales, que todos los puntos, los hemos repasado uno por uno, son constitucionales; todos. Y todos, uno por uno, están aprobados por los cinco grupos que componen las Cortes de Aragón, institución, por cierto, de la que no quiero hacer hoy ningún tipo de historia porque no llegaría ni a lo mínimo que merecen esas cortes en la historia y en el presente. Pido, pues, respeto y el cumplimiento de la palabra que dimos todos en el mes de abril de Zaragoza, en representación de las tres provincias.

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

El señor **TORRES SAUQUILLO**: Señorías, a mí me parece perfecto que se demande respeto, pero cuando uno pide respeto, lo primero que tiene que hacer es respetarse a sí mismo. Y yo espero demostrar a lo largo de mi intervención que el Partido Popular no se está respetando a sí mismo con esta iniciativa.

Miren, les cuento la historia. En las Cortes de Aragón se ponen de acuerdo todos los grupos parlamentarios y deciden aprobar una iniciativa mediante la cual solicitan al Gobierno de Aragón que a su vez inste al Gobierno de la nación a que todas estas infraestructuras que demandan las Cortes puedan incluirse en el Plan estratégico de infraestructuras y transporte. El Gobierno de Aragón cumple con su obligación y se dirige al Gobierno de la nación, al Ministerio de Fomento, para que puedan ser incluidas estas obras en el Plan estratégico de infraestructuras y transporte. ¿Y qué hace el Gobierno de la nación, el Ministerio de Fomento? Lo que cualquier Gobierno sensato y prudente hace. Primero coge la demanda del Gobierno de Aragón, instado a su vez por las Cortes de Aragón, y ve qué puede incluirse ya en este momento, rápidamente, en el Plan estratégico de infraestructuras y transporte, y qué es necesario analizar para ver en las sucesivas revisiones del Plan estratégico de infraestructuras y transporte cómo se pueden ir incluyendo. Porque quiero recordarles que el Plan estratégico de infraestructuras y transporte (PEIT) no es un plan cerrado, es un plan que se irá revisando cada cuatro años y cada cuatro años se verá la posibilidad de incluir nuevas iniciativas, nuevas obras, nuevas infraestructuras. Eso es el ítem que ha seguido esta iniciativa y, de acuerdo con ese criterio, el Gobierno de la nación y el Grupo Parlamentario Socialista lo que hacen es presentar una enmienda de sustitución a la PNL (a la proposición no de ley) del Partido Popular, donde se incluyen 20 de los 31 puntos que contiene el documento de las Cortes

Aragón. Es decir, la enmienda que presentamos quiero que sepan, señorías, que es para incluir 20 de los 31 puntos, 31 infraestructuras que piden las Cortes Aragón, para plantear ya, para incluir 20 en el PEIT. Y faltan 11, efectivamente. Y lo que decimos respecto a las que faltan, en el punto primero —si tienen la amabilidad de leerse la enmienda lo podrán comprobar—, es que naturalmente vamos a analizar todas las que faltan para ver en las sucesivas revisiones del Plan estratégico de infraestructuras y transporte cómo se pueden ir incluyendo.

Un Gobierno responsable, cualquier Gobierno, se llame como se llame, no puede hacerlo todo y ya en cualquier sitio que se le solicite, porque no sería justo. Efectivamente, en el plano temporal que tiene el PEIT, que son 15 años con horizonte de 20 años, nuestra decisión, y así lo dice la enmienda, es ir progresivamente viendo lo que se puede ir incluyendo para al final intentar incluir todo, naturalmente. Ésa es nuestra posición. Pero, claro, repito, no se respetan ustedes a sí mismos cuando plantean lo que plantean, porque ustedes, señorías del Partido Popular, han obviado 20 puntos del documento de las Cortes de Aragón, ni se acuerdan de ellos, ni los plantean. Plantean solo 11, de los cuales nosotros en la enmienda les aceptamos cuatro. **(Rumores.)**

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

El señor **TORRES SAUQUILLO**: Y luego les aceptamos ocho.

Voy a seguir comentándoles las cosas, porque, la verdad, a mí me parece esto un poco triste. Yo siento un poco de vergüenza ajena, porque fíjense lo que se plantea. Desdoblamiento de la nacional 232 hasta el Mediterráneo. Por supuesto, en nuestra enmienda ya se contempla, es uno de los puntos de la PNL al que decimos que sí. Y dice el señor Lanzuela, pero ¿cómo que van a hacer estudios? Señor Lanzuela, que usted ha presidido un gobierno de la región, ¿usted cree que se hace una autovía sin hacer ningún estudio?, ¿usted cree que se meten las máquinas mañana en una autovía sin hacer ningún estudio, sin tener ni un papel? ¡Pero cómo puede decir estas cosas en esta Comisión, por favor! ¡Cómo puede decir usted estas cosas! Pues claro que hay que hacer un estudio. Fíjese se hay que hacer un estudio.

El señor **PRESIDENTE**: Señoría; le ruego silencio, por favor.

El señor **TORRES SAUQUILLO**: Fíjese si hay que hacer un estudio: su Gobierno, hace año y medio, solo hace año y medio, ni siquiera quería desdoblar esta nacional entre Alcañiz y Zaragoza, ni siquiera ésa. Del Mediterráneo, ni hablemos: Decía el señor Cascos: Pero, ¿qué hablan ustedes de autovía?, le decía sobre todo el señor Labordeta en un Pleno. ¿Qué hablan ustedes de autovía si para hacer una autovía tiene que haber unos

mínimos de tráfico y esto no da ni de locos? Pues bien, nosotros sí que lo vamos a hacer, y en la enmienda nuestra está.

A eso yo creo que se le puede llamar perfectamente cinismo político. Pero fíjese, cuando plantean que haya una autovía entre Teruel y Alcañiz, Caspe y Fraga, ¿recuerdan ustedes las palabras que al señor Labordeta le dirigió en el Pleno —está en el «Diario de Sesiones»— el señor Cascos, hace solo año y medio? Casi le llamaba demagogo: ¡Pero, usted qué dice!, pero si los tráfico que hay no dan para hacer una autovía. Por tanto, no la vamos a hacer, dijo el señor Cascos. **(El señor Lanzuela Marina: Cascos no la prometió.)** Efectivamente ustedes no la pensaban hacer, pero ahora la plantean. A mí me parece que hay que respetarse un poco. Lo digo porque tengo aquí el mapa de tráfico, y como no les quiero enredar con muchas cifras, el mapa de tráfico es muy claro.

Fíjese hasta qué punto nosotros somos coherentes que yo presenté una iniciativa, entendiendo que el ministro Cascos tenía razón en que las IMD eran muy bajas, y presenté una iniciativa no para que se hiciera una autovía, sino para que se hiciera una vía rápida. Es decir, una carretera mejor que la que hay, que es lo que sería lógico plantear en este momento, una carretera mejor que la que hay. Cuando se habla del estudio de una conexión, de una autovía Huesca-Écija-Tudela-Gallur, ya esto riza el rizo, porque, señorías, ustedes deben saber que ése es un trazado autonómico, de competencia autonómica, donde el Estado no puede entrar a hacer obras, porque no es de su competencia ni de su propiedad. Y ustedes lo plantean.

Señor Lanzuela, respétese un poco también usted a sí mismo, cuando dice que desgraciadamente perdimos el AVE por Teruel. Desgraciadamente, no; lo perdimos porque ustedes se negaron a hacer el AVE por Teruel. Ustedes se negaron a hacer los estudios del AVE por Teruel. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Torres, permítale que desarrolle su intervención.

El señor **TORRES SAHUQUILLO:** Es que les duele que les diga la verdad. Yo compruebo que esto duele. Claro, yo le tengo que recordar las cosas

El señor **PRESIDENTE:** Señor Lanzuela, le pido que respete la palabra. Diría en un tono castizo, vamos a llevarnos bien, tiene la palabra el señor Torres, dejémosle que desarrolle su intervención como usted ha desarrollado la suya. Los argumentos son contradictorios, pero eso forma parte de la vida, y de la política, más.

Señor Torres, puede continuar.

El señor **TORRES SAHUQUILLO:** Durante cuatro años las instituciones turolenses estuvieron pidiendo al Gobierno de José María Aznar que realizar un estudio informativo para ver la posibilidad de que el AVE pasara

por Teruel. Y el Gobierno de José María Aznar se negó, ni contexto a las alegaciones que presentó, por ejemplo, el Gobierno de Aragón, ni siquiera contestó, se negó. Cuando a los cuatro años, ya realizadas obras en el tramo Mottilla del Palancar-Valencia y otras adjudicadas ya, realizando obras y otras adjudicadas, llega el Partido Socialista al Gobierno, el Partido Socialista no puede paralizar esas obras, como es lógico. No puede retrasar el AVE a Valencia cuatro o cinco años. No puede, porque se ha perdido la oportunidad durante cuatro años en los que el Gobierno de José María Aznar se negó a que el AVE pasara por Teruel. Por tanto, no se perdió desgraciadamente, señor Lanzuela; se perdió porque ustedes quisieron que se perdiera. Y ahora me deja usted estupefacto cuando tiene usted —no quiero calificarlo— la valentía, entre comillas, de venir aquí a plantear eso.

Y ya por fin, y terminaré, señor presidente, el señor Lanzuela plantea la reapertura del tramo ferroviario Caminreal-Calatayud. Mire usted, hace ocho años el señor Lanzuela, cuando ganaron las elecciones por primera vez, se fue a la estación de tren de Caminreal, y con unos paneles que habían preparado, o lo que fuere, reuniendo a toda la militancia del Partido Popular de la comarca y a los medios de comunicación, dijo en grandes titulares: «Vamos a abrir el Caminreal-Calatayud». Y a partir de ahí yo hice montones de preguntas para saber si el Gobierno de José María Aznar apoyaba la petición del señor Lanzuela. No recibí ninguna contestación, porque esto era característico del Gobierno de José María Aznar, cuando no quería hablar de una cosa, no contestaba. El señor Lanzuela estuvo mudo durante los últimos años y jamás planteó, ni preguntó, ni solicitó a su propio Gobierno que ese compromiso suyo tan público y tan notorio lo pusiera en marcha. Su Gobierno nunca tuvo intención de hacer esa línea. Usted lo sabe y usted se conformó, porque usted se conformaba con todo lo que su Gobierno no hacía en Teruel. No solo se conformaba, sino que lo aplaudía. Ahora viene y lo plantea. Pues mire usted, señor Lanzuela, yo qué quiere que le diga, no lo voy a calificar yo, usted solo se califica; no se respeta usted a sí mismo; en mi opinión, naturalmente. Y yo creo que eso no es bueno.

Por tanto, nosotros lo que hacemos hoy es decir ésta es la enmienda que planteamos, esto es lo que vamos a hacer. La enmienda que planteamos es lo que el Gobierno va a hacer, es decir, de 31 puntos, 20 incluirlos ya en el PEIT, y los otros 11 analizarlos en las sucesivas revisiones para intentar incluirlos a todos. Porque, fíjense —y termino ya, señor presidente—, no sería ni lógico ni sensato que un gobierno hiciera en una comunidad autónoma todo lo que ésta demanda y ya, porque las otras 16 tienen tanto derecho como ésta para pedir lo mismo. Y si así fuera, ni este Gobierno ni ninguno podría abordarlo, porque aunque tuviéramos tres veces más de PIB del que tenemos, no tendríamos dinero suficiente para abordarlo todo y ya. Lo sensato es lo que planteamos. Esperamos que ustedes nos acepten la enmienda. Yo tengo pocas esperanzas de que

lo hagan, pero si no aceptan la enmienda, votaremos en contra de su iniciativa tranquilamente, porque vamos a hacer y estamos haciendo lo que hay que hacer para cumplir con el acuerdo de las Cortes de Aragón y con la solicitud del Gobierno de Aragón. **(El señor Lanzuela Marina pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lanzuela, no tiene turno.

El señor **LANZUELA MARINA**: Por graves alusiones pido la palabra, por favor.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lanzuela, he seguido la intervención porque ha sido accidentada y la Presidencia no interpreta alusiones. No, señor Lanzuela, lo siento.

El señor **LANZUELA MARINA**: Ah, ¿no? Es que no se han dado argumentos u opiniones, se han dado datos falsos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lanzuela, eso sí se lo respeto porque es un juicio de valor que usted puede hacer perfectamente, sobre si ha habido argumento o no, pero eso no tiene nada que ver con las alusiones. No hay alusiones, señoría.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, si considera que decirle a un señor que se puso detrás de una pancarta y que luego no ha querido hacer nada engañando, si considera que eso no son alusiones...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, usted que tiene mucha más experiencia que yo en las Cortes Generales me podrá decir si lo de las pancartas ha sido calificado alguna vez como alusiones. La Presidencia interpreta que no ha habido alusiones, señorías, y el debate en este punto se va a dejar. Y como el interpreta el Reglamento soy yo, respétenme ustedes que lo interprete yo.

Señorías, ¿algún grupo parlamentario desea hacer uso de la palabra, de los que no han intervenido?

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: ¿Y la valoración de la enmienda, señor presidente?

El señor **PRESIDENTE**: Hemos quedado, señor Ayala, que salvo una diputada que se tenía que marchar, se harán en el momento de la votación. Quedamos así al principio porque los grupos están todos negociando las transaccionales.

— **RELATIVA A LA REPOSICIÓN DE LOS SERVICIOS AFECTADOS POR LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DEL 2.º CINTURÓN DE VIGO (PONTEVEDRA), PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001172.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente del orden del día. Dejamos el punto 7 para después a solicitud del diputado de Esquerra Republicana de Catalunya, que es el que presenta la iniciativa, que tenía que estar presente en Junta de Portavoces. Siguiendo lo que ha sido habitual en la Comisión, ruego a SS.SS. que lo acepten, porque todos hemos alterado el orden del día.

Con lo cual pasaríamos al punto número 8, relativo a la reposición de los servicios afectados por las obras de construcción del segundo cinturón de Vigo, formulada por el Grupo Parlamentario Mixto. Su portavoz, la señoría Olaia, tiene la palabra.

La señora **FERNÁNDEZ DÁVILA**: Primeramente quisiera aclarar que en el mes de julio, cuando presentamos esta iniciativa, la hicimos diferenciada de otra proposición no de ley que hoy traemos aquí como enmienda de adición a la propuesta que presentamos. Es decir que, en su momento, cuando hicimos esta diferenciación entre una proposición no de ley y la otra era porque había diferencias muy grandes entre los objetivos de las mismas. Es decir, por un lado la proposición no de ley que es objeto de debate hoy está relacionada con las necesidades que en estos momentos existen en las parroquias por las que pasa el trazado del segundo cinturón de circunvalación de Vigo, así es como se llama esta infraestructura, fundamental además para las necesidades viarias de toda la comarca de una ciudad como Vigo, industrial y con un empuje económico importante, yo diría que muy grande, y que este trazado efectivamente significó la pérdida de muchos servicios —cuando menos momentáneamente, esperemos— que existen en esta zona, que es una zona rural, cercana a la ciudad pero rural, con actividades agrarias, entre otras, y que por lo tanto necesita de este tipo de servicios que tienen que ver con caminos que permitan los accesos a los campos que se trabajan en la agricultura, servicios de canalizaciones de aguas, determinadas presas o pequeños ríos que había por esa zona.

Por otro lado, existe una necesidad también, en el trazado a que hacemos referencia en la proposición no de ley, de mejoras que significarían el tener que construir una circunvalación o un enlace de circunvalación que permitiera el acceso a otras zonas que en estos momentos, como está el trazado, no tiene, caso de Bouzas, caso de Baiona o Puxeiros, y en ambas direcciones. O también la construcción de un falso túnel en la parroquia de Beade, en la medida en que esto no solamente mejoraría el trazado y por lo tanto el servicio a aquellas personas que tienen que usar este cinturón de circunvalación, sino que mejoraría de manera fundamental algo que en esta zona concretamente está siendo muy grave, como es la seguridad vial por un lado y la peatonal por el otro, porque tal como está queda en una situación realmente gravísima y con posibilidades de siniestralidad muy alta.

Decía al principio que en el mes de julio cuando presentamos la iniciativa lo hicimos por separado porque efectivamente nos parece que, por un lado, existe lo que

es la rehabilitación o reconstrucción de aquellos servicios que fueran dañados por la construcción y que pensamos que es necesario que se instalen, y concretamente algunos de estos servicios tienen que ver con lo que yo comentaba antes de las captaciones de aguas y la canalización de las mismas o la dotación de los pasos elevados de mallas de protección. Tenemos entendido que los pasos elevados que están contruidos no tienen ninguna señal de que vayan a tener vallas de protección, sería gravísimo que no fuera así y, por lo tanto, también la reparación de pistas, caminos, etcétera.

Estoy explicando el tema de la separación que hicimos en su momento porque la razón de unificar con esa enmienda de adición las dos era el hecho de las dificultades que tiene el Grupo Mixto para tratar propuestas o iniciativas en la Comisión, es decir, por el cupo que está regulado. En ese sentido pretendíamos discutir dos temas al mismo tiempo. Pero nos damos cuenta de que eso es bastante difícil porque la envergadura de las dos propuestas son completamente diferentes. Por lo tanto, en la medida en que no renunciamos a la proposición no de ley que presentamos, dejaríamos pendiente para otro debate lo que hoy presentamos de enmienda de adición y nos vamos a centrar en la proposición no de ley tal y como consta en el orden del día porque pensamos que, analizada en profundidad la cuestión, el debate podría desvirtuar lo que significa la proposición no de ley que presentamos como enmienda de adición, que es realmente algo muy serio, muy importante y que yo espero que en breve plazo lo podamos discutir más a fondo en la Comisión. Por lo tanto, lo que defendemos es la proposición no de ley, si es posible. Señor presidente, tampoco sé si en este momento podemos hacer retirada de la enmienda, pero dejando de manifiesto que mantenemos nuestra proposición no de ley viva, que de momento tampoco la retiramos.

El señor **PRESIDENTE**: Justamente lo que ha entendido la Presidencia de esta intervención es que retira su propia enmienda. Correcto. Es factible y no hay ningún problema. En consecuencia, queda retirada la enmienda y se votará la proposición no de ley en los términos que quede tras el debate, porque esta proposición no de ley ha sido enmendada por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, el señor Mantilla tiene la palabra.

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: Efectivamente, como decía la señora Fernández, el segundo cinturón de circunvalación de Vigo es una obra de infraestructura tremendamente importante. Hay que recordar que tenemos un primer cinturón totalmente inacabado. Las previsiones para el primer cinturón, que era la conexión desde la avenida de Madrid hasta Bouzas, prácticamente es una calle urbana más, es una calle (y mala) urbana más, porque el tramo que va desde la avenida de Madrid a la avenida de Castrelos es una carretera con todo tipo de curvas, en la que no se puede circular con rapidez porque hay un tránsito tremendo de camiones

y, por tanto, es imprescindible que se ponga en funcionamiento el segundo cinturón.

La construcción del segundo cinturón. Como bien saben SS.SS., todo el rural de Galicia y, lógicamente, a las grandes ciudades les pasa exactamente igual, está habitado por muchas viviendas unifamiliares. Cualquier obra de infraestructura que se lleve a cabo perturba sin duda la vida de estos ciudadanos que tienen sus propias viviendas en el rural. Esta obra tremendamente importante va a permitir retirar del casco urbano definitivamente gran parte del transporte pesado, hay que recordar que en estos momentos hay que dirigirse por el primer cinturón, después la avenida de Portanet, o sea, casi por verdaderos recovecos de la red viaria viguesa que, sin duda, como digo, es importantísimo que se ponga en funcionamiento. El señor Louro parece que decía el otro día que se iba a poner en funcionamiento de forma más o menos inminente. Yo, que tengo ya experiencia en las promesas del señor Louro, tengo en principio que dudar de ellas. Lo que nosotros decimos es que la construcción del segundo cinturón sin duda ha perturbado y de alguna manera ha deteriorado los servicios que funcionaban más o menos perfectamente antes de la construcción del segundo cinturón.

La proposición no de ley del Bloque Nacionalista Gallego sin duda recoge las inquietudes no solamente de estos ciudadanos, sino del propio Ayuntamiento de Vigo, ayuntamiento que el pasado 26 de julio de 2005 había adoptado dos acuerdos por unanimidad de los grupos que conforman la corporación (o sea, Partido Popular, Partido Socialista, Bloque Nacionalista Gallego y Partido Galegista), los cuatro grupos por unanimidad adoptaron dos acuerdos: uno de ellos dirigirse tanto al secretario de Estado de Infraestructuras como a la Xunta de Galicia para la reposición de los servicios que la proposición no de ley del Bloque nos presenta en estos momentos, además de otros servicios que en principio recogía la enmienda que la señora Olaia Fernández ha retirado en estos momentos.

Es cierto que las parroquias por las que atraviesa el segundo cinturón, llámese Beade, Valadares, San Andrés de Comesaña y Matamá, se han visto realmente afectadas por este vial y, por tanto, han hecho una serie de reclamaciones y planteamientos que la corporación viguesa, ya digo que por unanimidad, ha recogido y ha trasladado tanto a la Xunta de Galicia como al Gobierno central. Repito que parte de esas necesidades o exigencias están recogidas en la proposición no de ley del Bloque y también se completaban, sin duda, con la enmienda que retira la señora Olaia Fernández.

El 26 de julio de 2005, en el acuerdo por unanimidad, se decía literalmente en el punto primero: Solicitar del Ministerio de Fomento la redacción de los proyectos constructivos de dos falsos túneles comprometiéndose el ayuntamiento a incluirlos en el Plan General de Ordenación Municipal, buscando la financiación necesaria para su construcción.

Basándonos en ese acuerdo adoptado por unanimidad, el Partido Popular ha presentado la enmienda literalmente en ese sentido, de que por parte del Ministerio de Fomento se redacten los dos proyectos constructivos para que se busque la financiación necesaria para la construcción de estos dos túneles que son imprescindibles, porque como el vial está atravesando gran parte del rural de Vigo, está dividiendo parroquias casi, casi por la mitad. Entonces, los dos falsos túneles permitirían que esta partición de las parroquias no se llevara a cabo. Por tanto, yo no sé cuáles son los intereses o cuál es la idea de la señora Fernández para retirar su enmienda que, curiosamente, repito, curiosamente, también llevaba en el punto primero la construcción de estos dos falsos túneles. En este caso, el Partido Popular solicita que por parte del Ministerio de Fomento se redacten los proyectos constructivos para buscar la financiación necesaria, y sin duda el Gobierno central tendrá que aportar los medios necesarios, junto con otras instituciones, para que esos dos túneles imprescindibles se lleven a cabo.

Yo lamento que la señora Fernández no mantenga su enmienda. Estoy totalmente convencido que el señor Louro, después de sus múltiples promesas de que el Partido Socialista, si llegaba al Gobierno, se comprometía a la construcción de esos túneles, estoy totalmente convencido de que él y el Grupo Socialista sin duda apoyarán la enmienda del Partido Popular, y espero que la señora Fernández la acepte para que se pueda votar y tener aprobada por lo menos la redacción de los proyectos constructivos. Posteriormente, si quiere, ya sabe que tendrá siempre el apoyo del Partido Popular para buscar una financiación adecuada que permita que se lleve a cabo de una forma más o menos inminente.

El Partido Popular, sin duda, va a apoyar la proposición no de ley del Bloque Nacionalista Gallego, que en definitiva recoge los planteamientos del Ayuntamiento de Vigo aprobados por unanimidad, y por descontado va a mantener su enmienda, siempre y cuando, lógicamente, el grupo proponente así lo admita.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Louro.

El señor **LOURO GOYANES**: La actuación llevada adelante por el Ministerio de Fomento en la ciudad de Vigo en relación con el segundo cinturón de circunvalación de la ciudad es una obra que se remonta inicialmente al año 1993-1994. Se plantea en el año 1993, cuando era secretario general de Infraestructuras el actual presidente de la Xunta de Galicia, el señor Pérez Touriño. Es una obra que se ha desarrollado con enorme lentitud porque lamentablemente los años de gobierno del Partido Popular en el Gobierno de España no han impulsado esta iniciativa, no han impulsado esta actuación, justamente la han ralentizado.

Podemos compartir todos que es una obra de gran interés, de interés muy importante para la circulación viaria en la ciudad de Vigo, porque esta obra va a resolver buena parte de los problemas de tráfico de la ciudad y va a resolver buena parte de los problemas que tienen de movilidad y de accesibilidad los centros de actividad más importantes de la ciudad, como es el puerto de Vigo, como es Citroën y como es toda la red arterial de la ciudad. También el aeropuerto de la ciudad verá mejorada su accesibilidad a través de este segundo cinturón. Pero estas preocupaciones no formaban parte de las preocupaciones del Partido Popular a lo largo de dos legislaturas gobernando España. Fue preciso que llegara al Gobierno de España el Partido Socialista para que en su primer presupuesto contemplara una partida presupuestaria importante, una inyección presupuestaria importante para acelerar la ejecución de esta importante actuación. Y esto está dando resultado, señorías, porque la inyección presupuestaria hace lo que estaba previsto, que pudiese finalizar el próximo año, pues todos los indicadores nos dicen que en los próximos meses el segundo cinturón de circunvalación de Vigo puede entrar en funcionamiento. Por lo tanto, los objetivos marcados de mejora de la accesibilidad y de la movilidad en la ciudad vamos a poder conseguirlos.

Cierto es que una obra de tanta envergadura como el segundo cinturón de circunvalación de la ciudad de Vigo trae consecuencias sobre su entorno, consecuencias que es necesario corregir y que es necesario mejorar. Consecuencias sobre los viales de acceso, sobre los acuíferos, sobre las vías de servicio, sobre la seguridad vial y sobre las canalizaciones de agua. Hay que decir, señorías, que todos estos efectos se están corrigiendo, se están haciendo actuaciones y se van a seguir haciendo. De tal manera que la preocupación que plantea el grupo proponente forma parte de las preocupaciones del ministerio. En todo caso, entendemos y valoramos la sensibilidad del grupo nacionalista en relación con este asunto. Y nosotros planteamos y le proponemos al grupo nacionalista que acordemos un texto que nos pueda dar satisfacción a todos, que las actuaciones que se hagan en los próximos meses no paralicen el desarrollo de la actuación, sino que favorezcan la entrada en servicio del cinturón de circunvalación.

Nosotros entendemos que hay que disponer lo necesario para impulsar la ejecución de las obras que permita su puesta en servicio con la máxima celeridad, y entendemos que, de acuerdo con la proposición no de ley del bloque nacionalista, hay que seguir acometiendo la mejora de reposición de servicios afectados por las obras del segundo cinturón de circunvalación de Vigo en el trazado que atraviesa por las parroquias de Comesaña, Matamá, Valadares y Beade, con una atención muy especial a la recuperación de los acuíferos y a la canalización de estos acuíferos y de los ríos que hayan visto alterada su canalización, con una atención especial a la seguridad peatonal, tomando en consideración la ubicación de mallas de protección en los pasos elevados.

Entendemos que con un texto de estas características podríamos dar satisfacción al espíritu de la proposición no de ley y a la voluntad del Ministerio de Fomento; que está ejecutando estas obras.

En relación con la enmienda que presenta el Partido Popular, la verdad es que llama poderosamente la atención que los que hasta hace poco tiempo negaban todo lo que hoy proponen lo hagan con la tranquilidad con la que lo están haciendo. La verdad es que su enmienda tiene un gran calado demagógico, un gran calado oportunista, y además no les importa que su enmienda pueda retrasar la entrada en servicio del cinturón de circunvalación. Yo le pediría al Partido Popular que actuara con seriedad, que actuara en función de los intereses generales de la ciudad de Vigo y del área metropolitana de Vigo, que retirara su enmienda y que se adhiriera a un texto común que pudiese ser apoyado por todos los grupos, especialmente por todos los grupos que hacen política en la ciudad de Vigo (el Bloque Nacionalista, el Grupo Socialista y el Grupo Popular). Retire su enmienda, señor Mantilla, por el bien de Vigo y por el bien del cinturón de circunvalación de esta ciudad, que es una obra de enorme importancia para la ciudad. No pasen ustedes a ser un obstáculo para la entrada en servicio del segundo cinturón de circunvalación de la ciudad.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, señora Olaia.

La señora **FERNÁNDEZ DÁVILA**: Quería pronunciarme sobre las enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: No, es que habíamos quedado que, como se va a votar agrupadamente al final, en el momento de la votación es en el que se pediría la aceptación o rechazo de las enmiendas.

— **RELATIVA A LA REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE GIRONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001219.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la proposición no de ley que figura con el número 10 del orden del día, relativa a la revisión del plan director del aeropuerto de Girona, formulada por el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **SÁEZ JUBERO**: Señorías, pretendemos con esta iniciativa la revisión del plan director del aeropuerto de Girona en el plazo más breve posible. Se precisa un plan ambicioso, que contemple las previsiones de crecimiento y de inversiones en la adecuación de sus instalaciones que permitan al aeropuerto de Girona consolidarlo como segundo aeropuerto de Cataluña, ampliando la

oferta de vuelos regulares internacionales e iniciando nuevamente la oferta de vuelos regulares nacionales. Nos parece, pues, oportuno el apoyo de todos los grupos parlamentarios a esta iniciativa, que se suma a la implicación de todas las instituciones en Girona y en Cataluña, públicas y privadas, Diputación de Girona, Generalitat, ayuntamientos, para que el aeropuerto de Girona constituya un factor decisivo de crecimiento económico, turístico y comercial para Girona y las comarcas de Girona.

El crecimiento de la actividad del aeropuerto de Girona en los últimos años ha sido espectacular, extraordinario. El pasado año la cifra de pasajeros se acercó a los tres millones, y en el presente ejercicio esta cifra será claramente superada. El aeropuerto de Girona en pocos años ha pasado a ser un aeropuerto turístico, centrado en vuelos chárter de tráfico predominantemente británico y alemán, con dificultades para mantener tráfico regular nacional e internacional, con cifras en torno a los 600.000 pasajeros, a convertirse en el aeropuerto con una de las tasas de crecimiento más importantes de la red aeroportuaria española, y se ha convertido, como hemos comentado, en el segundo aeropuerto en importancia de Cataluña en tráfico de pasajeros. En buena medida este cambio viene condicionado por la implantación de la compañía irlandesa Ryanair en Girona. Ryanair, que tiene once bases en toda Europa, eligió Girona como base de operaciones del sur de Europa. Ryanair conecta Girona con vuelos regulares a 8 países europeos y con más de 40 vuelos diarios. La implantación y consolidación de Ryanair en el aeropuerto de Girona es de singular importancia para Girona y sus comarcas, con especial incidencia como factor económico y de desarrollo para el sector turístico y comercial. Este incremento de actividad ha provocado que las mejoras realizadas en las instalaciones y las ampliaciones de los servicios de los últimos años hayan sido rápidamente absorbidas en estos últimos años con el crecimiento de la demanda. Dicho crecimiento supera en creces el previsto en el plan director del aeropuerto elaborado a finales del año 2002. Dicho plan hacía una previsión de tráfico de pasajeros para el año 2015, en su previsión más pesimista de 1.425.000 pasajeros, hasta 2.080.000 en la previsión más optimista, que han sido netamente superados ya en el presente ejercicio. Por tanto, las previsiones efectuadas en el plan director resultan claramente obsoletas y precisan de esta revisión.

La inversión presupuestada para el aeropuerto de Girona en el año 2005 asciende a 4.472.000 euros. Se encuentran ya en ejecución la remodelación de la fachada del edificio terminal, el nuevo edificio de la central eléctrica o el suministro con instalación de sistema de cobro para equipamiento de vehículos. Otras actuaciones se encuentran en fase de proyecto o planificación, como el deseado puesto de inspección fronteriza (PIF), la mejora de capacidad del edificio terminal, la mejora del sistema de comunicaciones, la sustitución del sistema de radio de ayuda a la navegación o la construcción de nuevas plazas de aparcamiento y ampliación y adecua-

ción de los campos de vuelo o la ampliación de plataformas. El incremento de actividad, que ha desbordado las previsiones del plan director del año 2000, ha dejado ineficientes y obsoletas sus previsiones y adecuaciones. La revisión del plan director de este año 2000 resulta, pues, imprescindible para afrontar la positiva crisis de crecimiento del aeropuerto de Girona.

Nos consta que paralelamente a la presentación de esta iniciativa, AENA ha iniciado los trabajos de revisión de este plan. Resulta, si cabe, más oportuna esta iniciativa parlamentaria para reforzar la necesidad de revisión de este plan director en el plazo más breve posible. Esperamos contar con el apoyo de todos los grupos parlamentarios. El aeropuerto de Girona como factor decisivo y estratégico para la demarcación de Girona no sólo precisa la revisión de este plan, sino que dicho plan se acelere y se adecue a las previsiones de fuerte crecimiento de la demanda prevista para los próximos años.

Sí quisiéramos, brevemente, presidente, comentar las enmiendas que han sido presentadas. En cuanto a la presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, compartimos la necesidad de ampliación de la plantilla y los horarios. AENA ya ha anunciado en este aeropuerto la ampliación de plantilla para 23 puestos más de trabajo y la ampliación hasta 19 horas del horario de atención al público y, por tanto, entendemos que estas previsiones deberán constar en el plan director, y rechazaríamos la enmienda que entendemos ya incluida en la parte dispositiva de nuestra enmienda. En cuanto a la enmienda que propone el Partido Popular, nos establece un plazo razonable de redacción de este nuevo plan director. Tampoco se impusieron plazos cuando en el mandato del Partido Popular se realizó el plan director del año 2000, y aunque esperamos tener antes de esta fecha la redacción del plan director, no nos parece aceptable incluir este plazo y esta enmienda que nos propone el Partido Popular.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley le han formulado enmiendas Esquerra Republicana de Catalunya y el Grupo Popular.

Para la defensa de la enmienda de Esquerra Republicana de Catalunya, señor Puig, tiene S.S. la palabra.

El señor **PUIG CORDÓN**: Nuestro grupo ha presentado unas enmiendas a la proposición no de ley que ha presentado el Grupo Socialista porque entendemos que, tal como está la propuesta del Grupo Socialista, queda como un objetivo lejano.

Hemos de entender que el aeropuerto de Girona ha sido el de mayor crecimiento de los aeropuertos del Estado español. Y una vez más se ha demostrado que el papel de AENA en este aspecto ha sido desastroso. Yo creo que el esfuerzo que han hecho desde la Generalitat de Catalunya a la Diputación de Girona y las administraciones locales ha permitido que este aeropuerto, de ser un aeropuerto que estaba limitado prácticamente para vuelos chárter, haya pasado a ser uno de los aeropuertos

de mayor crecimiento con una cobertura en estos momentos muy importante, como ha dicho el propio proponente socialista, con más de 40 vuelos diarios y con un número de pasajeros que operan en ese aeropuerto que este año superará largamente los 3 millones de personas. El aeropuerto de Girona, aparte de convertirse en el segundo aeropuerto de Cataluña, pasa a convertirse en un aeropuerto referente dentro del Estado español. Si comparamos las estadísticas operativas con otros aeropuertos que están funcionando con mucho más personal, con mucho más horario, reciben muchos menos pasajeros. En este sentido creo que habría que hacer un esfuerzo, porque está en peligro la continuidad del aeropuerto de Girona como un aeropuerto que en estos momentos es base de Ryanair, pero también con posibilidades a corto y medio plazo de tener otras compañías y de ser un aeropuerto en otros aspectos aún mejorable. Nuestro grupo parlamentario quiere manifestar en este sentido la cierta indignación que nos produce el retraso con que todo ello se está llevando a término.

Hemos también de aceptar que en la legislatura pasada, cuando ya se preveía el incremento de vuelos por parte de Ryanair, el Gobierno del Partido Popular tampoco hizo nada para avanzar en este aeropuerto. Una vez más, las inversiones que se están produciendo en estos momentos llegan con retraso, la realidad ha superado las inversiones que se están produciendo y en este momento hay un gran déficit, desde el número de personal que tiene ese aeropuerto, con lo cual el servicio, no solo a las compañías aéreas, sino también a los ciudadanos, es deficitario. Lo mismo ocurre con la ampliación del horario. Nuestro grupo entiende que por el número de pasajeros, por el número de vuelos, se debería ampliar el horario a 24 horas. Mientras no se alcance esto, estamos en peores condiciones de actuación. Por eso nuestras enmiendas van en el sentido de que esta revisión del plan director sea realizada al más breve plazo, para que en los presupuestos del Estado que hoy se han presentado haya inversiones claras para avanzar en el proceso inversor, como la ampliación de la propia pista, pero también entendemos que con la máxima urgencia hay que aumentar la plantilla de AENA del aeropuerto para garantizar esa atención a las compañías aéreas y a los usuarios. El portavoz socialista nos ha avanzado que AENA va a convocar 23 nuevas plazas. Entendemos que aún quedamos lejos de las necesidades que tiene ese aeropuerto, por el número de pasajeros y por el número de vuelos.

En el tema del horario, entendemos que el horario hasta 19 horas se queda corto teniendo en cuenta las necesidades. Seguramente esto valdría para el año pasado, pero no para este año y para los próximos. Entendemos que, por número de pasajeros que utilizan el aeropuerto de Girona, habría que plantearse la opción de 24 horas. En todo caso, hasta que el número de horas no se aumente, mientras se extienda a las 24 horas, habrá de hacerse la comunicación que exige la normativa, cosa que en estos momentos no está sucediendo porque se

abre el aeropuerto a veces más horas de la cuenta sin haber hecho el anuncio previo que establece la normativa.

Nosotros no vamos a votar en contra de la proposición no de ley del Grupo Socialista, pero entendemos que la proposición se queda en un cierto brindis al sol, y esperamos que en el trámite presupuestario podamos ponernos de acuerdo en establecer más enmiendas que hagan avanzar las inversiones necesarias para que el aeropuerto de Girona afronte las demandas tanto de las compañías aéreas como de los ciudadanos que utilizan este aeropuerto. Quiero recordarle al Grupo Socialista que está pendiente un incumplimiento presupuestario, que es la creación del PIF (punto de inspección fitosanitaria), que hay partida presupuestaria y que está pendiente de ejecutar por problemas burocráticos, según nos han comentado. Entendemos que es una necesidad la creación de este punto de inspección fitosanitaria para dar cobertura al establecimiento de mercaderías en el aeropuerto, que es también otra vertiente de las utilidades que tiene el aeropuerto de Girona Costa Brava. Vamos a votar favorablemente, nos hubiese gustado que se hubiesen aceptado alguna de nuestras enmiendas, pero ya avanzamos que en el trámite presupuestario vamos a incidir en un aumento considerable de las inversiones que se tienen que realizar en el aeropuerto de Girona para que esté a la altura de la demanda que en estos momentos tiene. Lo que hoy propone el Grupo Socialista valdría para el año pasado, no para el año en curso ni para el próximo año.

El señor **PRESIDENTE**: También ha formulado enmienda el Grupo Parlamentario Popular. La señora Sánchez-Camacho tiene la palabra para defenderla.

La señora **SÁNCHEZ-CAMACHO PÉREZ**: Señoras y señores diputados, nuestro grupo parlamentario intentará ser mucho más breve en la exposición de esta proposición no de ley, en tanto en cuanto el diputado proponente ha sido muy explícito y exhaustivo en la explicación de la misma y en la necesidad de la parte dispositiva. El ponente de Esquerra Republicana y la persona que ha presentado las enmiendas, además, ha añadido unos puntos adicionales que no tenían que ver con esta disposición a los que este grupo se suma.

Voy a hacer unas precisiones como portavoz del Grupo Popular con respecto a esta iniciativa. En primer lugar, siempre ha sido el aeropuerto de Girona una preocupación para todas las formaciones políticas de Girona, para todos los agentes sociales y para todos los agentes empresariales en las comarcas de Girona, incluidos, evidentemente, los municipios. Siempre ha habido un consenso extraordinario en el impulso de esa infraestructura, y la hemos considerado extraordinariamente necesaria para el desarrollo y la competitividad de la economía y del sector turístico en las comarcas de Girona. Es por eso, señorías, que el Grupo Parlamentario Popular ya presentó, y desde ese punto de vista el

Gobierno ejecutó el plan director en el año 2000. Un plan director, señorías —y lamento que el diputado proponente no haya explicitado algunas de las cuantías—, que supuso una inversión de 17,6 millones de euros desde 1996, sobre todo en obras importantísimas como fueron la remodelación de la fachada y los planes de planificación y ejecución de los equipamientos en aparcamientos.

Decía el señor Puig que el Partido Popular no planificó el aumento de lo que después ha sido (además nosotros nos congratulamos de que haya sido así) el establecimiento de la base de Ryanair en el aeropuerto de Girona, que lo ha constituido como el segundo aeropuerto de Cataluña. Sin duda alguna empezó a actuar a partir del año 2002-2003, pero como además se deja constancia en esta iniciativa, la base de actuaciones con ese número extraordinario de 40 vuelos, y además con 20 destinos desde el aeropuerto de Girona, se ha empezado a realizar desde febrero de 2004. Sin duda alguna, señor Puig, desde el Gobierno del Partido Popular habríamos adaptado las inversiones a las necesidades del incremento de esta demanda, que además nosotros estamos extraordinariamente satisfechos de que haya sido así; nosotros habríamos realizado esa adecuación y esa planificación de la revisión de este plan director. No les quepa ninguna duda a SS.SS. ni tampoco al representante de Esquerra Republicana.

Señor diputado proponente, yo debo hacer una precisión desde el punto de vista formal, y lamento tener que decírselo por el respeto que a todos los diputados que presentan iniciativas tenemos desde el Grupo Parlamentario Popular, y es que nosotros vemos que esta iniciativa, en primer lugar, parece haber sido forzada, puesto que está incluso pendiente de calificación de la Mesa. No entendemos por qué se ha tenido esta prisa en sustanciar esta iniciativa desde ese punto de vista, y también, señor diputado, le querríamos decir que la parte dispositiva del texto podríamos denominarla casi de proposiciones de ley de campanario, porque se supone que el Gobierno tiene la obligación de impulsar aquellos actos que él ya ha realizado. Es decir, si ha iniciado la revisión del plan director, el Gobierno ya tiene que ejecutar ese plan director. Impulsar esa ejecución la verdad es que no sería necesario. Yo entiendo que se deban hacer estas iniciativas por los representantes, y se lo digo además con absoluto respeto, pero entiendo que es una iniciativa que ya desde la capacidad ejecutiva que tiene el propio Ministerio de Fomento se debería llevar a cabo.

En tanto en cuanto nosotros presentamos una iniciativa que al menos pudiera establecer un plazo de actuación, lamentamos que ese plazo de actuación haya sido rechazado. También lamentamos que haya sido rechazada la enmienda presentada por Esquerra Republicana, porque aunque algunos de los aspectos, como era la ampliación de la plantilla de AENA, deberían figurar en el propio contenido del plan director, entendemos que la explicitación de este punto hubiera sido oportuno que se hubiera podido incorporar así como el aspecto referido

al horario. Lamentamos que quede simplemente como una parte dispositiva a la que se va a dar impulso, porque no se va a hacer nada más de lo que ya está haciendo el Gobierno. Nosotros, en ese sentido, como ya lo hace el Gobierno, que es lo que debe hacer, votaremos afirmativamente esta proposición no de ley, pero le digo que la podríamos haber enriquecido y mejorado sustancialmente con las dos enmiendas, que al menos dirían mucho más de lo ya debe hacer el Gobierno, que es dar impulso y ejecutar aquello que ya tiene iniciado.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean intervenir? Por el Grupo Catalán de Convergència i Unió, el señor Xuclà tiene la palabra.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Voy a fijar la posición de mi grupo parlamentario. No diré lo que ha dicho mi predecesora en el uso de la palabra, que será más breve que el señor Puig, simplemente porque ni el uno ni el otro lo han sido, y no sé si yo tampoco seré capaz de intervenir brevemente; en todo caso, quiero fijar la posición del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió sobre una iniciativa que el propio diputado proponente, el señor Sáez, en un momento determinado de su intervención ha expresado creo que con una sinceridad que le honra que en su grupo parlamentario consta que AENA ya ha iniciado los trabajos de redacción de este nuevo plan director. De tal forma que nos encontramos ante una votación para que esta Comisión acuerde algo que, de hecho, ya se está realizando en la dinámica del Ministerio de Fomento y que, por lo tanto, tiene un componente importante de lo que podríamos denominar redoble de tambores desde esta Comisión con una iniciativa política, de hecho, una iniciativa de carácter administrativo que ya se está impulsando.

Se ha recordado por parte de otros portavoces que el aeropuerto de Girona era un aeropuerto, para decirlo suave, prácticamente inactivo excepto en los meses de verano, que incluso en las estadísticas de estos últimos años se podía observar cómo en el mes de diciembre, enero o febrero el número de visitantes que llegaban a través del aeropuerto de Girona no llegaba a los 200. Esto tuvo un gran cambio a mejor, experimentó un gran cambio gracias a la llegada del fenómeno de los vuelos a bajo precio. Yo creo, lo ha hecho el señor Puig citando la compañía, que en estos momentos el aeropuerto está con un muy buen nivel de crecimiento, un espectacular nivel de crecimiento gracias a la compañía Ryanair. También es cierto que para el bien del aeropuerto y del conjunto de la demarcación sería bueno la diversificación de las compañías que operen en el futuro en este aeropuerto. Pero hoy por hoy, este gran salto en positivo es fruto de una opción, por cierto de una decisión política adoptada por el anterior Gobierno de la Generalitat de Catalunya y por la Diputación de Girona, que ha mantenido el actual Gobierno, pero lo quiero subrayar.

Si hablamos del aeropuerto de Girona y de este plan director, nosotros ni tan sólo hemos querido plantear una

enmienda, porque nos parece que ésta es una proposición no de ley de trámite, seguramente precipitada y, por cierto, no calificada por la Mesa, seguramente con alguna estrategia en vistas a alguna iniciativa administrativa que se puede sustantivar en cuestión de semanas o de meses ante la obviedad de la cual nosotros anunciamos nuestro voto favorable, pero también, sin querer ser exhaustivo y sacar a colación otros debates que hemos tenido en ésta o en otras comisiones, queremos hablar de la necesidad del punto de inspección fitosanitario, el PIF necesario para el aeropuerto de Girona, pero también para el puerto de Palafrugell, la construcción de la segunda pista, etcétera, etcétera, o simplemente la necesidad de que el aeropuerto tenga servicio y también servicio de seguridad las 24 horas. Simplemente quiero que conste en acta que esa Comisión de Fomento acordó un mandato al Gobierno para estudiar la construcción de una estación del tren de alta velocidad, del AVE, en el aeropuerto de Girona. Sin duda, un punto clave para la promoción, para que todo lo que ha propuesto el diputado Sáez en el sentido de que este aeropuerto se convierta en el segundo aeropuerto de Cataluña, fue la iniciativa que llevó a votación este grupo parlamentario y que consiguió el consenso del conjunto de los grupos parlamentarios.

— **SOBRE LA CESIÓN DE LA ANTIGUA TRAVESÍA DE LA CARRETERA N-332 A SU PASO POR LA VILA JOIOSA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001234.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se ha solicitado el aplazamiento de la proposición no de ley que figura en el orden del día como número 11, formulada por el Grupo Parlamentario Socialista; en consecuencia se verá en otra sesión de la Comisión.

Pasamos a la número 12, sobre la cesión de la antigua travesía de la carretera N-332 a su paso por Villajoyosa, que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor Campos.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: De forma muy breve decir que la circunvalación de la N-332, en su paso por Villajoyosa, fue una obra que en su día empezó un Gobierno socialista en el municipio de Villajoyosa y que se ha concluido recientemente con un Gobierno socialista en España. Ahora toca el segundo paso. El segundo paso es ceder lo que es la explotación y el uso y todo lo que comporta esto al Ayuntamiento de Villajoyosa. Sin duda creemos que hemos solucionado un problema que afectaba al tráfico y afectaba también, por qué no decirlo, al normal desarrollo del núcleo urbano de Villajoyosa.

Por tanto, pedimos que esta Cámara también inste al Gobierno a que en el mayor breve plazo posible haga las gestiones oportunas con el Ayuntamiento de Villajoyosa

para la cesión de la gestión de la travesía N-332 a su paso por Villajoyosa, y la rehabilitación de esa vía para el uso de los vecinos de Villajoyosa en concreto, pero de la comarca de la Marina Baixa en general.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley no se le han formulado enmiendas por parte de ningún grupo parlamentario.

¿Qué grupos desean intervenir para posicionarse? Por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Campoy tiene la palabra.

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: En efecto, el 26 de abril de 2004 el alcalde de Villajoyosa solicita al Ministerio de Fomento la cesión del tramo comprendido de la N-332 a su paso por esta localidad. Y así es que el ingeniero jefe de la demarcación de carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, funcionario, por tanto, del Ministerio de Fomento, informa favorablemente el 25 de mayo del mismo año, es decir, de 2004, requiriendo al ayuntamiento para que diera su conformidad con la cesión y, a la vez, presentar una memoria valorando las actuaciones.

El 16 de septiembre, de 2004 también, el pleno del ayuntamiento hace lo propio y toma el acuerdo de conformidad, y el 13 de junio de 2005, es decir, un año y dos meses después de la petición del alcalde, remite al Ministerio de Fomento tanto la conformidad o el acuerdo de conformidad del pleno del ayuntamiento, como la memoria valorando las actuaciones que requería el ministerio.

Así las cosas, queda, por tanto, pendiente en estos momentos dicha cesión, en primer lugar, de la designación del interventor por el ministerio; en segundo lugar, de la consignación presupuestaria del dinero que tiene que pagar el ministerio por esta cesión, que asciende a 180.000 euros aproximadamente; y por último, de fijar la fecha para la firma.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular no puede oponerse a la parte dispositiva, que es al fin y al cabo la efectiva de esta proposición no de ley. Ahora bien, dicho esto, nos llama poderosamente la atención la finalidad que persigue esta proposición no de ley. Nos llama poderosamente la atención la celeridad de su presentación, que incluso salta los procedimientos normales de tramitación parlamentaria. Nos llama poderosamente la atención la brevedad y la parquedad del texto de proposición no de ley, que desde luego no pasará a la historia de la literatura de este Parlamento.

En fin, señorías, que nos preguntamos cuál es el criterio de oportunidad que ha elegido el diputado firmante de esta proposición para presentarla hoy aquí, a qué responde verdaderamente, pues entendemos que en un año y dos meses ha seguido los trámites normales, incluso más que razonables, casi me permitiría calificar con cierta agilidad. Entonces, señor diputado, ¿a qué responde la presentación de esta proposición no de ley? ¿Hay dificultades en el seno del ministerio? ¿No hay

voluntad para llevarlo a cabo? ¿Tiene información este celoso diputado por los intereses de Villajoyosa que desconocemos el resto de los aquí presentes? ¿Es una medida de presión a su propio Gobierno, o tal vez responde a la necesidad de ser profeta en su tierra, señor diputado? ¿Tal vez, afán de atesorar méritos? Pudiera ser, señor diputado, pudiera ser. Todo ello pudiera ser, si no fuera porque el proyecto de ejecución de esa obra, de la variante a la que se oponía inicialmente el Partido Socialista, fue aprobada en 1998 por un Gobierno del Partido Popular. Todo ello pudiera ser si no fuera porque en los Presupuestos Generales del Estado de 2001 se incluyó una partida, entonces de 691 millones de pesetas, para dicha variante. Presupuestos que, como usted sabe, también los aprobó un Gobierno del Partido Popular. Todo ello pudiera ser si no fuera porque el 29 de junio de 2001 el Consejo de Ministros acordó la firma de un contrato de 25 millones de euros de licitación de dichas obras. Todo ello pudiera ser si no fuera porque el 15 de noviembre de 2002 tres ministros de un Gobierno del Partido Popular colocaron la primera piedra de las obras que después concluirían en 22 meses. Y por último, todo ello pudiera ser si no fuera, señor diputado, porque un alcalde, el alcalde de Villajoyosa, un alcalde del Partido Popular, solicita la cesión que aprueba un pleno por mayoría también de concejales del Partido Popular.

¿Cuál es el mérito, entonces, al que usted hace alusión?, señor diputado. ¿Tal vez el haber cortado este año la cinta en marzo? No puedo dejar de citar tres líneas de las diez que dedica en su exposición de motivos, que creo que son antológicas, porque de todo lo que aquí ha expuesto, todavía añade el señor diputado firmante: «fue un gobierno que contaba con el apoyo mayoritario del Grupo Socialista el que puso en marcha este proyecto, ha sido un gobierno apoyado mayoritariamente por el Grupo Socialista el que ha concluido el proyecto». Perplejo me deja, señor diputado. ¡Vaya imparcialidad que tiene usted de los hechos históricos!

En fin, tal vez sea que la proposición no de ley se justifique atendiendo a la competencia de los trámites que quedan pendientes para dicha cesión, pudiera ser. Eso sería así, si no fuese porque la competencia para la designación del interventor corresponde al Ministerio de Fomento, que en estos momentos gobierna el Partido Socialista, que la competencia para la consignación presupuestaria la tiene que realizar el Ministerio de Fomento de un Gobierno socialista, y la competencia para fijar fecha y firma de dicha cesión la tiene que fijar el Ministerio de Fomento de un Gobierno socialista.

Por tanto, señorías, señor diputado, ¿a qué responde la finalidad y el objeto de esta proposición no de ley? Tal vez sea aquello de dime de qué presumes y te diré de qué careces. **(El señor Campos Arteseros pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Campos, no tiene su señoría la palabra.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Hombre, yo creo que sí, presidente, porque ha habido alusiones directas a mi persona, a mi honorabilidad, a mi capacidad para presentar...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Campos, perdone S.S. la Presidencia no interpreta como alusiones el que le contradigan en su argumentación refiriéndose al señor diputado. Mantendré mi posición de que la alusión, para que la Presidencia conceda la palabra, tendrá que ser directa y personal, y si no la Presidencia no aceptará. Señor Campos, deje a la Presidencia que organice el debate a su manera.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Es que a lo mejor no conoce que yo soy de Villajoyosa y, cuando ha hecho alusiones de si yo tenía algún interés oculto, no sé si es que ha querido ver mi pertenencia a este municipio.

El señor **PRESIDENTE**: Son recursos parlamentarios, señor Campos, y no alusiones.

— **SOBRE MEJORA DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DEL TREN DE GRAN VELOCIDAD (TGV) A SU PASO POR LAS COMARCAS DE GIRONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC). (Número de expediente 161/001122.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la última proposición no de ley, que es la que figura en el número 7 del orden del día, sobre mejora de integración paisajística del Tren de Gran Velocidad (TGV) a su paso por las comarcas de Girona, formulada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya. Señor Puig, tiene S.S. la palabra para defender su proposición no de ley.

El señor **PUIG CORDÓN**: Presentamos esta proposición no de ley en un tema que es vital para las comarcas de Girona, es un tema que sale del consenso establecido a través de un organismo creado desde la Diputación de Girona que se llama el Cilma, el Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient de las comarcas de Girona, en el cual están interrelacionados los diferentes municipios con sedes comarcales y fruto de este consenso se ha elaborado un documento para mejorar el paso del tren de alta velocidad por las comarcas de Girona. Ese documento, que ha sido presentado al Ministerio de Fomento ya hace unos cuantos meses, está pendiente de que dicho ministerio diga si acepta o no acepta, qué puede aceptar de este documento que se ha hecho, entendemos nosotros, con toda firmeza, en el cual por una vez se actúa, en una infraestructura importante como es la del tren de alta velocidad, con pleno respeto al medio ambiente.

Este documento que ha sido presentado y realizado por técnicos, por ingenierías, en muchos aspectos repre-

sentan una coherencia territorial importante. En estos momentos el debate del paso del tren de alta velocidad por las comarcas de Girona está en pleno debate. Desde los propios municipios hay una honda preocupación por cómo se están realizando algunas de esas obras. Tenemos el caso reciente del ayuntamiento de Pons de Molins, donde una modificación del proyecto efectuado por la empresa ha puesto en una situación de pleno conflicto a dicho ayuntamiento y a los vecinos. Ayer mismo en una reunión celebrada con la empresa encargada de los trabajos, dicha empresa, en vez de escuchar a los propios vecinos, afirmó que seguía adelante en esta modificación del proyecto (repito, modificación del proyecto que ha hecho la empresa), con lo cual, con la solución que ahora se propone divide al municipio en dos, afecta gravemente a la propia estructura del territorio y, lógicamente, expone a los ciudadanos de este ayuntamiento afectados por esta obra de impacto evidente a una situación creemos, de molestias graves.

Ayer mismo, en esta reunión la empresa no quiso en ningún momento hablar ni entrar en el diálogo, sino todo lo contrario; afirmó que seguiría actuando con ese terraplén que ha modificado el viaducto que en su momento estaba proyectado. Esa actitud de las empresas que ejecutan las obras del tren de alta velocidad en las comarcas de Girona dista mucho de estar acorde con la realidad de respeto al territorio y de respeto a las administraciones de este territorio.

En este sentido, nuestra propuesta tiene un objetivo muy claro y es que, una vez hecho este documento, una vez que este documento lleva meses en manos del ministerio, es la hora de tomar decisiones, de discutir si hace falta. Desde el Cilma, el organismo que se creó, en el que participan los diferentes ayuntamientos, se ha llegado a un alto grado de consenso en el territorio, y entendemos que ese documento hace de interlocutor ante el propio ministerio.

En ese sentido hay una enmienda presentada por el Grupo de Convergència en el que incide en la aceptación del Cilma como órgano interlocutor. Nosotros no vemos ningún inconveniente en aceptar esta enmienda que hace el Grupo de Convergència i Unió, pero entendemos que lo más importante es intentar llegar a un acuerdo de efectividad en las resoluciones.

Nos han pasado una transacción por parte del Grupo Socialista, que entendemos que es un brindis al sol. Entenderíamos esta propuesta cuando se inició este proyecto, entenderíamos esta enmienda, que era el lugar lógico cuando se empezó a trabajar, pero una vez que llevan meses con ese documento serio, presentado al propio ministerio, es hora de dar respuestas al documento. Muchos ayuntamientos de las comarcas de Girona, muchos ciudadanos, partidos políticos, organismos, entidades agrarias están pendientes de lo que piensa hacer el Ministerio de Fomento, y por lo tanto nuestra proposición establece que se inste al Gobierno, al Ministerio de Fomento y a la ADIF a que se incorporen y materialicen en su conjunto y con la máxima

prontitud las medidas correctoras recogidas en el documento propuesto de modificaciones del trazado del tren de alta velocidad Riells-Rubí-Frontera francesa, redactado y consensuado por las administraciones locales de Girona afectadas por el paso de la línea de alta velocidad.

Podemos entender que se pueda negociar sobre la base de ese documento, pero seguir estudiando en el infinito esta propuesta es una burla a los ciudadanos de las comarcas de Girona, a las administraciones locales que han estado trabajando y, por lo tanto, estaríamos dispuestos a transaccionar la propuesta con algo más concreto, no con un brindis al sol. Basta ya de brindis al sol, porque los ciudadanos y ciudadanas de Girona están esperando respuestas del ministerio. En Pons de Molins hay ya un aviso encima de la mesa. Los ciudadanos ya están diciendo que basta de prepotencias en las actuaciones de esta obra. Las obras del tren alta velocidad son para muchos años; son diferentes a las de una autopista, en donde se pueden hacer medidas correctoras o modificaciones, la línea del tren de alta velocidad, una vez realizada, es un impacto en los próximos años para más de una generación.

Por lo tanto, pedimos al Grupo Socialista que acepta esta demanda del territorio, también de alcaldes del propio Grupo Socialista que exigen que se concrete esta propuesta del Cilma, y actuemos de una vez por todas en beneficio del territorio de las comarcas de Girona. Diría al Grupo Socialista que estamos dispuestos a dialogar, a transaccionar, a mejorar el propio documento, pero queremos datos concretos. Y además ya avisamos de que en el trámite parlamentario de presupuestos íbamos a establecer medias prioritarias en enmiendas para que este tema fuera clave para la negociación de los presupuestos.

Entendemos que miles y miles de ciudadanos no pueden quedar despreciados, sin contestación, ante un documento serio, hecho por expertos, que hace una mejora del trayecto del tren de alta velocidad. Este proyecto es mejorable, hay posibilidades de que sea mejorable, dentro de la sensatez, que es lo que propone esta alternativa que ha presentado el Cilma y que ha sido entregada en su momento al Ministerio de Fomento. Por lo tanto, les pedimos a los compañeros socialistas que recapaciten y den respuestas en positivo, no más brindis al sol, a los ciudadanos y ciudadanas de Girona.

El PRESIDENTE: A esta proposición no de ley le ha formulado una enmienda el Grupo Catalán de Convergència i Unió. Señor Xuclà, tiene S.S. la palabra para defender su enmienda.

El señor XUCLÀ ICOSTA: Para defender la enmienda y también para explicar y fijar la posición de mi grupo parlamentario. De hecho, dejaré la enmienda para el final de mi intervención y brevemente me gustaría explicar algunos breves antecedentes de cómo se ha trabajado y discutido también en las Cortes Generales sobre

esta cuestión tan importante para la demarcación de Girona, como es reducir el impacto ambiental del trazado del tren de alta velocidad.

Es innecesario empezar diciendo que este grupo parlamentario es absolutamente partidario, y lo es desde los años ochenta del tren de alta velocidad que por fin llegará, suponemos en pocos años, a la demarcación de Girona. Pero tan cierto como esto es que no puede llegar a cualquier precio ni con una afectación medioambiental tan importante en un territorio que tiene un grado de protección muy importante, bien sea a través de la categoría de parque natural o de la de plan especial de protección, de la Generalitat de Catalunya.

Es en este sentido que hace muchos años que ayuntamientos de distintos colores políticos, que administraciones locales, que consejos comarcales y la Diputación de Girona están trabajando, yo creo que con sentido y sensibilidad, para hacer una propuesta razonable y para elevar esta propuesta razonable al Ministerio de Fomento. Este mismo sentido de la responsabilidad y del consenso es con el que se ha venido trabajando en estas Cortes Generales. No nos parece mal que hoy discutamos aquí esta proposición no de ley del Grupo de Esquerra Republicana, pero yo creo recordar que Convergència i Unió tiene entrada en el registro, con fecha más temprana a la de Esquerra Republicana, de una iniciativa parecida y que no nos ha parecido oportuno, primero, ni acumularla con ésta, y segundo, ni traerla a discusión en estos momentos, porque hace menos de un mes el presidente de la Diputación de Girona, conjuntamente con el presidente de Cilma, comparecieron en la Comisión de Fomento del Senado para exponer a los distintos grupos políticos el punto de vista. Y recogieron precisamente una alta receptividad de los distintos grupos parlamentarios ante los planteamientos de este organismo, que agrupa administraciones locales, para mejorar el trazado. Y fruto de esta comparecencia, en la Comisión de Fomento del Senado hay pendiente una moción, que como muy bien saben S.S. es el equivalente de la proposición no de ley, conjunta de los distintos grupos parlamentarios. Yo creo que es a partir de este espíritu de consenso con el que tenemos que trabajar, sobre todo para la consecución del objetivo. Y la consecución del objetivo es muy clara y muy concreta: que aquellas buenas recomendaciones de grandes expertos y de personas preocupadas por el medio ambiente en la provincia de Girona lleguen a ser recogidas por parte del Ministerio de Fomento.

Nosotros tenemos motivos de preocupación por el impacto con el cual se están desarrollando las obras en la conexión internacional Figueras-Frontera francesa-Perpignan. Tenemos motivos de preocupación por el episodio que traían a colación el diputado Puig sobre Pons de Molins, pero tenemos muchos más motivos de preocupación sobre el trazado entre Riells y Figueras, por ejemplo, el trazado por el municipio de Biela de Mons, un municipio con un alto valor medioambiental y sobre el cual se proyecta un trazado inaceptable, alta-

mente agresivo. Pero también expresamos nuestra preocupación no sólo sobre el qué, sino también sobre el cómo. Los primeros pasos, las primeras obras de la alta velocidad en la provincia de Girona se han caracterizado por actitudes altamente prepotentes de la administración hacia los ayuntamientos, hacia los propietarios expropiados, hacia aquellas personas con las cuales se tendría que dialogar para mejorar de forma sensata el trazado.

Es por esto que a nosotros nos parece que el Cilma es el interlocutor válido, porque el Cilma tiene experiencias anteriores. Por ejemplo, en estos momentos, en la demarcación de Girona se está construyendo una autovía, en una fase avanzada, como es la A-26, que ha incorporado las sugerencias de este organismo, y simplemente pedimos que la misma sensibilidad que se tuvo en su momento para incorporar estas recomendaciones medioambientales y convertir a los técnicos y a los políticos de este organismo, que agrupa administraciones locales, en interlocutores, se tenga ahora, para esta obra tanto o más importante desde el punto de vista de afectación medioambiental.

Es en esta línea que hemos presentado esta enmienda, que tiene un precedente muy potente en nuestra demarcación que es aquello que fue válido y es válido en estos momentos desde un punto de vista de asesoramiento, de recomendación y de mejora para la construcción de una autovía, también lo debería ser para la mejora del trazado del tren de alta velocidad. Por esto, nosotros votaremos favorablemente a esta propuesta de Esquerra Republicana, convencidos de que incorporará también la enmienda de *Convergència i Unió* y, más allá de esto, creo que es muy importante que estas recomendaciones lleguen al Ministerio de Fomento. El debate de hoy es un debate en este sentido, pero lo más importante es que no rompamos el hilo de coherencia y de consenso que se engendró en la comparecencia del Senado.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, ¿qué grupos parlamentarios desean hacer uso de la palabra? Por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Sánchez-Camacho, para defender su posición.

La señora **SÁNCHEZ-CAMACHO PÉREZ**: Desde el Grupo Parlamentario Popular y de las comarcas de Girona, el Partido Popular siempre ha estado trabajando para que el tren de alta velocidad fuera una realidad lo más pronto posible. Por eso desde el anterior Gobierno del Partido Popular, en el plan director estuvo la planificación y ejecución de lo que ya es una realidad hasta Lleida y que sin duda será una realidad, Lleida-Barcelona-Frontera francesa.

Sin duda, cuando se tienen que elaborar infraestructuras de estas características y de esta magnitud son difíciles las decisiones por la incidencia que puedan tener en los intereses de los diferentes municipios y de los territorios por los que tiene que atravesar esta infraestructura, y ha habido a lo largo de la gestión de esta infraestructura peticiones dispares, incluso muchas veces

contradictoras, de los territorios y de los municipios por los que tiene que pasar. Sin duda alguna a veces esto llega a sustanciarse en contenciosos administrativos en los cuales se presentan impugnaciones a las declaraciones de impacto ambiental realizadas. Por eso, desde el Grupo Parlamentario Popular también celebramos y expresamos una extremada satisfacción, porque todos esos intereses locales y municipales se canalicen a través de un organismo, que es el *Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient* de las Comarcas de Girona, el Cilma, que desde el año 1999 representa a esa asociación de municipios que puedan verse afectados por la realización y ejecución de esa infraestructura. Por eso entendemos y le reconocemos al diputado proponente de la iniciativa la importancia que pueda tener el contenido de las recomendaciones que sin duda el Cilma presenta a la realización del paso de esta infraestructura, especialmente en el paso de Riells-Viabrea.

Pero lo que sí queremos decirle son dos cosas: en primer lugar es que estamos de acuerdo en que, sin duda alguna, se debe buscar el menor impacto ambiental, y nuestro grupo parlamentario y nuestro Gobierno, el Gobierno del Partido Popular, así lo intentó hacer y así lo ejecutamos en todas y cada una de las infraestructuras que realizamos a lo largo de toda España, especialmente también en las comarcas de Girona. Y sin duda alguna se deben buscar medidas correctoras, lo compartimos, señor diputado. Lo que nosotros le precisamos son dos cuestiones al respecto: primero, que este grupo parlamentario, aunque se haya presentado en el Senado, no conoce el contenido del informe Cilma, que parece que también se ha presentado en el Ministerio de Fomento. Sabemos y conocemos la comparecencia que se realizó en el Senado, en la que parece que hubo un consenso y un acuerdo generalizado, pero según la información que tiene este grupo parlamentario parece que no se incorporaron en el Senado todos los contenidos del informe del Cilma. Sí se conoce por parte del Partido Popular en las comarcas de Girona, el contenido de este informe, y esta diputada sí lo conoce, pero fue a través de la presentación en el *Consell comarcal*, y no en la presentación que se pudo hacer al partido político, cosa que lamentamos.

Pero hay dos aspectos que nos preocupan muchísimo: uno que en la parte expositiva de esta proposición no de ley se dice que se podría oscilar, en esas medidas correctoras, entre un gasto adicional de un 15 a un 35 por ciento. Estamos hablando incluso con algunos diputados de que pudiera ascender a un 22 por ciento. Yo creo que eso, sin duda alguna, merece unas consideraciones específicas por parte del Ministerio de Fomento. Respetando lo que dice el diputado proponente, con el que comparto absolutamente que no se deben despreciar los intereses locales, los intereses comarcales, creo que se debe buscar y conjugar el equilibrio de estos intereses locales y comarcales con lo que debe ser la ejecución final de esta infraestructura por parte de la Administración del Estado. Por lo tanto, señor presidente, plantearíamos, si nos

permitiera, dado que no habíamos presentado una enmienda a esta proposición no de ley, incorporar en la parte dispositiva de la misma, el referido a que el Congreso de los Diputados inste al Ministerio de Fomento y a la ADIF, no a que se incorporen y materialicen en su conjunto y con la máxima prontitud las medidas correctoras recogidas en el documento, sino a que se valoren dichos contenidos del documento presentados por el Cilma.

Yo creo que a partir de ahí, si se introduce el elemento de interlocución del propio organismo Cilma con el Ministerio de Fomento y se valoran y se estudian en toda su necesidad en toda su importancia las recomendaciones del Cilma, estaríamos dando satisfacción, señores diputados, tanto a las peticiones locales, a las peticiones de los municipios y de los representantes de este organismo, como también a lo que debe ser el equilibrio presupuestario, la responsabilidad presupuestaria y la ejecución de una obra, buscando y conjugando ese equilibrio que debe ser la responsabilidad de ejecución del gasto público, de los impuestos de todos los ciudadanos, con los intereses locales del territorio. Por eso pediría al diputado proponente que pudiera incorporar lo que entendemos que pueda ser una transaccional que aune el consenso de todos los grupos parlamentarios, porque esa valoración ya sería realizándose esa interlocución directa entre el ministerio y ese organismo, y se podrían valorar directamente esos contenidos del resultado del informe del Cilma.

Ésa es la enmienda que nosotros presentamos, es decir, que se valoraran con la máxima prontitud las medidas correctoras, especialmente aquellas que se refieren a las medidas de impacto ambiental que se recogen en ese informe. Y precisamente por lo que les decimos, señorías, porque no podemos aquí hablar con ligereza de incorporar medidas que supongan un gasto público adicional y que supongan modificaciones sustanciales en la declaración de impacto ambiental, sin que sean valoradas de forma exhaustiva y minuciosa por parte del Ministerio de Fomento. Por eso el Partido Popular, siempre en aras de la responsabilidad y de la satisfacción de los intereses de los ciudadanos, especialmente de las comarcas de Girona, y dado que fue una prioridad y sigue siendo una prioridad para el Partido Popular que sea una realidad el tren de alta velocidad en las comarcas de Girona, presenta esa enmienda que espera pueda ser aceptada por el grupo proponente.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, la señora Palma.

La señora **PALMA MUÑOZ:** En primer lugar, me permitirán SS.SS. que haga una apelación doble, por una parte a la memoria histórica que también en estos temas hay que tener, puesto que ni el Cilma (Consejo de Iniciativas Locales para el Medio Ambiente), dependiente de la Diputación de Girona, nace ahora, ni el AVE apa-

rece ahora en las comarcas de Girona. Y por otra parte, y en función de las responsabilidades y vinculaciones políticas que en el pasado reciente han tenido los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, hacer una apelación también al sentido de la responsabilidad de lo que es gobernar en diferentes instituciones de todo tipo. Yo creo que la mayoría de los que estamos aquí interviniendo en este punto, hemos tenido responsabilidades en administraciones locales, pero también, como ha recordado el portavoz de *Convergència i Unió*, en la administración autonómica, en la *Generalitat de Catalunya*, y en el caso del Partido Popular, en el período anterior en el Gobierno del Estado, responsabilidad que nos toca ostentar a los socialistas desde hace apenas 18 meses en esta larga historia, que es la historia del tren de alta velocidad en Catalunya y en las comarcas de Girona.

Me permitirán que empiece con el recordatorio de que fue precisamente en el año 1991, con un plan especial elaborado y tramitado por la *Generalitat de Catalunya*, cuando se empezaron en serio los trámites del tren de alta velocidad en nuestras comarcas. Y después, muy especialmente alrededor de los años 2000, 2001, 2002, se impulsaron los estudios informativos y las correspondientes declaraciones de impacto ambiental; siendo el último episodio de la etapa anterior la firma, en febrero de 2004, un poco antes de las elecciones generales, por parte del señor Álvarez Cascos, de la concesión para el tramo internacional entre Figueres y Perpignan.

Quiero recordar que a lo largo de esta historia ha habido, como se ha dicho, acuerdo y sintonía en las comarcas de Girona entre los diferentes sectores sociales y políticos respecto a la necesidad de la construcción de esta infraestructura, con una cierta también apelación a la premura. Ha habido muchas quejas respecto a los retrasos, se dice que el tren de alta velocidad, por el corredor catalán, el corredor mediterráneo, debería estar ya construido desde hace mucho tiempo y, de hecho, fue el propio Partido Popular el que en su momento nos fijó la fecha ya sobradamente pasada de 2004. Pero a día de hoy los diputados gerundenses que estamos hoy aquí deberíamos poder desplazarnos de nuestra circunscripción a Madrid, si se hubieran cumplido estas previsiones, en tren de alta velocidad. Y evidentemente no es así y el horizonte está puesto en 2009, fecha en la que hay un cumplimiento absolutamente ineludible y necesario de un compromiso que tiene tintes internacionales, que es la construcción del túnel del tramo entre Figueres y Perpignan que, como saben SS, es una concesión en la que han intervenido los dos Estados (el francés y el español) y que lleva a cabo la empresa TP Ferro.

También hay que recordar que el Cilma funciona desde el año 1999 y no nació precisamente sólo para intervenir en el tema del tren de alta velocidad. El Cilma nace como un consorcio para la recuperación de caminos naturales, y realiza desde el año 1999 una buena función y su papel en estos momentos para el tema de la alta velocidad es muy reconocido y muy prestigiado por

ayuntamientos pequeños que a menudo tienen dificultades para disponer de medios técnicos y jurídicos para dirigirse a otras administraciones superiores. Seguramente no sería lo mismo para ayuntamientos mayores de nuestra provincia, como sería en el caso de los ayuntamientos de Girona y de Figueras, que quiero recordar aquí que en su momento dijeron que apoyaban todas las iniciativas que pudiera llevar a cabo el Cilma respecto a los ayuntamientos afectados, pero que querían mantener su espacio de interlocución con las demás administraciones, como no podría ser de otra manera, por las implicaciones que en sus respectivas ciudades conlleva la instalación del tren de alta velocidad y sus respectivas estaciones.

Señorías, por otra parte hay que hacer un matiz respecto a cual es la situación de los tramos fundamentales en la construcción del AVE en las comarcas de Girona. Hay que decir que no son lo mismo todos los tramos. El tramo entre Riells, Viabrea y Riudellots de la Selva, el tramo más al sur, tiene trazado aprobado, obras licitadas, adjudicadas y en ejecución, con lo que cualquier modificación siempre es mucho más complicada, como comprenderán enseguida.

El segundo tramo es el de Ruidellots de la Selva-Figueras, tramo en el que los proyectos están en redacción, en el que evidentemente el Cilma plantea una modificación en planta del trazado; son modificaciones importantes que suponen incrementos presupuestarios importantes, pero estas propuestas se están discutiendo, y quiero decir aquí que el pasado jueves, día 22 de septiembre, tuvo lugar una vez más una reunión de técnicos del Cilma con responsables de ADIF. Y hay un tercer tramo completamente distinto, que es el que discurre entre la ciudad de Figueras y la frontera francesa que, como ya he dicho antes, es un tramo internacional, en el que los gobiernos español y francés adjudicaron en concesión a TP Ferro su construcción y explotación, por lo que cualquier variación sobre el proyecto actualmente en ejecución daría lugar a una modificación del contrato firmado. Y esto evidentemente, seguramente no es imposible, pero convendrán conmigo en que son palabras mayores. Y palabras mayores tienen detrás importantes dotaciones de recursos públicos, sobre la gestión de los cuales debemos ser muy celosos en el sentido de ejercer nuestra responsabilidad como gestores públicos.

Yo quiero recordar a SS.SS. que en el momento de tramitación de estudios informativos, de declaraciones de impacto ambiental de todo tipo, estuvo también detrás (o delante o al lado) la administración autonómica. Y ocurren cosas curiosas, como que el que fue en su momento el consejero de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya, el actual senador Pérez Macías, es en este momento el abanderado principal de las reivindicaciones del propio Cilma. No deja de ser curioso que fuera él mismo el que solicitara la comparecencia del presidente de la Diputación de Girona en la Comisión de estudio sobre temas del AVE el pasado 13 de septiembre en el Senado, pero, en cualquier

caso los proyectos aprobados y en ejecución en estos momentos, y las declaraciones de impacto ambiental llevaban el aval de la Generalitat de Catalunya, de los responsables autonómicos en aquel momento sobre la materia.

La situación a día de hoy es que tenemos un Gobierno que lleva 18 meses siendo responsable de este tema; 18 meses, en un recorrido largo de unos 15 años, me parece que dan para lo que dan y convendrán conmigo en que la receptividad, la disposición al diálogo y a introducir las mejoras que sean posibles ha sido total hasta la fecha, pero evidentemente el redactado de la proposición no de ley de Esquerra Republicana, el Grupo Socialista no lo puede aceptar de ninguna manera porque sería incumplir incluso la legalidad vigente. No podemos decir de una forma sencilla, y yo diría que casi simple, que se van a incorporar y a materializar todas las propuestas de mejora que hay en el documento. Como les decía antes, tenemos unos proyectos, unas adjudicaciones, unos contratos que están vigentes y que requieren un análisis mucho más profundo que el de simplemente decir que se incorporen las propuestas del Cilma.

La respuesta del secretario de Estado de Infraestructuras al portavoz de Esquerra Republicana en esta Comisión, al señor Andreu, ha sido muy clara. Estamos dispuestos a dialogar siempre que haga falta, estamos dispuestos a incorporar aquello que sea incorporable, mantendremos todas las reuniones que convengan, que sean necesarias, con el propio Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient y con los ayuntamientos que quieran mantener estas reuniones, pero nos parece que la línea abierta por la moción que se ha presentado en el Senado y que ha mencionado el portavoz de Convergència i Unió es una buena línea. Por eso proponemos al Grupo de Esquerra Republicana una enmienda *in voce*, que está bastante en sintonía con la que ha propuesto la portavoz del Partido Popular, en la línea de decir que más allá de batallas políticas, que a menudo son espurias y oportunistas, deberíamos reflejar la voluntad de todos de que la obra se haga y se haga bien, que esto es lo que necesitan las comarcas de Girona desde hace ya demasiado tiempo. Por lo tanto, proponemos un redactado en el que se insta al Gobierno a estudiar con la máxima prontitud las propuestas del consorcio Cilma, formado por diversas administraciones locales de las comarcas de Girona, y a que se incorporen aquellas medidas correctoras previstas en la declaración de impacto ambiental del Ministerio de Medio Ambiente para la construcción del tren de alta velocidad a su paso por la provincia de Girona.

Señorías, más allá de hacer cuestión de temas que a veces pueden proporcionar un minuto de gloria en entornos determinados y mediáticos, más allá de todo esto, la perspectiva tanto hacia atrás como hacia delante debe ser amplia, debemos tener sentido de la responsabilidad institucional y procurar que esta obra tenga el máximo apoyo de los grupos políticos, porque así responderemos también al apoyo que ha tenido siempre de las instituciones gerundenses. Y eso sí, sin despreciar de

ninguna manera las propuestas de mejora que puedan venir de administraciones locales o de otros sectores de nuestras comarcas.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, hemos finalizado el debate. No se podrá votar hasta la una y media, porque es la hora que fijó el presidente. **(El señor Puig Cordón pide la palabra.)** No tiene turno, señor Puig. Pero aprovecharemos este tiempo para dos tipos de cuestiones: la primera, han formulado SS.SS. algunas enmiendas transaccionales, *in voce*, les ruego que las depositen por escrito en la Mesa antes de que iniciemos la votación, para que podamos organizar la misma, sabiendo SS.SS. que aquellas enmiendas *in voce* o transaccionales que no estén apoyadas en enmiendas sólo serán tramitadas si existe el acuerdo del conjunto de la Comisión. Es decir, si hay acuerdo de todos, todo es posible; si no, el Reglamento.

Ruego a los señores portavoces que se acerquen un minuto a la Mesa para resolver algunas cuestiones puntuales. **(Pausa.)**

Vamos a proceder a las votaciones en el mismo orden en que figuran en el orden del día, para no tener ningún tipo de problema.

La primera proposición no de ley está formulada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y tenía enmiendas de Convergència i Unió, del Grupo Popular y del Grupo Socialista.

Señor Herrera, exclusivamente para que diga S.S. su posición sobre las enmiendas.

El señor **HERRERA TORRES**: Simplemente que aceptamos la transaccional a la que hemos llegado y, por lo tanto, en breve podremos votarla por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Existe una transaccional que paso a leerles, que será la que someteremos a votación.

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adaptar en el plan de obras las medidas necesarias para que la llegada del AVE a Barcelona tenga las mínimas interacciones posibles con los servicios ferroviarios existentes de cercanías, regionales y de mercancías, haciendo todos los esfuerzos posibles por mantener los servicios actualmente existentes.

Pasamos a la votación. Votaremos a mano alzada, porque no hay todavía un dominio de la tecnología.

Efectuada la votación, dijo:

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

Señorías, pasamos a votar la proposición no de ley que figura en el orden del día como número 2, relativa al transporte interinsular entre islas no capitalinas, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

A esta proposición no de ley no se le han formulado enmiendas. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley.

Señorías, pasamos a votar la proposición no de ley relativa a la ampliación del Port de La Savina de Formentera, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Como no tiene enmiendas, se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 21; abstenciones, ninguna.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley.

A continuación pasamos a la proposición no de ley que figura en el orden del día con el número 4, relativa a la inclusión de Guadalajara en los carteles iniciales indicadores de las conexiones con las principales vías de comunicación que circunvalan Madrid, del Grupo Parlamentario Popular.

Aquí hay formulada una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. La portavoz del Grupo Popular, señora Font tiene la palabra.

La señora **FONT BONMATÍ**: No aceptamos la enmienda de sustitución propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Al no ser aceptada se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 20; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley.

Señorías, pasamos a continuación a la votación de la proposición no de ley que figura con el número 5, formulada por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència y Unió.

Esta proposición no de ley tiene enmiendas del Grupo Popular y de CiU, pero se votará, según manifestación de su portavoz, el señor Jané, en sus términos punto a punto.

Señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Aceptamos la autoenmienda de Convergència i Unió, que es la de adición de

un punto siete. Para ahorrar muchas votaciones, se pueden votar en bloque, si ningún grupo pide votación separada porque quisiera individualizar algún punto de la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea votación separada de alguno de los puntos? **(Pausa.)** Señor Jané, votamos en bloque la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió.

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

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido aprobada la proposición no de ley.

Señorías, pasamos a continuación a votar la proposición no de ley que figura en el número 6, sobre infraestructuras de Aragón a incluir en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

Señor Lanzuela, ¿acepta S.S. la enmienda?

El señor **LANZUELA MARINA**: Ante la peculiaridad de esta propuesta y de la enmienda que se hace, quiero aclarar que no es una iniciativa del Grupo Popular, sino que éste ha sido mensajero de todos los grupos de las Cortes de Aragón y que desde luego no es a mi grupo ni mucho menos a este modesto diputado, como se ha tratado de decir en el debate, a quien se dice que no anunciado, sino al conjunto de las Cortes de Aragón.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo, que no acepta S.S. la enmienda.

El señor **TORRES SAUQUILLO**. Señor presidente, no acepta pero argumenta. Me gustaría también a mí poder decir en treinta segundos algo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Torres, lleva usted razón, el señor Lanzuela debería haberse limitado a decir sí o no a la enmienda, porque si las Cortes de Aragón quieren mandar una proposición no de ley, tienen mecanismos constitucionales para hacerlo.

El señor **TORRES SAUQUILLO**: Por lo tanto es del PP, no de las Cortes de Aragón.

El señor **PRESIDENTE**: No hay ninguna discusión más.

Pasamos a votar la proposición no de ley que figura con el número 6 del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 20; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley.

Señorías, pasamos a votar ahora el punto número 7, formulada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, sobre mejora de la integración paisajística del tren de gran velocidad a su paso por las comarcas de Girona.

Señorías, a esta proposición no de ley se le ha formulado una enmienda transaccional que paso a leer a SS.SS., que será la que se someterá a votación.

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que se estudien, valoren y se dé respuesta con la máxima prontitud a las medidas correctoras propuestas por el consorcio Cilma, como uno de los interlocutores válidos, y consensuadas por las administraciones locales en relación a las obras del tren de alta velocidad a su paso por las comarcas de Girona.

Efectuada la votación, dijo.

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

Pasamos a la proposición no de ley relativa a la reposición de los servicios afectados por las obras de construcción del segundo cinturón de Vigo, formulada por el Grupo Parlamentario Mixto.

Señora Fernández, hay dos enmiendas del Grupo Popular, que entendí que S.S. no aceptaba. Y hay una enmienda transaccional entre la señora Fernández y el Grupo Socialista, pero para su tramitación requiere la conformidad de la Comisión. **(Pausa.)**

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Popular no da su conformidad. Se votará en sus propios términos la proposición no de ley.

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

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, hay empate y, tal como establece el reglamento en su artículo 8.3, se aplicará el voto ponderado en función de los grupos parlamentarios que han ejercido su voto. **(Pausa.)**

Según la ponderación que hace el letrado, ha obtenido 167 votos a favor, 164 en contra y 13 abstenciones.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la proposición no de ley.

Señorías, pasamos al punto número 9, sobre la mejora de la operatividad y calidad de los servicios proporcionados en el área de llegadas del edificio terminal del aeropuerto de Bilbao, formulada por el Grupo Parlamentario Socialista.

La portavoz ya comunicó anteriormente que no aceptaba la enmienda del Grupo Popular, con lo cual se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; en contra, ninguno; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la proposición no de ley.

Pasamos a la proposición no de ley número 10, relativa a la revisión del Plan Director del aeropuerto de Girona, formulada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Señora Palma o señor Sáez, para pronunciarse sobre las enmiendas que hay respecto de esta proposición no de ley.

La señora **PALMA MUÑOZ**: El señor Sáez ya lo hizo en su intervención y ha dicho que se votara en sus propios términos.

El señor **PRESIDENTE**: Se vota, pues, en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo.

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

Y votamos finalmente la que figura en el orden del día como número 12, sobre la cesión de la antigua travesía de la carretera N-332 a su paso por Villajoyosa.

Efectuada la votación, dijo.

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

Finalizado el orden del día, se levanta la sesión.

Se levanta la sesión a la una y cincuenta 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**