



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2005

VIII Legislatura

Núm. 395

## FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 22

celebrada el miércoles, 19 de octubre de 2005

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Proposiciones no de ley:

- |  |   |
|--|---|
| — Para que el Gobierno clarifique los costes y fecha de entrada en servicio de las infraestructuras de carretera y de ferrocarril previstas en la provincia de Granada. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001158.) . . . . . | 2 |
| — Relativa al cruce en la carretera N-525 en Albarellos. Montorrei (Ourense). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000552.) . . . . .  | 6 |
| — Sobre el incremento presupuestario del soterramiento de vías en el tramo Lleida-frontera francesa en el tren de gran velocidad (TGV). Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC). (Número de expediente 161/000881.) . . . . .                          | 8 |

	Página
— Por la que se insta al Gobierno a establecer la gratuidad de los peajes de la autopista AP-7 comprendidos entre el aeropuerto de Girona y Girona sud durante las obras de desdoblamiento de la carretera N-II. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000780.) . . . . .	10
— Relativa a la adopción de las medidas necesarias para que se mantengan las previsiones relativas a las fechas de puesta en servicio de todas las líneas de alta velocidad a su paso por la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, así como de las conexiones con otras comunidades autónomas. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000250.) . . . . .	14
— Sobre la liberalización parcial de la autopista AP-7. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000965.) . . . . .	17
— Relativa a la eliminación de la construcción de una autovía alternativa a la del valle del Huerna del Plan estratégico de infraestructuras y transportes (PEIT). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001162.) . . . . .	21
— Relativa a las obras correspondientes al aeropuerto de Huelva. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001232.) . . . . .	23

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

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión.

La Mesa estima que no se votará antes de las 12:30. Se han propuesto diversas modificaciones del orden del día que paso a relatarles si no hay inconveniente. La proposición no de ley que figura en el orden del día como número 6 pasaría a ser la número 1; en segundo lugar, la que figura en el orden del día como número 4 pasaría a ser la número 2; y en tercer lugar, la que figura como número 8 pasaría a ser la número 3. **(El señor Rodríguez Sánchez pide la palabra.)**

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Yo tengo un horario por la mañana y no puedo estar aquí esperando. Ya tenía que irme a las diez y media, prescindí de ir a las diez y media, y ahora no puedo prescindir de ir a las once y media a los compromisos que tengo.

El señor **PRESIDENTE**: Veo que la proposición no de ley que presenta S.S. es la número 2. Si les parece al resto de SS.SS., la número 2 se queda en segundo lugar, con lo cual la número 6 pasaría a ser la número 1, la número 2 se mantendría igual, la número 4 sería la tercera y la número 8 iría en cuarto lugar. La Presidencia intenta aunar todos los intereses, que no siempre es fácil; en este caso esto es lo único que se me ocurre para conciliar las peticiones de todos ustedes.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: ¿Cuándo se debatiría la primera?

El señor **PRESIDENTE**: La 1 pasaría a ser la quinta.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Hay que reajustar esa también.

El señor **PRESIDENTE**: En primer lugar se debatirá la que figura con el número 6 del orden del día; en segundo lugar, la que figura con el número 2, en tercer lugar, la que figura con el número 4; en cuarto lugar, la que figura con el número 8 y el resto en el orden que está establecido.

El señor **ORIA GALLOSO**: Señor presidente, es que tenemos Comisión de Economía y tenemos la número 4.

El señor **PRESIDENTE**: El problema es que todas las señorías que piden el cambio es porque tienen otra Comisión a la que tienen que ir. Lo dejamos tal y como acabamos de decir.

— **PARA QUE EL GOBIERNO CLARIFIQUE LOS COSTES Y FECHA DE ENTRADA EN SERVICIO DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERA Y DE FERROCARRIL PREVISTAS EN LA PROVINCIA DE GRANADA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001158.)**

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos el debate con la proposición no de ley que figura en el punto número 6, del Grupo Popular, para que el Gobierno clarifique los

costes y fecha de entrada en servicio de las infraestructuras de carretera y de ferrocarril previstas en la provincia de Granada.

Para su defensa tiene la palabra su portavoz, la señora Fernández de Capel.

La señora **FERNÁNDEZ DE CAPEL BAÑOS:** Señorías, el Partido Popular no pide en este momento ninguna obra nueva, ninguna actuación distinta a lo que ya se viene proyectando en Granada desde hace muchos años, sino simplemente exige del Gobierno algo tan simple como que sepamos qué pasa, que clarifique, que no diga en un documento oficial una cosa y en otro la contraria; pide que sepamos en cada momento, en la medida de lo posible, sin exigencias tampoco que rayen en lo extraordinario, cómo van las cosas y cómo se están desarrollando. Porque, si escuchamos la venta que la señora ministra, el Gobierno y los representantes del Partido Socialista en la provincia de Granada hacen de alguna de las situaciones referentes a las obras de Granada, nos encontramos con algo realmente prodigioso. Como yo no puedo creer en la mala fe de los políticos, porque no lo puedo creer, a lo mejor existe pero yo no lo creeré, tendré que verlo, pienso que muchas de las cosas se deben a una utilización partidaria de cuestiones que deberían ser cuestiones de Estado que nos afectan a todos los implicados en el bienestar de nuestra provincia y no a demagogia política. Yo quiero recordar a este respecto que en noviembre de 2003, el Partido Socialista en la Junta de Andalucía, en el Pleno del Parlamento andaluz —y el presidente no me dejará mentir porque él votó esa propuesta—, exigía al Gobierno del Partido Popular a la sazón que las obras de la Bailén-Motril estuvieran terminadas en 2005 y las de Nerja-Adra estuvieran terminadas antes de finalizar 2005. Con lo cual, y como esta propuesta fue votada por la señora ministra y el presidente que tiene el honor de presidirnos en este momento, entonces también diputado andaluz, nosotros pensamos que, si en ese momento el Partido Socialista de Andalucía creía que eso era posible, a lo mejor no era tan posible y entraba dentro de esa demagogia habitual a la que nos tienen acostumbrados en Andalucía, porque no podemos entender que cuando el Partido Socialista está en el Gobierno de Madrid se haga también trampas en el solitario.

Nosotros tenemos, por ejemplo, contestaciones de este año —registro de entrada 4552, y es una de las muchas que podemos dar— de la señora ministra que dicen: una serie de obras, tramos, etcétera, salvo el tramo Guadalfeo-La Gorgoracha con finalización prevista a finales de 2007. Este es uno de los muchos documentos que podemos sacar. Y si nos vamos al anexo de inversiones reales para el año 2006 de los Presupuestos Generales del Estado, nos metemos en enero de 2010, porque resulta que lo que ha finalizado en 2007 tiene presupuesto en 2008 y un presupuesto redondeado en 2009, con lo que estaremos en enero de 2010 y la obra todavía no habrá terminado. Ejemplos como estos en los que el

ministerio, en dos documentos oficiales, se contradice por escrito confirman nada menos de la Vicepresidencia del Gobierno y del presidente del Congreso de los Diputados, a quien se remite el secretario de Estado de Relaciones con las Cortes, lo que decimos de que la situación está poco clara, y si analizamos uno a uno los tramos, las situaciones se contradicen. Lo que estamos viendo ahora es que la señora ministra vuelve a salir el otro día y dice que antes de acabar la legislatura ese tramo estaría terminado. Estas son cosas que no podemos entender. Yo quisiera saber simplemente cuándo se dice la verdad: ¿cuando se dice una cosa, cuando se dice otra o incluso cuando se dice una distinta? Yo les pido que no estén cambiando todos los días, haciéndose ustedes mismos trampas en el solitario.

Otra de las grandes confusiones que crea el Partido Socialista en el Gobierno en la provincia de Granada es con relación al ADIF. En los Presupuestos Generales de 2005 presentaron una partida global, multimillonaria, porque se tenía constancia de que el presupuesto en todas las inversiones ministeriales bajaba el año pasado un 33 por ciento y, sin embargo, la gran partida, la partida estrella era la del ADIF, que no aparecía ni detallada ni pormenorizada. De esa partida enorme no se ha ejecutado, a día de hoy, ni siquiera el 20 por ciento de lo presupuestado, con lo cual la provincia se siente cuando menos engañada, y quienes seguimos el asunto no podemos entender que esto sea una casualidad, que sea de buena fe, cuando incluso en la Comisión, y aviso de ello al presidente, falta documentación de alguna de las cuestiones que luego se esgrimen políticamente. ¿Es que se hurta información al Parlamento cuando la pedimos vía Mesa del Congreso y todavía no existen alguna de las informaciones que luego salen? ¿Es que el ministerio se entiende directamente con los grupos políticos y salta por encima de la representatividad del Congreso de los Diputados? Todas estas cosas ocurren a diario y alguno de los presupuestos aparecen de esa misma forma.

Algunos contenidos del Plan General de Infraestructuras nos tienen perplejos, se dice que pueden ser revisables proyectos y presupuestos cada cuatro años. Si esto no es una incertidumbre, que venga Dios y lo vea. Pero alguna de las cosas que yo exijo para mi provincia es que los documentos oficiales digan todos lo mismo. Fíjense qué poca cosa. Esto no tendría nadie ni que exigirlo. Esto se lo tienen que exigir los representantes públicos. Para vergüenza de un ministerio le tendría que exigir al propio ministerio decir en todos sus documentos lo mismo. El ministerio no puede mandarnos una cosa y la contraria en el mismo periodo de tiempo porque, si no, en algún sitio está mintiendo. Estas cosas no tendrían que venir al Congreso, pero el Congreso es la voz de la ciudadanía y lo exigimos. En este punto quiero recalcar que volvemos a estar en esas grandes partidas que, por ejemplo, fueron fundamentales y siguen sin aparecer presupuestadas en el anexo de inversiones reales para el año que viene. Se han retrasado las obras por unas modificaciones, las cuales las hemos pedido en tiempo y

forma, estamos fuera de plazo, hemos pedido amparo, y seguimos sin saber a qué obedecen esas modificaciones, en qué han consistido o en función de qué. Según hemos oído, por alguna de las obras que se llevan adelante, esas modificaciones no existen. No sabemos dónde van a aparecer estructuras que estaban proyectadas, por ejemplo, la famosa conexión con la Alpujarra que ahora desaparece de los Presupuestos Generales del Estado y no vemos ni dónde ni cuando se va a hacer. Es decir, tenemos una serie de cosas que son lamentables que lo único que demuestran es que el ministerio dice en cada sitio una cosa distinta, a pesar de la viveza de la señora ministra, —viveza que algún escritor dice que puede parecer que es agudeza—, que le impide muchas veces decir lo mismo en cada situación. Yo simplemente exijo, señorías, instar al Gobierno a que clarifique las cuestiones y no nos puede contestar para una misma pregunta dos cosas; no puede contestar oficialmente que una obra se acaba en 2007 y presupuestarla hasta 2010. ¿De qué estamos hablando? El ministerio tiene también la responsabilidad del respeto institucional y esta Comisión tiene la responsabilidad —y el señor presidente, que conoce muy bien la provincia, sabe que a ella también se le debe ese respeto institucional— de exigir desde esta Comisión que se nos digan las cosas.

En estructuras ferroviarias volvemos a lo mismo. Con un plan revisable cada cuatro años en proyectos y en presupuestos, dígame usted qué seguridad o qué clarificación podemos tener, y este año tenemos otra vez lo mismo, partidas que aparecen sin desglosar. Y esto, siempre se lo digo, me resulta cuanto menos muy poco político, y conociendo la agudeza del Partido Socialista para vender cosas, veo que ahí le falla su estrategia cuando teniendo una gran partida no la pormenorizan y no nos dicen a dónde va a ir.

El señor **PRESIDENTE**: Termine, señora Fernández de Capel.

La señora **FERNÁNDEZ DE CAPEL BAÑOS**: Termine, con su benevolencia, señor presidente.

Finalizado el ejercicio de 2005 hemos visto que la partida estrella de los presupuestos de 2005 no se ha ejecutado para las infraestructuras ferroviarias en la provincia de Granada, y mucho nos tememos que esto forma parte de la trampa constante a la que estamos sometidos cuando la mayoría de las próximas partidas aparecen sin especificar en relación al ferrocarril y a carreteras, y algunas ni aparecen. Durante 2005 se nos estuvo diciendo que el Plan especial de carreteras habría contemplado para ese año tres tramos que no aparecían ni siquiera en el presupuesto, y nos dijeron: no, es que va presupuestado por el método. Pero incumplieron la Ley 13/1996, que en el artículo 147 dice que deben de ir detallados todos y cada uno de los periodos de ejecución. Este año sí aparecen, pero durante 2005 pasó lo que ya nos temíamos, que ni apareció, ni se ha ejecutado, ni en el anexo de inversiones reales que nos manda el

ministerio ha aparecido durante 2005 la más mínima inversión en esa zona. Por tanto, lo único que le pido a la Comisión es instar al Gobierno al respeto institucional que la Comisión le debe también a los ciudadanos de Granada, que clarifique y especifique esas grandes contradicciones que nos hace llegar por escrito el ministerio.

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

El señor **ESTRELLA PEDROLA**: Afortunadamente, señorías, los ciudadanos de Granada saben perfectamente dónde están los incumplimientos y saben ahora que por primera vez los compromisos políticos se están cumpliendo. Les doy un solo dato, en dos años de presupuestos del Gobierno del Partido Socialista lo que está comprometido con Granada en inversiones en infraestructuras supera todo lo invertido por el Partido Popular a lo largo de sus ocho años de mandato. Incumplimiento es que un Gobierno anuncia en el año 1999 que la Bailén-Motril va a estar terminada en 2003. Fue generoso el Parlamento de Andalucía cuando fijó como fecha objetivo 2005 a la vista de los retrasos continuados que llevaban las obras en esa carretera tan imprescindible para la provincia de Granada. Por no hablar de la autovía del Mediterráneo, din duda la obra que va a vertebrar la parte más dinámica de Andalucía, toda la costra andaluza, donde hay un vacío en la provincia fundamentalmente de Granada de construcción de esa autovía. Es una obra ingente, compleja.

¿Saben ustedes cuánto se ha construido en los ocho años del Partido Popular, cuánto se ha invertido? Un 12 por ciento. Basta mirar las cifras, basta mirar el esfuerzo necesario, y eso sitúa la finalización de las obras en 2015. Pues bien, ahora, con la decisión del Gobierno de poner en marcha el Plan extraordinario de carreteras, estamos en condiciones de decir que a mediados de 2009 esa obra va a estar finalizada, seis años antes de lo que lo hubiera hecho el método del Partido Popular de ir dilatando las inversiones y los presupuestos, porque invertir un 12 por ciento en esa obra tan imprescindible para el conjunto de Andalucía la verdad es que no refleja una gran voluntad política. Por no hablar de la Bailén-Motril, que empieza en Bailén y termina en Motril y tiene ciento y pico kilómetros. Con el Gobierno del Partido Socialista se construyeron 120 kilómetros; el Partido Popular en ocho años ha construido 27; de lo que tenían que invertir para los tramos que quedan, que son pocos pero alguno de ellos muy complejo, se ha invertido el 4 por ciento. Es decir, ha habido un desinterés absoluto por atender lo que era y lo que es una demanda de los ciudadanos granadinos, porque la señora portavoz del Grupo Popular sabe perfectamente que es una obra imprescindible para los ciudadanos de la costa de Granada, que su ausencia está bloqueando el desarrollo de dicha costa.

Pues bien, olvidándonos ya de que en diciembre de 1999 se nos dijo por parte del Gobierno que todo estaría terminado en 2003, que el señor Torres Hurtado, hoy alcalde de Granada, entonces delegado del Gobierno en Andalucía, anunciaba que esos plazos se iban a cumplir para 2003, generoso fue el Parlamento de Andalucía al darle un poquito de margen a la vista de la falta de eficacia del Gobierno del Partido Popular en sus compromisos con Granada. Ustedes ahí tuvieron una serie de retrasos. Yo no voy a mirar para atrás, preferimos mirar hacia delante, y esa obra va a estar terminada y, salvo problemas como terremotos o derrumbamientos, con los compromisos de inversión establecidos, con proyectos que ya están ejecutándose, podrá estar para ser disfrutada por los ciudadanos en un día tan simbólico para los andaluces como el 28 de febrero del año 2006. Así de sencillo.

Ahora, ¿se pueden pedir compromisos de fechas, como lo hacía el Partido Popular, para obras que no cuentan siquiera con proyectos? Pongámonos, por ejemplo, en el caso del AVE. Del AVE nos dejaron dos kilómetros en obras y un tramo en licitación, tramo que además inauguraba de manera bastante vergonzosa el señor Álvarez-Cascos en plena campaña electoral, pero ese tramo que estaba haciendo el Partido Popular no era una línea de alta velocidad, sino una lanzadera con un solo ramal de una sola dirección, era más de lo mismo, era condenar a Granada al atraso e impedir que a Granada llegase el progreso de la alta velocidad. Ha habido que reestructurar todo esto, ha habido incluso que modificar el proyecto que había licitado el Gobierno del Partido Popular para evitar eternizarnos en una querrela con el Ayuntamiento de Antequera, porque entiende que ese trazado tenía unas consecuencias medioambientales que no eran tolerables, y, ante la perspectiva de ver bloqueada esa obra por la demanda por esa actuación en los tribunales, se ha modificado el proyecto. Eso supone cierto retraso, pero en la actualidad la práctica totalidad de los tramos del AVE se encuentran ya en fase de licitación, y a lo largo de este año ha habido un proyecto licitado, se han adjudicado tres y últimamente se han licitado otros cuatro. El problema, señorías, es que no había proyectos, y si no los hay, ¿cómo puede un gobierno comprometerse a un plazo de ejecución? La retórica da mucho de sí, pero yo creo que todos hemos aprendido mucho del pasado y no queremos cometer los mismos errores, sobre los que no vamos a pasar ninguna factura porque no tendría ningún sentido, pero errores los hubo.

Podemos hablar de la segunda circunvalación de Granada, cuatro tramos de 28 kilómetros, muy fáciles de hacer, un terreno totalmente llano, sin ningún obstáculo montañoso, rocoso. Solo necesita contar con un trazado, con voluntad política y, a partir de ahí, la inversión, pero hoy estamos todavía sin un solo proyecto. El Gobierno del partido Popular no dejó un solo proyecto. Eso sí, estaba anunciada en 1997. ¿Qué hubieran dicho los ciudadanos si cuando se anunció en 1997 por el director

general de Carreteras la segunda circunvalación, esa obra tan simple se hubiera dicho que iba a tardar 12 ó 14 años? Nos hubiéramos echado las manos a la cabeza. Se nos dijo que iba a ir rápido y hemos estado esperando. Solo en los presupuestos de 2004 el Gobierno introdujo un cantidad muy importante, 5.000 euros. Eso es lo que figuraba en los presupuestos, y eso es lo que nos ha dejado el Gobierno del Partido Popular. Eso y un trazado para esa obra de segunda circunvalación. Supongo que como empezaron hace ya tanto tiempo anunciando la que era la obra imprescindible, la obra que se iba a hacer con voluntad política y determinación, debieron utilizar alguna cartografía mejor que la que el señor Rodríguez nos ha distribuido, que debía de ser del ejército americano, pero de la Segunda Guerra Mundial, porque se ha descubierto que esa obra atraviesa polígonos industriales enteros por el centro, incluso viviendas. Ha habido que modificar, de nuevo, en la parte de redacción del proyecto, lo que se había ejecutado durante el Gobierno del Partido Popular. Señorías, desde el rigor, desde la convicción de que hoy los ciudadanos saben que a lo que se ha comprometido el Partido Socialista en Granada en la campaña electoral, por primera vez un partido está cumpliendo esos compromisos de inversión en infraestructuras imprescindibles para Granada, sabiendo que todo permite asegurar que en febrero de 2006 estará terminada la Bailén-Motril, después de tantos atrasos. Esa obra que el señor Álvarez-Cascos y el señor Ollero, ex compañero nuestro en esta Cámara, decían que iba a estar terminada en 2003. Y que la autovía del Mediterráneo no va a estar en 2015, como lo hubiera estado con la proyección de inversiones que llevaba el Gobierno del Partido Popular, sino a mediados de 2009, todo ello si no ocurre algún problema serio con el desarrollo de las obras. Sabiendo todo eso, sabiendo que entre los años 2005 y 2006 el Ministerio de Fomento va a invertir en Granada una cantidad bastante superior a la invertida por el Gobierno del Partido Popular en los ocho años, sobran esas suspicacias. Señora Fernández de Capel, siempre tiene la posibilidad de recabar por la vía del control al Gobierno las informaciones que estime oportunas, pero si queremos ser rigurosos y serios ante los ciudadanos, su proposición no de ley para que el Gobierno clarifique los costes y fecha de entrada en servicio de las infraestructuras de carreteras y de ferrocarril previstas en la provincia de Granada tendría que tener un añadido para no engañarnos a nosotros mismos, y es que se produzca a partir del momento en que se disponga de los respectivos proyectos constructivos. Esa es la enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández de Capel, tiene la palabra solo a efectos de si acepta o no la enmienda.

La señora **FERNÁNDEZ DE CAPEL BAÑOS**: No la acepto, señor presidente, porque estamos hablando de

proyectos que ya están en ejecución, sobre los que el Ministerio, como ya he dicho aquí, algunos de ellos con nombres y apellidos, dice una cosa y la contraria.

— **RELATIVA AL CRUCE EN LA CARRETERA N-525 EN ALBARELLOS, MONTERREI (OURENSE). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000552.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún otro grupo desea intervenir para fijar su posición? (**Pausa.**)

Pasamos al punto 2.º del orden del día, que es el que figura en segundo lugar, relativo al cruce de la carretera N-525 en Albarellos, Monterrei (Ourense.) La proposición no de ley número 8 sigue en octavo lugar, los dos portavoces la mantienen como número 8.

Tiene la palabra el señor Rodríguez para defender su proposición no de ley.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: De forma muy breve, utilizando las fotografías aéreas que he entregado a los miembros de la Cámara, el tema que vamos a tratar hace referencia a la seguridad vial y, por lo tanto, a la seguridad de la vida de las personas en un tramo de la carretera nacional 525, a su paso por el municipio de Monterrei, concretamente a su paso por la capital del municipio que es Albarellos. Comprobarán que en la primera fotografía del plano general o panorámico desde el aire, se puede observar en la parte norte a la izquierda un cruce que, desde todo punto de vista, se considera que necesita un paso subterráneo, debido a que una de las intersecciones, la primera hacia el norte, es un camino muy utilizado con destino a faenas de carácter agrícola y también algunos de los servicios del ayuntamiento, en particular a su campo de fútbol. La que tienen ustedes situada en la parte derecha inferior se trata de un cruce del que ya ven ustedes su complejidad (lo verán después en un primer plano), en el cual se han producido accidentes graves con muertes de personas. En el año 2004 fueron cinco personas y aún laten los ecos de un accidente de autobús donde murieron varias personas y tuvo un gran impacto en la opinión pública. En una recta tan larga como la que ven, las velocidades no eran apropiadas, teniendo en cuenta que existía una posibilidad muy grande de siniestralidad que se concretó en muchas ocasiones y que llevó a que el ayuntamiento tuviese que posicionarse a este respecto en 2002, solicitando algunas soluciones técnicas, como la de un paso subterráneo en el primero de los cruces a los que aludí. Hoy en día la alarma está algo paliada por el hecho de que en el cruce, que tienen en la parte derecha inferior, se colocaron varias señales prohibiendo circular a velocidades superiores a 60 kilómetros por hora. Además, hay varios coches de radar que sirven para que los conductores estén sobreaviso y de forma cautelosa y por precaución conduzca de forma no temeraria en esta zona. Está claro

que es necesario que se realicen obras que garanticen la seguridad de los peatones. Las obras que se proponen en el primero de los casos —pueden ver la foto en este plano focalizado en primera instancia, es el cruce al que aludimos al principio, es decir, el que está situado en la panorámica general en la parte izquierda— se refieren a la construcción de un paso subterráneo. En el otro —en la parte inferior a la derecha, que pueden ver ustedes con más precisión en la fotografía del primer plano— lo que se propone es la realización de una rotonda. Tienen que tener en cuenta que precisamente ahí es donde se realiza la intersección de la antigua carretera nacional 525 con la nueva, y que es entrada y salida de muchos vehículos del núcleo urbanizado de Albarellos. Tienen que tener en cuenta que la foto no reproduce lo que son rasantes y rampas que a veces impiden que los conductores puedan tener una visibilidad clara no solo del paso de personas, sino también de vehículos rodados. Solo me queda decir que las dos enmiendas que se han presentado precisan la petición que hacemos. No tenemos inconveniente en aceptarlas y nos gustaría que llegásemos a un acuerdo transaccional para poder votarlas por unanimidad.

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

El señor **DELGADO ARCE**: Señorías, celebramos estar hoy hablando en la Comisión de Fomento de este tema relacionado con el cruce de Albarellos, Monterrei, en la provincia de Ourense, que es una cuestión que ha suscitado el interés de los parlamentarios de esta Cámara en esta legislatura, en la anterior y de todos los grupos políticos. También el Grupo Popular ha seguido muy de cerca este problema enorme de seguridad vial que hay en esta carretera y que viene provocando accidentes de importancia ya desde hace más de dos décadas. Esto no es un asunto que se haya suscitado en los últimos cinco, tres o dos años, repito, ya desde el año 1980 y antes se vienen produciendo gravísimos accidentes de tráfico. ¿Por qué? Porque además de las especiales características de la zona, que ha relatado con mucha precisión el señor Rodríguez, estamos ante una zona muy transitada. La autovía de las Rías Baixas, que está en las proximidades, no ha restado tráfico a este tramo de la Nacional 525 a su paso por el municipio de Monterrei, ya que es un lugar de paso obligado para muchos vecinos de la zona que se desplazan a Verín o que tienen que utilizar este tramo para acceder a otros enlaces con la A-52, como el enlace de Vilaza y también el municipio de Cualedro. Por tanto, es imprescindible la ejecución de estas obras que se concretan en la proposición no de ley y que ha venido reclamando de una manera insistente el Pleno del Ayuntamiento de Monterrei, un ayuntamiento gobernado con mayoría absoluta por el Partido

Popular, pero en el que también los concejales del Partido Socialista y del Bloque Nacionalista Galego se han unido siempre en la adopción de mociones que tengan como finalidad recabar del Ministerio de Fomento la adopción de medidas necesarias para solventar este problema. Así, hay que referirse al acuerdo plenario de 10 de mayo de 2002, por el que se acuerda solicitar al Ministerio de Fomento un paso subterráneo en la nacional 525 en Albarellos, y la posterior moción del Grupo Parlamentario Popular, registrada el 14 de septiembre del 2004, en la que se solicitaba, después de un gravísimo accidente ocurrido en septiembre de 2004, rápidamente la ejecución del paso subterráneo y la ejecución también, si fuera posible, de una rotunda; moción que fue debatida en el Pleno del 6 de octubre del 2004, además de otra moción que presentó el Grupo Socialista y otra que presentó el Grupo del Bloque Nacionalista Galego, y se aprobó por unanimidad reiterar nuevamente la petición del 10 de mayo de 2002 y pedir un paso subterráneo y la ejecución de la rotonda. El Ministerio de Fomento contestó con fecha 26 de octubre de 2004 al señor alcalde presidente del Concello de Monterrei comunicándole que el asunto estaba en la unidad de carreteras, que en el entorno del punto kilométrico 172/825 existía una actuación prevista por el Ministerio de Fomento para construir un paso inferior de 7 metros de anchura y cinco metros de gálibo vertical tipo pórtico, que dicho paso resolvería a distinto nivel los accesos de la nacional 525 a la zona, y que existía un estudio por parte de la unidad de carreteras para mejorar la intersección existente en la zona. Es cierto que creíamos que en este ejercicio 2005 en el que estamos comenzarían estas obras, pero todavía no han comenzado. Sí sabemos, por respuesta que se ha dado a este diputado con fecha 27 de junio de 2005, que existe ya una previsión de actuación. Por la madurez en sí ya de los proyectos, por la urgente necesidad de materializar estas infraestructuras es por lo que hemos presentado nuestra enmienda; una enmienda que pretende precisar un poco más el punto primero de la proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego, del Grupo Mixto. Ellos dicen: realizar con urgencia la construcción de un paso inferior tal y como se prometió. Nosotros queremos explicitar más porque creemos que eso es viable ya y, por tanto, nosotros decimos: que el Congreso inste al Gobierno a ejecutar en el ejercicio presupuestario próximo, en 2006, esta actuación comprometida por el Ministerio de Fomento de un paso inferior, tal como fue solicitado por unanimidad de los grupos políticos representados en el Pleno del Ayuntamiento de Monterrei, y así garantizar la seguridad vial. Creemos que es posible y, por tanto, lo solicitamos y trataremos de aunar con el representante del Grupo Socialista y por supuesto con el autor de la proposición, el señor Rodríguez, un texto que sirva para que unánimemente sea aprobado por esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE:** También ha presentado enmienda el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra su portavoz el señor Fidalgo.

El señor **FIDALGO FRANCISCO:** De las características del cruce y de la obra de la que estamos hablando no voy a añadir nada, porque ya los parlamentarios que me han precedido lo han expuesto adecuadamente y además gráficamente, como el señor Rodríguez, aportándonos incluso fotografías aéreas. Sí quiero hacer mención a algunas puntualizaciones importantes. La primera de ellas es que esta proposición no de ley en la que se pedía una actuación urgente es una proposición no de ley publicada en el Boletín de las Cortes el 26 de enero. En aquel momento se pedía una actuación de urgencia. Quizá para situarnos mejor en la importancia y en la gravedad de lo que estamos hablando, tendría que decir que toda esta última fase de preocupación a la que antes se referían los parlamentarios comenzó realmente a raíz de un accidente que se produjo en esa zona el 19 de diciembre del 2004, con el resultado de un muerto y cuatro heridos graves. Pero es que tres meses antes y en el mismo sitio se había producido otro accidente con dos fallecidos, y en el entorno del punto kilométrico 171/172 de la nacional 525, en el tramo Pazos (Verín) y Albarellos (Monterrei), en los diez últimos años se han producido 80 accidentes con daños materiales y 84 con víctimas, 9 muertos, 37 heridos graves y 90 leves. A raíz del accidente de diciembre de 2004 la inquietud de los vecinos se incrementó notablemente y también lógicamente la preocupación de los representantes políticos y concretamente de los diputados. Así, los propios vecinos presentaron a la subdelegación del Gobierno un pliego de firmas solicitando diversas mejoras tanto en lo que se refiere al paso subterráneo al que antes ha hecho alusión y sobre todo a la intersección, porque no quedaba claro en los anteriores anteproyectos que esa intersección tuviera una solución adecuada. Yo mismo se lo comuniqué al señor alcalde. Tengo que hacer la precisión de que el municipio al que nos estamos refiriendo es mi municipio de nacimiento y que en la intersección de la que hablamos se han visto afectados incluso familiares directos míos, con lo cual evidentemente la sensibilidad y mi conocimiento es muy mediato y real. Como digo, le he comunicado al alcalde las diferentes iniciativas que se iban a poner en marcha. Ya el 11 de enero, pocos días después de producirse el accidente, este diputado dirigió una carta al director general de Carreteras interesándose por el asunto e instándole a que agilizase y tomase las medidas oportunas a fin de resolver el problema. En respuesta de febrero se nos informa que efectivamente el ayuntamiento había solicitado mejoras consistentes en un paso inferior en el año 2002 y que se había aprobado una orden de estudio el 19 de julio de 2002. Estamos hablando en este momento de esta información que se me traslada en enero de 2005, es decir, que en tres años ha habido un retraso o como mucho una falta de diligencia para agilizar las obras. En enero de 2005 el

proyecto se hallaba en fase de licitación de contrato de consultoría y asistencia técnica y continúa el descontento de los vecinos porque perciben claramente que solamente se va a resolver el paso inferior. Con múltiples reuniones con los propios vecinos y las loables iniciativas de estos, en continuo esfuerzo por trasladar su inquietud y su visión de cuál era la solución real para el problema real, que es el de la intersección de entrada al pueblo de Albarellos, también teniendo en cuenta que ya en aquel momento se limita extremadamente la velocidad, como antes ha comentado el señor Rodríguez, se ponen en marcha unas medidas provisionales y en enero, febrero, marzo y abril se continúa por parte de este diputado haciendo gestiones a diferentes niveles para que se agilice todo el proyecto. En mayo del año 2005 se informa por parte de la unidad de carreteras que el proyecto a redactar abarca también desde el paso inferior al cruce. Por lo tanto, ya se incorpora definitivamente al proyecto la resolución de la intersección o cruce más problemático. Ese mismo mes de mayo este diputado dirige una carta al secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación solicitándole que impulse y agilice la tramitación administrativa y la ejecución de la obra consecuente. En respuesta del secretario de Estado de 21 de junio, se me comunica que el 7 de junio ya se ha adjudicado la asistencia técnica para la redacción del proyecto de construcción, que debido a los trámites administrativos es imposible licitar la obra en 2005, pero que ha dado instrucciones para que se incluya en la previsión de licitación de obras de conservación de 2006. Pues bien, en septiembre de 2005 se me confirma que el proyecto ha sido redactado y que la obra podrá ser licitada en 2006, y el propio subdelegado del Gobierno comunica al alcalde, a los vecinos interesados y a los medios de comunicación tales previsiones, con lo cual, evidentemente, la obra está perfectamente encauzada, sobre todo, teniendo en cuenta que precisamente las previsiones presupuestarias para obras de conservación y seguridad vial en la provincia de Ourense para 2006 son de 28 millones de euros. Por lo tanto, en este periodo se han realizado todas las gestiones sobre esto que fue trasladado al Parlamento como una actuación urgente, y además se ha actuado con diligencia por parte del Gobierno a efectos de que, efectivamente, en el año 2006 se produzca la licitación de la obra. Como verán, es un proceso bastante laborioso y es un ejemplo más de la dedicación de los diputados a las cosas concretas y de cómo el empeño permite sacar adelante este tipo de cuestiones. Tengo que añadir que probablemente dicha obra tenga continuidad en el tramo que enlaza la intersección de Albarellos con Pazos; ese kilómetro problemático.

Se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Popular. Consideramos que es una enmienda parcial, dado que solo contempla una de las partes de la propuesta del Bloque Nacionalista Galego. En todo caso, hemos presentado una enmienda de sustitución que contempla tanto la enmienda del Grupo

Parlamentario Popular como la petición inicial del Bloque Nacionalista Galego. Esto, junto con la existencia del compromiso por escrito del secretario de Estado de Infraestructuras de disponer todo para la licitación de la obra en el año 2006, hace que merezca la pena tener en consideración esta enmienda de sustitución.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea intervenir para fijar su posición? (**Pausa.**)

En consecuencia, tiene usted la palabra, señor Rodríguez, simplemente para decir si acepta o no las enmiendas formuladas por el Grupo Parlamentario Popular y por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Ya dije que llegaremos a una enmienda transaccional que haremos llegar a la Mesa inmediatamente.

— **SOBRE EL INCREMENTO PRESUPUESTARIO DEL SOTERRAMIENTO DE VÍAS EN EL TRAMO LLEIDA-FRONTERA FRANCESA DEL TREN DE GRAN VELOCIDAD (TGV). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC). (Número de expediente 161/000881.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la proposición no de ley que figura en el orden del día con el número 4, sobre el incremento presupuestario del soterramiento de vía en el tramo Lleida-frontera francesa del tren de gran velocidad, formulada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya. Señor Andreu, tiene S.S. la palabra para defender su proposición no de ley.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Presidente, señorías, esta proposición no de ley viene motivada por el soterramiento de las líneas de ferrocarril en la población de Villafranca del Penedès aprovechando el paso de las líneas del tren de gran velocidad. En su tiempo se firmó un convenio sobre lo que tenía que aportar ADIF y el Ayuntamiento de Villafranca del Penedès y posteriormente ADIF realizó modificaciones en el proyecto para incorporar nuevas medidas antiincendio. Para sorpresa del ayuntamiento, al incorporar ADIF estas medidas, que suponían un incremento del coste, hizo una nueva propuesta de modificación de convenio al ayuntamiento, incrementando la parte que tenía que soportar el Ayuntamiento de Villafranca. Creemos que esto no es de recibo en unas relaciones contractuales normales. La incorporación unilateralmente de otras medidas de seguridad después de haber firmado un convenio tiene que ir a cuenta de la entidad u organismo que propone estas nuevas medidas contra los incendios, por lo cual en el caso de Villafranca y de otros posteriores el incremento de coste debido a nuevas exigencias de seguridad tiene

que ir a cargo de la Administración que las incluye, en este caso ADIF.

Respecto a la enmienda del Grupo Parlamentario Popular que hace referencia al paso del tren de gran velocidad por Barcelona, al no haber convenio en la tunelación Sants-La Sagrera porque es una obra íntegramente de ADIF, no viene a cuestión su incorporación ya que distorsionaría el problema que se está produciendo en Vilafranca del Penedès. Sintiéndonlo mucho, no podemos aceptar esa enmienda. Sí aceptaríamos una enmienda transaccional del Grupo Parlamentario Socialista. Aunque no incorpora nada sustancial, creemos que es adecuado aceptarla para que cuando próximamente vengan a Madrid las autoridades municipales de Vilafranca del Penedès a negociar este tema y otros que tienen pendientes con ADIF, se encuentren con un acuerdo del Congreso que les ayude a solucionar sus problemas en los contenciosos que tienen planteados con ADIF.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, la señora Nadal.

La señora **NADAL I AYMERICH:** El contenido de la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana hace referencia estrictamente a seguridad en el soterramiento de las líneas del AVE y a la financiación, pero de forma genérica; no se refiere ni en su parte expositiva ni en la dispositiva a ningún ayuntamiento concreto ni a ningún incremento de coste concreto por el hecho de tomar medidas de seguridad nuevas o por el hecho mismo del soterramiento. Esto es lo que nos ha llevado a presentar la enmienda por el Grupo Parlamentario Popular, que nos parece una enmienda de complementariedad, una enmienda que abarca el término de la ciudad de Barcelona para incluir determinadas medidas de seguridad. Ha sido posteriormente, con la intervención del señor Andreu, cuando se nos ha informado de que el objetivo de esta proposición no de ley no era tanto lo relativo a la seguridad en el soterramiento de las líneas del AVE, sino un problema de incremento de costes respecto a un convenio firmado con el Ayuntamiento de Vilafranca del Penedès. En cualquier caso, lo cierto es que el criterio general que se sigue en la financiación del soterramiento del tren en el tramo urbano siempre es la coparticipación en los costes por parte de las administraciones que se benefician, ya que, por un lado, se benefician de las plusvalías urbanísticas que se generan en el soterramiento y, por otro lado, reciben el beneficio directo que supone para la ciudadanía la ordenación urbana. Fomento y sus organismos empresariales han firmado convenios y nos parece conveniente, bien y acertado que si se produce una disfunción y una disparidad entre lo convenido y lo que realmente es el coste final se introduzcan mecanismos de corrección y que estos vayan a cargo de ADIF.

En este sentido, señor Andreu, el Grupo Popular tenía previsto votar favorablemente su proposición no de ley cuando estaba planteada en términos puramente genéricos y mantenemos este voto positivo después de haber sido informados por S.S. de que no recogía tanto este carácter genérico que tienen todas las contrataciones, sino que afectaba sólo al municipio de Vilafranca. Reitero pues el voto favorable del Grupo Popular.

De todas maneras, no puedo dejar de explicar cuáles son las razones que nos han llevado a presentar nuestra enmienda. Hay una realidad que es que el derrumbe del barrio de El Carmel de la ciudad de Barcelona por las obras de la línea 5 del metro han generado una enorme inseguridad en la ciudadanía. Es más, no solo han generado inseguridad, sino un profundo rechazo al trazado inicial que se tenía previsto para la conexión entre Sants-La Sagrera. Ese rechazo es motivo de la percepción de inseguridad que tienen los ciudadanos debido al derrumbe ocasionado en El Carmel. Ese derrumbe ha provocado la pérdida de confianza no solo de los vecinos afectados, sino de todos los ciudadanos que reclaman que se garantice su propia seguridad y también la seguridad de sus bienes cuando se construyen grandes infraestructuras en la trama urbana. Porque lo cierto es que los efectos de esta catástrofe no han llegado a su fin; es más, en la percepción de la ciudadanía no sólo está muy lejos de llegar a su fin, sino que persisten en el tiempo. Fíjense ustedes cómo está la situación actualmente y cuál es la percepción que tienen los ciudadanos de Barcelona respecto a las medidas de seguridad que deben tomarse para la construcción del AVE en la ciudad. Fíjense, señorías, hay 1.278 personas afectadas por el hundimiento. Estas fueron las personas afectadas. ¿Cuál es la situación actual? De esas 1.278 sólo, —insisto, sólo— 667 personas han podido regresar a su casa y 611 personas continúan fuera de ella. ¿Y en qué situación continúan? Fíjense ustedes: 343 están en pisos alquilados, 185 se encuentran en hoteles, 43 se encuentran en domicilios familiares porque han sido acogidos por familiares de buena voluntad y 40, como eran originarios de sitios distintos de Barcelona, han regresado a sus lugares de origen o bien, siendo gente mayor, han ingresado en residencias de la tercera edad. ¿Con esto qué quiero decir? Que esta pérdida de confianza y esta percepción de inseguridad se mantiene. Por lo tanto, hubiera sido acertado, señor Andreu, que se hubiera podido incorporar a una propuesta que genéricamente hablaba de seguridad en el soterramiento de las líneas del AVE una mención a que con carácter inmediato se procediera a revisar y confirmar que en la ejecución de las obras de infraestructuras correspondientes al AVE a su paso por la ciudad de Barcelona se disponga de las garantías técnicas necesarias para salvaguardar la seguridad de los vecinos y sus bienes. Esto es lo que nos demandan los ciudadanos de Barcelona.

Señor Andreu, usted aclaró en su intervención que era muy concreto para el municipio de Vilafranca, pero no es incompatible una cuestión con la otra y podría ser

perfectamente asumible por S.S. la propuesta que se hace desde el Grupo Popular. En cualquier caso, reitero nuestro voto favorable sea cual sea la posición del Grupo de Esquerra Republicana.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean hacer uso de la palabra? (**Pausa.**) Me había pedido la palabra el señor Xuclà, pero ahora no está.

Señora Puig, tiene S.S. la palabra.

La señora **PUIG GASOL**: La proposición no de ley que estamos discutiendo está expresada en términos que ayuden o den un refuerzo al alcalde de Vilafranca que firmó el convenio ya hace tiempo, gracias a lo cual los proyectos que se están realizando en su ciudad han cambiado bastante y han incorporado muchas nuevas maneras de trabajar.

El acuerdo entre ayuntamientos y ADIF cuando se hacen estos tipos de convenios son fruto de pactos y de compromisos que van muy bien cuidados en función de los proyectos y de las necesidades que cada ciudad tiene. Todos sabemos que los municipios tienen sus arcas muy disminuidas. Son los que tienen menos dinero de todo el sistema de la Administración pública. Al tener que afrontar a veces grandes proyectos para ellos muy importantes como puede ser un soterramiento que les da una mejora sustancial en su ciudad y les da también plusvalía, calidad y nuevas perspectivas en su ciudad, a veces intentan llegar a acuerdos. Cada vez que hay un pequeño desvío de proyecto o cada vez que los proyectos se tocan las arcas municipales tiemblan por su delicadeza. Por eso la proposición no de ley Esquerra Republicana nos pide que demos más presupuesto cuando las normativas se cambian y, sobre todo, en temas de seguridad como pueden ser los antiincendios. Estamos de acuerdo en que podemos mejorar un poco este redactado no solo en cuanto a los antiincendios, sino dando un aspecto más generalista para que los municipios puedan tener una entrada con ADIF y puedan respetar los nuevos proyectos. Por eso, nosotros hacemos una enmienda *in voce* que dice así: el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que en los términos municipales en que los ayuntamientos hayan firmado convenios con ADIF para el soterramiento de las vías en su paso por sus poblaciones, el incremento del coste derivado de los requisitos exigidos por la entrada en vigor de nuevas normativas se discutirá entre las administraciones afectadas y se resolverá por mutuo acuerdo entre las partes. Así creemos que podemos ayudar a los municipios a que tengan una relación mejor con ADIF y no salgan perjudicados en los cambios de proyectos.

El señor **PRESIDENTE**: Como sabe S.S., la enmienda *in voce* que acaba de formular primero la deposita en la Mesa y cuando llegue el momento habrá que pedir la conformidad del conjunto de la Cámara.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ESTABLECER LA GRATUIDAD DE LOS PEAJES DE LA AUTOPISTA AP-7 COMPRENDIDOS ENTRE EL AEROPUERTO DE GIRONA Y GIRONA SUD DURANTE LAS OBRAS DE DESDOBLAMIENTO DE LA CARRETERA N-II. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 161/000780.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la proposición no de ley que figura en el orden del día como número 3 por la que se insta al Gobierno a establecer la gratuidad de los peajes de la autopista AP-7 comprendidos entre el aeropuerto de Girona y Girona Sud durante las obras del desdoblamiento de la carretera N-II formulada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

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

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Señorías, intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) para defender esta proposición no de ley con un objeto muy concreto y con el aval, con los antecedentes de la aplicación de este misma propuesta en otros tramos en obras y también con el aval y con el amparo legal del Real Decreto-ley 11/2001.

Señorías, hago referencia a los primeros pasos de las obras de desdoblamiento de la N-II, que por fin llegan a la demarcación de Girona, por lo que dejará de ser la provincia de todo el Estado español sin ningún kilómetro de autovía. Se empiezan a articular estos kilómetros que contemplaba este grupo parlamentario, así como el Plan de infraestructuras y se empieza a andar hacia los 200 kilómetros de autovía que se tienen que articular de norte a sur y de este a oeste en el conjunto de las carreteras de titularidad del Estado. Hasta que lleguemos a estos 200 kilómetros, estamos concentrados en el desarrollo de los primeros pasos, de los primeros kilómetros que concretamente afectan desde la salida de Girona sur, el tramo de la N-II desde Fornells de la Selva hasta el aeropuerto de Girona. Estas obras fueron licitadas en la anterior legislatura, han empezado hace pocos meses y se desarrollan en una zona altamente poblada, pero lo que es más relevante a la hora de tomar en consideración las reflexiones que les planteo, señorías, es que se desarrollan en un tramo donde hay una densa actividad económica y un número importante de polígonos industriales, en concreto el polígono industrial más importante de toda la provincia de Girona es el del municipio de Riudellots de la Selva, directamente conectado con esta zona en obras. Por ello, amparándonos en las previsiones del Real Decreto 11/2001, de 22 de junio, que modifica el artículo 29 de la Ley 26/1988, de carreteras, es necesario establecer con carácter temporal las condiciones de autorización de una autopista, en este caso la autopista AP-7, incluyendo la gratuidad de los peajes cuando de

la realización de las obras en carreteras estatales se derive la necesidad de desviar el tráfico por la totalidad o parte de la autopista, y articular mecanismos de compensación al concesionario. Les estoy leyendo, señorías, el apartado de este real decreto en el cual nos amparamos para pedir la gratuidad de los peajes de la autopista AP-7 en el tramo entre Riudellots de la Selva-aeropuerto de Girona y la salida de Girona sud. Alguien podría preguntar sobre la sostenibilidad del tráfico en este corredor de autopista. Pues bien, justo entre Girona sud y Girona norte el peaje ya está liberado desde hace unos años. Simplemente estamos hablando de una prolongación de este peaje liberado, no con carácter intemporal sino durante el periodo de realización de las obras de desdoblamiento de la N-II. Los señores diputados, especialmente los que representamos la demarcación de Girona presentes en la sala, saben perfectamente que es una reivindicación histórica del conjunto de los grupos parlamentarios y de la sociedad civil de las comarcas de Girona la construcción de este conjunto de autovías, la A-2 y la A-26. Estamos dando los primeros pasos y debemos hacerlo bien, de acuerdo con el espíritu y con la letra de este real decreto, asegurando la movilidad y la seguridad vial. Insisto en que este es un tramo densamente transitado, que supera los 15.000 vehículos —en el ámbito europeo es el criterio por el cual una carretera se debe desdoblarse— y tiene el factor añadido de la concentración de población y de tráfico de camiones alrededor del polígono industrial más importante de la demarcación de Girona. Por todo esto, pido a los distintos grupos parlamentarios que tomen en consideración estas reflexiones, que son el sentir casi unánime de los ciudadanos de las comarcas gironesas, de los ciudadanos que transitan por estas carreteras que verán agravada la movilidad durante la fase de unas obras muy complejas, con muchas conexiones y con muchos pasos a dos niveles. Si las toman en consideración, supondrá un coste evidente para la Administración pero el propio real decreto del año 2001 prevé que el Ministerio de Fomento se haga cargo de lo que podríamos considerar un complemento, un precio añadido, en la realización de las obras. De hecho, y con esto termino, señor presidente, en el anexo del real decreto del año 2001 se contemplan algunos casos de obras de la demarcación de Girona —hago referencia a la rehabilitación de un puente— en las cuales también se habilitó la gratuidad temporal de la autopista por un periodo concreto de unos meses. Pues bien, con este mismo sentido común y con este mismo espíritu planteamos esta iniciativa, y estamos convencidos que por parte de los grupos parlamentarios tendrá una acogida positiva.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Popular formula una enmienda a esta proposición no de ley. Para su defensa, tiene la palabra su portavoz, la señora Sánchez-Camacho.

La señora **SÁNCHEZ-CAMACHO PÉREZ**: El Grupo Parlamentario Popular coincide con las reflexiones y consideraciones que ha realizado el Grupo Catalán (Convergència i Unió) con respecto a esta proposición no de ley, pero nosotros queríamos explicar el compromiso que desde el Grupo Parlamentario Popular siempre hemos tenido y también desde el Gobierno, en el desarrollo y en el impulso de las infraestructuras viarias y ferroviarias en las comarcas de la provincia de Girona. La carretera N-II y el desdoblamiento de la misma es una necesidad reiteradamente solicitada por la sociedad gironina y no solo por los representantes políticos, así como por las entidades sindicales, económicas y representantes de los intereses económicos y sociales de las comarcas de Girona. El Gobierno del Partido Popular fue el que inició y el que impulsó este desdoblamiento. El Partido Popular fue también el que impulsó la agilización de una infraestructura que estaba teniendo una accidentalidad importante, el que manifestó la necesidad imperiosa de que se realizara ese desdoblamiento y el que impulsó la realización del informe de impacto ambiental por tramos para que pudiera agilizarse, impulsarse e ir mucho más rápida la realización de esa infraestructura, es decir, de ese desdoblamiento. El Grupo Parlamentario Popular también coincide en las consideraciones y reflexiones que el portavoz de Convergència i Unió ha hecho respecto a la situación de densidad de tráfico de este tramo en concreto, el del aeropuerto de Girona a Riudellots-Fornells. Es el tramo de entrada de mayor densidad a la propia ciudad de Girona y coincide además con la zona de polígonos industriales en donde hay mayor densidad de camiones y de vehículos que acceden a la entrada de Girona. Por tanto, mientras se realicen las obras se necesitaría una variante que posibilitara la descongestión del tráfico para permitir una mejor situación en la ciudad de Girona. El Partido Popular, siempre en consideración del mejor servicio a los ciudadanos, ya estuvo aplicando que la circulación de la AP-7, entre la zona de Girona sur y Girona norte y viceversa, fuera gratuita y que se utilizara como variante. Lo autorizamos desde el Gobierno del Partido Popular porque así creíamos que debía hacerse. El principal objetivo y la principal preocupación de este partido, en Gobierno y en oposición, es la garantía del servicio a los ciudadanos y, como tal, así lo hicimos. En ese sentido, nosotros debemos coincidir también en que ahora se realice y se aplique el Real Decreto-ley 11/2001 para que con carácter temporal —reitero que con carácter temporal, y en eso incide nuestra enmienda— y lo más pronto posible se autorice la gratuidad de ese tramo de peaje para que no afecte a la circulación, a la calidad de vida de los ciudadanos y, sobre todo, a las economías próximas y a los polígonos próximos a esa zona, que sin duda alguna se beneficiarán cuanto más pronto se aplique y cuanto más pronto se pueda acceder a la gratuidad de los peajes. Por eso el Grupo Parlamentario Popular coincide con el tenor literal de la parte dispositiva de esta proposición de ley y aporta en esta enmienda

que se realice lo más pronto posible. El Gobierno del Partido Popular ya lo realizó en su momento en otros tramos y tanto para el Partido Popular como para el resto de los grupos y de los ciudadanos de Girona el desdoblamiento de la N-II es una de las infraestructuras primordiales. Eso es lo que hicimos durante nuestra etapa de Gobierno y consideramos que es una de las preocupaciones de los ciudadanos de Girona. Esta proposición no de ley va en esa línea y por tanto aportamos esa enmienda para que pueda ser aceptada y se apruebe la parte dispositiva de esta proposición no de ley.

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

La señora **PALMA MUÑOZ**: Señor presidente, señorías, en primer lugar quiero decir que el Grupo Parlamentario Socialista cree con toda convicción que lo más importante es que, afortunadamente, hoy discutimos sobre este tema, porque esto significa que en este momento se están acometiendo en las comarcas de Girona unas obras, como ha manifestado la portavoz del Grupo Popular, largamente reivindicadas y además insistentemente queridas y necesitadas por todo el tejido socioeconómico de las comarcas de Girona; y no solo por eso, sino porque también se trata de una vía de titularidad estatal que no solo da servicio a los ciudadanos y ciudadanas de las comarcas de Girona. Está bien recordar aquí que la carretera N-II es el enlace estatal preferente con Francia y que el tramo que discurre por las comarcas de Girona es de los pocos de estas características que queda sin remodelar y sin desdoblarse. Afortunadamente, pues, hoy discutimos esto, porque en los últimos tiempos las obras que se realizan en estos tramos de la N-II al sur de la ciudad de Girona están tomando un ritmo muy interesante. Quiero recordar aquí que el tramo aeropuerto-Fornells de la Selva, que fue adjudicado a lo largo del año 2004, tiene prevista su finalización dentro de un año y que el otro tramo que estaría en relación con lo que hoy debatimos, que es el de aeropuerto-Caldas de Malabella, fue adjudicado a finales de 2004 y su finalización está prevista para mediados del año 2007.

Estamos hablando de unas obras en una vía muy transitada y hay que tener todas las cautelas y todas las previsiones necesarias para que se realicen en las mejores condiciones. Comprendemos perfectamente la buena intención y la lógica de la proposición que nos plantea Convergència i Unió, saludamos con satisfacción su preocupación por este tema, después de varios años de lucha para conseguir la remodelación y el desdoblamiento de esta vía. Lo más importante es que las obras, en este momento, con todas las molestias que generan, están en marcha; las dotaciones presupuestarias son las adecuadas y las suficientes —seguramente ritmos y previsiones que en el pasado no se produjeron de forma debida— y las obras deberán ser realizadas con todas las garantías para

los ciudadanos que —entre comillas y aunque sea de forma provisional— tendrán que sufrirlas.

Compartimos, por tanto, el objetivo, pero hemos presentado una enmienda a la proposición no de ley de CiU con la intención de precisar y de matizar cuáles deben ser las condiciones para liberar un tramo de peaje de la autopista A-7, que, como sabe perfectamente el señor Xuclà, no se puede hacer de cualquier manera. Estamos hablando de temas delicados, puesto que existe un concesionario que tiene sus derechos sobre este tramo y existen también unos usuarios de la autopista que podrían ver alteradas las condiciones de tránsito en la medida en que se produzcan estos desvíos. Por ello, desde el Grupo Parlamentario Socialista proponemos al Grupo de Convergència i Unió especificar un poco más cuáles son las condiciones, compartiendo evidentemente el objetivo, que es que en el momento en que sea necesario se puedan realizar estos desvíos liberando de peaje a su circulación por el tramo de autopista A-7, entre la salida de Girona sur y la salida del aeropuerto de Girona. En el primer punto de nuestra enmienda proponemos que se disponga, con ocasión de la ejecución de estas obras, de los desvíos provisionales en aquellas fases de la obra que lo requieran. Puede parecer redundante porque hay un plan de obra, pero cualquier decisión que se tome al respecto, precisamente por su importancia, tiene que ser acorde con el plan de obra correspondiente.

En segundo lugar, antes de tomar una decisión de tal magnitud y de tal calibre, con consecuencias presupuestarias, habrá que valorar las condiciones, la situación, las exigencias técnicas y de seguridad vial y proceder al desvío puntual, temporal —como ha insistido también la portavoz del Grupo Popular—, a través de este tramo de autopista, estableciendo qué tipo de vehículos son los que deberán ser desviados. Como SS.SS. conocen, en todo plan para articular cómo funciona la circulación en una situación de obras complejas, a menudo es necesario desviar los vehículos pesados pero no los vehículos ligeros, o al revés. En todo caso, serán las condiciones del tráfico y la cantidad de vehículos de uno tipo o de otro que circulen por estas vías las que recomendarán que se adopte una solución u otra. Dentro de este segundo punto, para acometer una decisión de tal magnitud habrá que tener en cuenta la capacidad presupuestaria al efecto, puesto que el decreto al que ustedes se han referido establece claramente que habrá que determinar previamente cuáles son las compensaciones necesarias para el concesionario, con lo cual, además, será necesario también un informe del Ministerio de Economía y Hacienda, y habrá que contar también, como se ha hecho en otras ocasiones, con la colaboración financiera de las administraciones territoriales competentes interesadas.

En tercer lugar, para insistir en la necesidad de que esto se haga de una forma acordada y compartida en cuanto a responsabilidad con las administraciones solicitantes, como se ha hecho en otras ocasiones y como establece el decreto al que se ha referido el señor Xuclà, que además mediante un anexo nos ilustra con algunos

ejemplos que se produjeron en 2001, año de aprobación de este decreto, estas medidas requerirán negociaciones para decidir de qué forma se comparten las cargas financieras entre las administraciones implicadas.

Nuestra enmienda completa de una forma exhaustiva cuáles deberían ser las condiciones. Evidentemente, compartimos el objetivo, pero SS.SS. entenderán que estas cosas no se pueden hacer de cualquier manera y que, además, hay que distinguir claramente cuándo estamos hablando de liberar peajes por cuestiones de planificación y cuándo estamos hablando de liberar un peaje por una cuestión puntual, temporal, vinculada a una obra concreta que tiene un principio, tiene un final y, entre este principio y este final, tiene unas condiciones que van variando a medida que la obra va evolucionando. Por lo tanto, hay que ser escrupulosos, hay que ser rigurosos. No lo podemos proponer de cualquier manera siendo un tema, como sobradamente sabe el señor Xuclà, históricamente delicado. Desde el Grupo Parlamentario Socialista no le vamos a dar ninguna lección respecto a lo compleja que es la relación con los concesionarios de autopistas, ni voy a ser yo quien defienda de una forma directa aquí cuáles son las previsiones que hay que tomar respecto a los concesionarios de autopistas, pero en cualquier caso es algo que hay que hacer de una forma muy mesurada, muy rigurosa y muy seria.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea intervenir para posicionarse respecto a la proposición no de ley?

Señor Andreu, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, tiene S.S. la palabra.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Escuchando a la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista parece que este eje mediterráneo, una vía importantísima de conexión no tan solo de Cataluña, sino del resto de la península con Francia, en su paso por Cataluña estuviera totalmente desarrollado. Esta no es la realidad. La responsabilidad será de anteriores gobiernos, pero también del actual.

Este paso del eje mediterráneo por la Comunidad Autónoma de Cataluña no es tan solo de vital importancia, sino que es uno de los más saturados del Estado español en cuanto al número de vehículos diarios que transitan por él. Se están desarrollando obras, en concreto, en tres tramos de la provincia de Girona, pero quiero recordar que todavía falta muchísimo. Señalo los distintos tramos desde el sur: desde el límite con la provincia de Castellón hasta Vendellós, ha salido recientemente el estudio informativo; de Vendellós a Altafulla está todo en obras; de Altafulla a Vilafranca, recientemente ha salido el estudio informativo; de Vilafranca a Barcelona no hay nada hecho; en el aeropuerto de Barcelona, una parte está en obras y otra en estudio informativo; en el Maresme, no sabemos cómo solucionar la N-II; y desde Figueras a la frontera francesa está en estudio informativo. Quisiera que la opinión que nos ha trasladado la representante del Grupo Parlamentario

Socialista sobre este tema estuviera más ajustada a la realidad, y que se dieran cuenta del extraordinario problema que tenemos porque se puede llegar a la saturación del tránsito en el eje mediterráneo en su conexión con Francia.

Esta proposición no de ley pide lo mismo que anteriores gobiernos y lo que, en concreto, realizó el Gobierno del Partido Popular en el peaje Tarragona-Altafulla-Torredembarra, y es que, mientras no se hicieran las obras de su responsabilidad, los tránsitos interiores entre estos dos puntos quedaban liberados. No entiendo que en esta ocasión se quiera transferir la asunción del pago de la eliminación de peaje a otras entidades y a las comunidades autónomas. La responsabilidad sobre estos tramos de la N-II es del Ministerio de Fomento, el retraso es del Ministerio de Fomento, y es el Ministerio de Fomento el que, en nuestra opinión, se tiene que hacer cargo íntegramente de la liberación, mientras no estén ejecutadas las obras de este tramo. Esto que discutimos hoy no tiene nada que ver con otras liberalizaciones de peajes que se han dado en esta legislatura, en concreto, en Andalucía. Aquí estamos pendientes de unas obras que llevan mucho retraso en su ejecución, y cuya responsabilidad únicamente corresponde al Ministerio de Fomento. Estaremos atentos para intentar llegar a una transacción, pero tiene que ser exclusivamente el Ministerio de Fomento el que se haga cargo de la liberalización del peaje mientras no estén ejecutadas las obras en este tramo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún otro grupo parlamentario desea intervenir? **(Pausa.)**

Tiene la palabra el señor Xuclà para decir si acepta o no las enmiendas.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: No lo puedo confirmar al cien por cien, pero sí he de decirle que en estos momentos hemos presentado un texto para transaccionar e integrar con el Grupo Socialista y, de conseguirlo, como evidentemente el redactado que aporta el Grupo Popular es de sentido común, sería también fácil de integrar.

En este momento sé que solo tengo que decir si estamos o no de acuerdo, pero quiero señalarle al Grupo Parlamentario Socialista que estoy convencido de que la señora Palma escribe mucho mejor que lo que aparece escrito en esta transaccional, que es un monumento al condicional y, por cierto, bastante mal redactado. En la línea de lo expresado por el portavoz del Grupo de Esquerra Republicana, mi grupo parlamentario también está de acuerdo con la importancia que tiene que en la financiación de este peaje intervenga el Ministerio de Fomento, con lo cual estamos abiertos a entendernos.

El señor **PRESIDENTE**: Su señoría tiene hasta la hora de la votación para tratar de acordar la transacción, pero eso sí, antes de comenzar las votaciones deberán estar todas en la Mesa.

— **RELATIVA A LA ADOPCIÓN DE LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA QUE SE MANTENGAN LAS PREVISIONES RELATIVAS A LAS FECHAS DE PUESTA EN SERVICIO DE TODAS LAS LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD A SU PASO POR LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA-LA MANCHA, ASÍ COMO DE LAS CONEXIONES CON OTRAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000250.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley que figura con el número 1 del orden del día, sobre a la adopción de las medidas necesarias para que se mantengan las previsiones relativas a las fechas de puesta en servicio de todas las líneas de alta velocidad a su paso por la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, así como de las conexiones con otras comunidades autónomas, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa, tiene la palabra su portavoz, señor Ballestero.

El señor **BALLESTERO DE DIEGO**: En primer lugar, quiero agradecer al portavoz de mi grupo en esta Comisión, puesto que yo no pertenezco a la misma, la oportunidad que me brinda de poder defender esta iniciativa importante para Castilla-La Mancha e importante para el Grupo Parlamentario Popular, por cuanto viene de una iniciativa planteada por el portavoz de nuestro grupo, señor Zaplana, y evidencia que para mi grupo todas las infraestructuras, pero muy especialmente las del AVE en Castilla-La Mancha, tienen una prioridad absoluta.

Cuando nosotros planteamos esta iniciativa, en el mes de septiembre de 2004, solo venía a decir que se siguiera con las inversiones en infraestructuras previstas en el Plan de Infraestructuras 2000-2007, y lo hicimos ante las dudas y la incertidumbre que había generado el Gobierno socialista por los posibles privilegios de algunos y el cambio de prioridades en unos presupuestos que, cuanto menos, se nos antojaban complicados y con dudas de cara a las infraestructuras. A día de hoy, en octubre de 2005, lo que eran dudas e incertidumbre son certezas absolutas. Es evidente que en toda España y, sobre todo, en el AVE de Castilla-La Mancha, hemos cambiado un plan por un libro blanco; hemos cambiado un presupuesto por una negociación que no se sabe muy bien dónde nos va a llevar; hemos cambiado ejecución de obras al máximo nivel por paralización y por incertidumbres. Esto para nosotros no tiene sentido. No quiero entrar al detalle en cada una de las dudas que se nos plantean, aunque sí les daré algún dato, pero sí quiero hacerles un planteamiento global sobre Castilla-La Mancha.

Castilla-La Mancha es una de las regiones más deprimidas de Europa y de las más deprimidas de España, ya que no termina de salir de los últimos puestos en todos los indicadores. Si uno analiza por qué motivo, no encuentra muchas razones objetivas para ello. En primer lugar, ¿por su situación Castilla-La Mancha tendría que ser una de las regiones más deprimidas de Europa y de España? Creo que no, porque tiene una situación absolutamente privilegiada, teniendo en cuenta que en este país, por diferentes motivos que no vienen al caso, la capital, Madrid, es cada vez más centro industrial o que la zona de Levante está cada vez más desarrollada. En Castilla-La Mancha, que prácticamente está rodeando en su totalidad a Madrid, a 30 kilómetros del centro de Madrid, y lindando con Valencia, la situación es justo la contraria, tiene la oportunidad geográfica y la orografía para convertirse, como ocurre en todas las grandes ciudades europeas y mundiales, en uno de los principales centros industriales y en una de las zonas más desarrolladas y que más riqueza debería generar. ¿Es ese un motivo, por tanto, para el retraso? Pues no. ¿Es la falta de riqueza? Ni mucho menos, somos una región con riqueza a muy diferentes niveles: agrícola, ganadera, riqueza de agua, riqueza en turismo... No hay ningún motivo para que esto suponga un retraso. ¿Es la gente de Castilla-La Mancha? Pues yo creo que tampoco, no pretendo que los castellano-manchegos seamos mejores que nadie, pero no creo que seamos peores que ninguno. Por ponerle un ejemplo, en Cataluña, donde han hecho muchas infraestructuras y que es una región de España que tiene muchas infraestructuras, hay 300.000 castellano-manchegos que probablemente hayan contribuido mucho a crear esta riqueza en Cataluña. Además hemos demostrado históricamente que en temas de infraestructuras, especialmente en el agua, somos una región solidaria, no olviden que al final el agua que sale del Tajo sale de la región de Castilla-La Mancha.

¿Cuál es el motivo entonces? Al final, si no hay realidades objetivas que tengan que ver con la tierra, con la situación geofísica y con la riqueza, uno tiene que ir a los gobernantes, y hay algo que es indudable: desde el inicio de la democracia en Castilla-La Mancha a nivel regional viene gobernando el Partido Socialista y a nivel nacional, excepto el intervalo 1996/2004, también ha gobernado el Partido Socialista, y la idea de Castilla-La Mancha que tenemos en el Partido Popular y la que tuvo el Gobierno del Partido Popular sobre una región donde no gobernaba él, es bien diferente e infinitamente más ambiciosa que la que han tenido los diferentes gobiernos socialistas, que han pensado que en Castilla-La Mancha, como otras regiones de España en las que curiosamente coinciden también, al final a la gente básicamente había que apesbrarla, intentar que les votase y convertir los presupuestos en ofrendas florales en vez de en realidades en infraestructuras y en apuestas por riqueza. Esa es la realidad.

Llega el Gobierno del Partido Popular en 1996 y empieza a hacer infraestructuras en Castilla-La Mancha, pero sobre todo tiene una que, yendo a articular de una manera inmejorable España, beneficia especialmente a Castilla-La Mancha, como era el PIT, que tenía una previsión de finalización de obras en torno a 2007/2010 y para Castilla-La Mancha traía cosas muy concretas. En primer lugar, era la región de España que más kilómetros de AVE, que es de lo que venimos a hablar especialmente, iba a tener, con paradas en todas y cada una de las capitales y con velocidad de 350 kilómetros en todas y cada una de las capitales. Dejaba a nuestra región, no solo a través del AVE, sino también de las infraestructuras de carreteras, perfectamente conectada, y junto a esto iba el Plan Hidrológico Nacional que creaba las infraestructuras hídricas necesarias para desarrollar nuestra región, y además apostaba por un trasvase como el del Ebro que iba a desahogar en gran medida el trasvase del Tajo. ¿Por qué? ¿Qué tenía esto? Pues esto era un plan que hacía, desde la certidumbre, una previsión de una región absolutamente ambiciosa para Castilla-La Mancha, como decía, creyendo que podía desarrollarse y confiando en que la situación geofísica de Castilla-La Mancha nos convierte en una región privilegiada de Europa. En tercer lugar, lo hacía con una inversión inmediata. El grado de cumplimiento de los años 2000/2004 del PIT, mientras que la inversión prevista era de 48.000 millones de euros, se elevó, entre lo ejecutado y lo presupuestado, a aproximadamente 54.000 millones de euros en toda España; en Castilla-La Mancha los datos no eran diferentes.

¿Qué trae el cambio del PIT por el PEIT del PSOE? En primer lugar, como decía, se cambia un plan por una declaración de intenciones, bastante abierta por otra parte, o por un libro blanco a modo de libro blanco de política europea de los transportes en el horizonte del año 2010, pero la gente generalmente no se suele subir en promesas electorales o en planes ambiguos, se suele subir en trenes, suele ir por carreteras. En segundo lugar, este plan cambia la alta velocidad por altas prestaciones. ¿Me quieren decir, con la enmienda que han presentado —y fijaré la posición de mi grupo, que es negativa—, si lo que quieren los socialistas de Castilla-La Mancha o del resto de España es cambiar la velocidad de 350 kilómetros/hora por una velocidad menor? ¿Me quieren decir dónde? ¿A qué velocidades renuncian y dónde, a qué capitales de provincia quieren que se llegue a menos velocidad? ¿Por qué renuncian a este proyecto ambicioso? ¿Por qué lo prefieren cambiar por un AVE de transportes y mercancías que ya por tanto, por supuesto, no será AVE? Y con la red de carreteras exactamente lo mismo, esta es la aportación que hace el PEIT. En tercer lugar, no hay ninguna novedad que justifique esto. Las novedades suelen justificar los cambios en los proyectos, aquí no hay ninguna novedad que lo justifique, concretamente en Castilla-La Mancha desaparecen carreteras, y la única novedad con respecto al AVE es la promesa de parada en Tomelloso y Argamasilla de Alba que hizo

en un mitin el señor Rodríguez Zapatero. Ahora les hablaré de cómo está esa promesa. Tienen una visión muy inglesa de las infraestructuras y de los planes: *no news, good news*. Pero los ingleses se refieren a otra cosa con lo de *no news, good news*. Lo único que han dicho es: además de este plan ambiguo en inconcreto, hágannos ustedes un plan por comunidad autónoma, que ya veremos, y no sabemos cuándo, si lo ponemos en este PEIT. Por último, y lo más grave de todo porque es toda una filosofía sobre su proyecto en infraestructuras, el retraso, ustedes cogen un plan que tenía un horizonte final temporal específico y detallado de 2010 —si quieren, les concedo los retrasos que hubiese habido, que sería razonable, en un proyecto tan ambicioso, que se hubiese ido a 2012, 2013 ó 2015—, un plan concreto y financiado, y lo cambian por un plan abierto, ambiguo, que se va a 2020 y que no aporta nada nuevo. Es decir, su visión de España y su ambición para Castilla-La Mancha en desarrollo de infraestructuras parte de una idea central, y es que nos quieren retrasar como mínimo diez años. Entenderán que esto no es algo con lo que nos conformemos en el Partido Popular de Castilla-La Mancha ni en el resto de España.

Le decía que le iba a concretar y le voy a dar alguna prueba de los hechos que han sucedido desde septiembre de 2004 para verificar los argumentos que le estoy dando. En primer lugar, ha acontecido un hecho que sí es histórico en Castilla-La Mancha —el presidente de Castilla-La Mancha, Barrera, tiene la costumbre de decir que todos son acuerdos históricos para anunciar sus fracasos por anticipado—, y es que el mes pasado se inauguró en Castilla-La Mancha, que es la región que ocupa medio mapa en la Península, el primer kilómetro de autovía realizado por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Esto avergonzaría a los socialistas de Andalucía. Los AVE están paralizados, el Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén no tiene este año consignación presupuestaria, el de Albacete está paralizado en la zona desde Madrid hacia Albacete cuando ya se había dejado bastante desarrollado el tramo desde Albacete hacia el Levante, en Cuenca exactamente lo mismo, el que va a Extremadura y Portugal y tenía parada en Talavera exactamente igual... Pero como hecho puntual y especialmente grave les destaco el de Toledo: hace casi un año tuvimos que dar una rueda de prensa en Toledo los diputados de esa provincia enseñando todas las adjudicaciones y todas las licitaciones de todos y cada uno de los tramos del AVE de Toledo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ballester, tiene S.S. que ir terminando.

El señor **BALLESTERO DE DIEGO**: Dimos a los periodistas todas y cada una de las licitaciones, demostramos que estaba absolutamente licitado todo, incluidos la catenaria y los sistemas de seguridad, que en el AVE de Toledo son los máximos. ¿Saben qué han hecho ustedes? Decir que eso era mentira, no hacer nada

—supongo que no pensarían que yo personalmente o el señor Álvarez-Cascos teníamos que ir a vigilar cómo se estaban haciendo las obras que ya estaban licitadas—, decir que estaba paralizado y dentro de quince días inaugurarlo. Eso sí, sin que a estas alturas, cuando el 15 de noviembre es la inauguración, se sepa horarios de AVE ni precios. En Guadalajara, exactamente lo mismo, han convertido el AVE en un tren de ricos con el precio que le han puesto. En Ciudad Real han cambiado los trenes y las máquinas de AVE durante este año por trenes de cercanías. Eso es ya no el concepto que tienen del futuro, sino la realidad que están haciendo en este momento. Con las carreteras exactamente lo mismo. El año pasado desaparecía de los presupuestos la autovía Toledo-Ciudad Real, que conectaba con el sur de España, por ponerles algún ejemplo concreto de carreteras.

Como comprenderán, y si después de esto, como última demostración de su ambicioso proyecto para Castilla-La Mancha, nos presentan una enmienda en la que nos vienen a decir que no, que mejor es el PEIT, que retrasa diez años el crecimiento en Castilla-La Mancha y que nos quedamos con las ambigüedades sobre las ejecuciones y los planes, yo tengo que concluir diciendo que vamos a intentar y proponer desde mi grupo parlamentario que la gente se suba en el AVE real, a velocidad de AVE y en un tiempo razonable, porque en 2020 ni siquiera sabemos si ya estaremos en el teletransporte o dónde estaremos.

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

El señor **FUENTES GUZMÁN**: Señor Ballester, yo de verdad creía que veníamos aquí a hablar seriamente de un tema que es serio, que es el AVE en Castilla-La Mancha, es muy serio, nos preocupa mucho a nosotros, estamos haciendo mucho por ello y me da la sensación de que a ustedes no les preocupa absolutamente nada. Usted, señor Ballester, ha venido aquí no a hablar de AVE, sino a ofrecer a esta Cámara, a esta Comisión, una muestra muy contundente de cuál es la actitud y la visión que el Partido Popular de Castilla-La Mancha, del que usted es dirigente, tiene de nuestra región, de nuestros proyectos de futuro, de las realidades que hay hoy en Castilla-La Mancha. Esta visión catastrófica y negativa de la realidad que tienen ustedes es la que les mantiene en la oposición desde que la autonomía de Castilla-La Mancha empezó a funcionar, incluso más, desde las últimas elecciones cuando obtuvieron ustedes el peor resultado electoral de su historia y el Partido Socialista obtuvo el mejor. Es absolutamente lógico que esto pase si aprovechan situaciones como las que hoy ha brindado la proposición no de ley que ustedes presentaban para que hubiéramos hablado del AVE en Castilla-La Mancha y se dedican ustedes a realizar un mitin

absolutamente catastrofista, repito, de Castilla-La Mancha, debido a la visión negativa que ustedes siempre tienen de ella.

Usted ha hablado de alta ejecución de obras en AVE durante el Gobierno del Partido Popular. A mí me cuesta mucho trabajo entender que usted pueda decir eso sin sonrojarse, señor Ballester. La única ejecución presupuestaria que hubo de AVE en Castilla-La Mancha durante los años del Partido Popular fue para el AVE de Levante un 1,56 por ciento, eso es lo que hay en ocho años. En AVE, señor Ballester, ustedes no nos pueden dar lecciones, no nos pueden dar lecciones en ningún sitio de España y no nos las pueden dar en Castilla-La Mancha. En Castilla-La Mancha hay ahora mismo una línea de ferrocarril AVE que está funcionando y lo está haciendo muy bien, que llega a las ciudades de Ciudad Real y Puertollano, y esa línea la hizo el Partido Socialista Obrero Español. Ustedes han hecho solamente otra línea en ocho años, que es la que va a Zaragoza, y no voy a ser excesivamente cruel refiriéndome a cuál ha sido la ejecución de esa obra, qué resultados ha tenido, qué nos hemos encontrado cuando hemos llegado al Gobierno. Y desde luego, por favor, señor Ballester, no me hable usted de velocidades de 350 kilómetros por hora ni en Castilla-La Mancha ni en otros sitios, porque ustedes no conocen esas velocidades, no saben lo que son, ni proyectadas ni reales.

La proposición no de ley que nos presenta usted hoy aquí parte de dos presupuestos que son eminentemente falsos. Una es que el Plan de Infraestructuras de Transportes 2000-2007 al que usted se ha referido fuera realmente un plan serio. El Plan de Infraestructuras de Transportes del Partido Popular no era más que una declaración de intenciones que realizó el ministro Álvarez-Cascos con la única y exclusiva finalidad de obtener beneficios electorales. Lo dijo aquí la ministra de Fomento en su comparecencia ante la Comisión en junio de 2004 cuando presentó las líneas generales de actuación de su ministerio, dijo exactamente: no hay plan, lo único que existieron fueron intenciones. Yo les voy a otorgar el beneficio de la duda y voy a poner que las intenciones que tuviera ese plan fueran buenas, o por lo menos desde luego así lo entendió en su día el Gobierno de Castilla-La Mancha cuando llegó a los acuerdos con los presidentes de las comunidades autónomas en enero de 2001, pero plan no era, señor Ballester, y como no tenía la seriedad y el rigor que tiene que tener un plan de estas características, como es el PEIT que ha elaborado el Gobierno Socialista, es absolutamente imposible que por sí mismo ofreciera garantía de nada, ni de financiación, ni temporal de ejecución.

No obstante, el Gobierno ha dado prioridad a la ejecución del corredor de Levante, porque usted ha hablado un poco de forma inconcreta de todas las líneas de alta velocidad que pasan por Castilla-La Mancha, pero yo quiero dejar patente que Castilla-La Mancha va a ser la comunidad autónoma de España que más kilómetros de

alta velocidad va a tener. Yo sí me voy a referir a cuestiones concretas, me voy a referir, por ejemplo, al corredor de Levante, al AVE que va a ir a Valencia y del cual se van a beneficiar dos capitales de provincia de Castilla-La Mancha, como son Cuenca y Albacete. Esas obras están en marcha, se están desarrollando a buen ritmo, usted lo sabe, esas obras tienen presupuesto, y probablemente en dos o tres años podamos tener AVE para Cuenca y para Albacete. La ministra de Fomento se ha negado a dar fechas concretas, y es lógico porque, señorías, utilizar de forma electoralista las infraestructuras es una cosa en la que yo creo que ustedes tienen la exclusiva. Nosotros nos limitamos a intentar hacer las obras, a trabajar, y desde luego a no poner en funcionamiento expectativas que luego por una serie de circunstancias no puedan darse, porque no nos interesa, repito, hacer electoralismo de este tema.

Me llama especialmente la atención, señor Ballester, que usted que es diputado por Toledo haya hecho el alarde de catastrofismo que ha hecho en esta Comisión, porque usted sabe que probablemente en un mes o mes y medio va a llegar el AVE a Toledo, va a estar en funcionamiento una línea de AVE con Toledo. Es realmente increíble que sabiendo que usted se va a poder ir de Madrid a Toledo dentro de un mes y medio en AVE venga aquí a denunciar que todavía no se sabe cuáles van a ser las tarifas. No se preocupe, las va a tener cuando se ponga en funcionamiento, pero va a ser muy pronto, se ha cumplido el compromiso con Toledo, va a haber AVE en Toledo muy pronto.

El segundo presupuesto falso de su proposición no de ley es que en Castilla-La Mancha hay preocupación por este tema. En Castilla-La Mancha no hay ninguna preocupación por este tema, porque las obras se ven, se tocan. Si me dice que hay preocupación, por ejemplo, en su provincia cuando todo el mundo sabe en Toledo que va a tener la posibilidad de viajar en AVE en menos de dos meses, que venga Dios y lo vea. Si me dice que hay preocupación en Albacete o en Cuenca por el AVE que va a Levante, cuando precisamente ayer yo hablaba con alcaldes de la provincia de Albacete y me indicaban que las obras por sus términos municipales van a un ritmo absolutamente endiablado, realmente no sé a qué preocupación se está refiriendo, es probable que a la que normalmente suele mostrar por todo el Partido Popular de Castilla-La Mancha y lógicamente así le va al Partido Popular de Castilla-La Mancha.

Señoría, nosotros hemos formulado una enmienda que pretende ser eminentemente realista, una enmienda que se enmarca dentro de las actuaciones que el PEIT va a desarrollar en nuestra comunidad autónoma. Con ese criterio el compromiso de la ministra de Fomento de que las obras se seguirán realizando a buen ritmo, de que los proyectos saldrán adelante y se licitarán inmediatamente, intentamos hacer una propuesta seria en esta Comisión. Por eso, señor Ballester, le pido que ustedes se sumen a nuestra enmienda, porque la verdad es que creo que el tiempo de la demagogia se ha acabado, el tiempo de

hacer política como la que hacía el señor Álvarez-Cascos se ha acabado, estamos en otros tiempos, estamos en tiempos de ser realistas, de trabajar con seriedad para nuestra comunidad autónoma.

Usted habla de realidades, pues yo también. Las realidades se reflejan en los Presupuestos Generales del Estado. Para el año 2006, en el presupuesto que aprobaremos pronto, hay más de 300 millones de euros para líneas de alta velocidad en Castilla-La Mancha y no me podrá decir usted —no porque no lo sepa, sino porque le sonrojaría decirlo— el presupuesto que dedicó para este tema el Partido Popular en los años que estuvo en el Gobierno. Ustedes, se dedicaron a hacer electoralismo con su plan, a hacer ruedas de prensa y a poner primeras piedras poco antes de las elecciones, y en sitios donde a ustedes les convenía. Ustedes hacían electoralismo y ahora hacen demagogia, señor Ballester, y nosotros hacemos obras. Por favor, no confundan a la gente. **(El señor Ballester de Diego pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: No tiene la palabra, señor Ballester, solamente para decir sí o no a la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **BALLESTERO DE DIEGO**: Obviamente es no, pero pretendía aclararle un concepto, que es cuándo se inaugura el AVE a Toledo, que es el 15 de noviembre, que viene al debate sin saberlo, porque va el rey y todo, ya que viene al debate el portavoz a hablar del AVE en Castilla-La Mancha... por aclarar. **(El señor Fuentes Guzmán pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Queda constancia de que no acepta su enmienda.

No ha habido alusiones sobre si se inaugura el AVE a Toledo el 15 de noviembre. Seguro que todos los toledanos tienen una cumplida información de ese dato.

El señor **FUENTES GUZMÁN**: Pues no lo parece.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario distinto de los intervinientes desea fijar posición? **(Pausa.)**

— **SOBRE LA LIBERALIZACIÓN PARCIAL DE LA AUTOPISTA AP-7. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000965.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley que figura con el número 5, sobre liberalización parcial de la autopista AP-7, formulada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Tiene la palabra su portavoz. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

La señora **NAVARRO CASILLAS**: El tráfico de la carretera N-332 a su paso por La Safor y La Marina Alta registra una intensidad media diaria de unos 14.000 vehículos, de los cuales el 14 por ciento son pesados. Todos los datos que voy a dar provienen del Ministerio de Fomento y están referidos al año 2003, con lo cual actualmente la situación ha empeorado y significa que las poblaciones de La Safor y de la Marina, como Xeraco, Bellreguard, Palmera, Alquería, El Verger, Ondara y Gata de Gorgos, soportan un tráfico rodado de más de 14.000 vehículos por día con los problemas de tráfico que esto acarrea además de la peligrosidad que esta densidad de tráfico supone. Los estudios demuestran que, por ejemplo, en Oliva las viviendas próximas a la N-332 soportan las 24 horas del día niveles de ruidos superiores a los límites máximos recomendados por la Organización Mundial de la Salud, que se sitúan en los 65 decibelios. Esto acarrea serios problemas de salud para los habitantes de la zona. De Gandía a la salida de Oliva hacia La Marina hay una distancia de 12 kilómetros, que fuera de la temporada de verano se tarda de media entre 25 y 30 minutos en recorrer; de Gandía a Pedreguer hay 35 kilómetros y el recorrido suele hacerse en unos 50 ó 60 minutos. La situación ya es grave, pero en julio y agosto la circulación suele ser aún mucho mas lenta con retenciones kilométricas, porque esta carretera soporta el paso de todos los veraneantes que acuden a la zona. Estoy convencida de que muchos de los presentes conocen Gandía como zona de veraneo, pero es una ciudad donde vive mucha gente, que trabaja y que soporta un tráfico pesado permanente de mercancías, con la dificultad de movilidad que implica todo ello. De esta manera, La Safor y La Marina presentan algunos de los mayores niveles de crecimiento urbanístico y de población del País Valenciano y unas densidades de población muy elevadas. Asimismo, pese a tratarse de dos comarcas muy interrelacionadas social y económicamente con un importante flujo bidireccional de personas y mercancías, como les estaba comentando, en los últimos años, por el contrario, solo se han realizado acciones puntuales de mejora de sus infraestructuras viarias —estoy hablando de la ronda de circulación de Gandía—, que en lo esencial son las mismas que existían a principios de los años noventa. Además, no existe ninguna línea férrea que conecte Gandía con Denia; de hecho, en los presupuestos generales del año anterior se dispuso una partida presupuestaria por una enmienda presentada por este grupo parlamentario junto con otros para que se abordara el estudio de la ampliación de esta línea que acaba precisamente en Gandía, y por ahora el Ministerio de Fomento no ha llevado a cabo ninguna actuación en este sentido incumpliendo la partida presupuestaria correspondiente. A todo esto, como decía, se suma en la época estival que centenares de miles de turistas visitan la zona —seguro que más de uno de ustedes ha estado por allí— y se puede prever el colapso de la red viaria permanente en La Safor y La Marina y especialmente en la N-332. Como las inversiones realizadas han sido evi-

dentemente insuficientes, el colapso de dicha carretera a lo largo de estas dos comarcas se ha ido intensificando en los últimos años con este aumento de la población, el crecimiento urbanístico y las visitas de todos los veraneantes. Desde luego, para nosotros la solución es la liberalización de la AP-7 para que todos los ciudadanos puedan utilizar esta autopista, que no sea de pago y que tampoco se hagan construcciones muy costosas de variantes paralelas porque implicaría que todos los ciudadanos vamos a pagar unas construcciones de muy elevado coste, mientras que hay un empresa de autopistas que se sigue enriqueciendo con una autopista que al final hemos pagado entre todos, con lo cual es absurdo, además del coste medioambiental que supone. Eso sí, entendemos que mientras no se libere la AP-7, este sería el mal menor al que nos tendríamos que acoger, aunque la solución está clara, como se pide en la iniciativa: la liberalización de la AP-7. Por todo ello, señorías, para solucionar un grave problema, un déficit histórico de estas dos comarcas, La Safor y La Marina Alta, les pido que apoyen esta proposición no de ley.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): A esta proposición no de ley se han presentado tres enmiendas, de Esquerra Republicana, del Grupo Popular y del Grupo Socialista. Tiene la palabra el portavoz de Esquerra Republicana.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Presidenta, señorías, la enmienda que hemos presentado por parte de Esquerra Republicana es básicamente una mejora técnica, una justificación de la presentada por la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Tras la exposición de su portavoz, no quisiera reiterar mis argumentos y, se hagan o no variantes alternativas, el hecho es que en este momento no existe ninguna y coincidiríamos con la anterior moción que se ha presentado sobre la gratuidad de la autopista AP-7 en las comarcas de Girona mientras no se ejecuten las obras que son responsabilidad del Ministerio de Fomento. Para no reiterarme, solo quisiera repetir que ante algunas de las alegaciones que se presentan, la responsabilidad de estos desdoblamientos, si se hicieran, sería del Ministerio de Fomento y es este quien tiene que asumir íntegramente la gratuidad total o parcial que se pide en esta proposición no de ley de Izquierda Unida.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Mi grupo ha presentado una enmienda a esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, que se basa en la coherencia y en el mantenimiento de las actuaciones que están llevando a cabo las administraciones públicas. Hay

que recordar al grupo proponente que el 11 de abril de este mismo año la Generalitat Valenciana y el Ministerio de Fomento han establecido un marco común de planificación de las carreteras de la comunidad autónoma mediante la firma de un convenio y en cuyo protocolo se recogen unos compromisos por parte del Ministerio de Fomento para ejecutar, entre otras y referida a la comarca y a la zona a las que nos estamos ciñendo en el ámbito territorial de la proposición no de ley, la variante de La Safor, Oliva sur, Rafelcofer (Gandía), la duplicación de la variante de Gandía, la duplicación de El Verger-Oliva, el acondicionamiento de la N-332 en el tramo Mascarat-Gata de Gorgos y la variante de Benissa. Es decir, existe en este momento un planteamiento y un acuerdo entre la Administración Central del Estado, el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana para solucionar un problema que tiene la gravedad que ha señalado la portavoz del grupo proponente y que es la que viene a paliar el acuerdo y el compromiso asumido tanto por el ministerio como por la Generalitat. Los criterios que ha mantenido ese acuerdo y que también vienen manteniendo la Generalitat y el Gobierno del Partido Popular, expresados en el segundo plan de carreteras de la Generalitat Valenciana del año 1995, reiterados en el plan de infraestructuras estratégicas para el año 2004-2010 y plasmados en el protocolo firmado en abril de este mismo año, en el que se recoge que los problemas de congestión y seguridad vial de la N-332 a su paso por las comarcas de La Safor y Marina Alta hacen necesario construir las variantes que eviten las travesías actuales en el interior de poblaciones y duplicar la N-332 en determinados tramos.

La solución que ve el grupo proponente, de acuerdo con su ideología, viene solo por suprimir el peaje y no realizar ningún tipo de obra. Eso lo fundamenta en el coste de las mencionadas obras y en liberar a la población de un gasto cual es el pago del peaje. Ese es un planteamiento tan miope como parcial del problema, porque la supresión de los peajes también lleva aparejada un gasto importante en el rescate de dichas concesiones que finalmente tiene que ir a costa de los Presupuestos Generales del Estado y, por tanto, de los impuestos que pagan todos los ciudadanos. Aquí hay que tener una doble visión de para qué sirve el peaje, qué ciudadanos se ven más o menos beneficiados por el peaje y cuales por un tráfico de cercanía entre ciudades o entre poblaciones que son conexas. Para la población permanente de aquella zona es más interesante disponer de vías alternativas que no congestionen la autopista que está prevista para tráficos mucho más largo y que normalmente es usada por ciudadanos que visitan una zona de tantísimo atractivo turístico como esta a la que nos estamos refiriendo. Parece mucho más oportuno que esto se haga con cargo a los presupuestos del Estado, en lo que están de acuerdo el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana, y, consecuentemente, no entendería otra postura del Grupo Socialista que no fuera la de hacer buenos aquí en sede parlamentaria los acuerdos

firmados en abril de 2005 con la Generalitat Valenciana. Por eso digo que parece mucho más oportuno realizar las obras de las variantes necesarias para que los tráficos que se generan en el interior de estas comarcas de La Safor y La Marina Alta se vean adecuadamente tratados y que las densidades de tráfico que se han señalado tengan un distinto tratamiento, en lo que se refiere a tráfico intracomunitario o extracomunitario, que deben ser tratados de forma diferente. Por tanto, hay que apostar por la construcción de estas variantes.

No obstante, como el problema es acuciante, mi grupo parlamentario ha presentado una enmienda en el sentido que queda reflejado y que viene a marcar los distintos intereses en presencia, fundamentalmente de los ciudadanos, a la hora de fijar las prioridades en las obras y en la disponibilidad de las infraestructuras para ellos mismos. Como consecuencia, instamos a que se ejecuten con urgencia y se dé prioridad a las actuaciones que se encuentran en dicho protocolo y, por tanto, a la supresión de las travesías, la mejora de la capacidad y la seguridad en la carretera N-332 a su paso por estas comarcas, en cumplimiento de ese protocolo de colaboración entre la Generalitat y el Ministerio de Fomento, y, por otro lado, a la hora de que la demora en esas actuaciones pueda ser solapada si no totalmente sí parcialmente, instamos a estudiar la posibilidad de liberar parcialmente la autopista de peaje AP-7 en esta zona, con la duración temporal de la puesta en servicio de las otras actuaciones durante los meses de verano como solución de urgencia. Con ello se logran todos los objetivos, que en este momento tienen marcados el Gobierno del Estado y el Gobierno de la Generalitat Valenciana. Esta enmienda, por cierto, cumple con una utilización racional de los recursos presupuestarios, porque permite que la autopista de peaje siga cumpliendo su función pero que no tenga que ser necesariamente utilizada por los ciudadanos de la zona, para los cuales se van a poner en servicio unas vías alternativas y unas variantes ejecutadas con un presupuesto económico que sería el necesario para suprimir o para rescatar las concesiones de peaje, es decir, que no hay ningún ahorro o beneficio para los ciudadanos de la región con la supresión de los peajes y sí lo hay con la construcción de las variantes. Por tanto, creemos que nuestra enmienda es coherente y acorde con dichos planteamientos. Vuelvo a reiterar que no entenderíamos una postura por parte del Grupo Socialista, que se apartara del convenio de colaboración entre la Generalitat Valenciana y el Ministerio de Fomento de tan reciente suscripción y cuyos compromisos deben de estar ejecutándose.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Santamaría.

El señor **SANTAMARÍA I MATEO**: Son numerosas las iniciativas sobre la liberación del precio de los peajes de las autopistas en todo el territorio nacional. Sin embargo, hay que recordar que las autopistas de peaje

están reguladas por una normativa específica que forma parte de los contratos de concesión suscritos por las respectivas sociedades concesionarias y la Administración concedente. Dicha normativa establece unos derechos y obligaciones tanto para la Administración como para el concesionario. Entre los derechos de este último se incluye la percepción del peaje con arreglo a las tarifas aprobadas. La supresión unilateral de dicho derecho no solo rompería el equilibrio económico-financiero de la concesión que la Administración viene obligada a mantener, con el consiguiente pago de indemnizaciones si el desequilibrio se produce por decisión de la misma, sino que desvirtuaría también la propia naturaleza contractual de la concesión al revocar el derecho esencial de una de las partes, esto es, el derecho del concesionario a percibir la prestación económica pactada. Sin entrar a valorar las cuestiones técnicas que aconsejen en su caso no mezclar tráficos de largo recorrido con los de medio recorrido o los domésticos que se producen como consecuencia de los desplazamientos más cotidianos, conviene señalar que se han formulado propuestas de liberalización del peaje en un gran número de tramos de autopistas, lo que hace que el levantamiento de un peaje no pueda considerarse de forma aislada, ya que conlleva una opción política de fondo sobre todo el sector de autopistas que acarrearía el pago de indemnizaciones por el Estado que sin duda alcanzan un valor inasumible, más en el caso que nos ocupa, en el que no hace mucho tiempo se ampliaron los plazos de concesión por parte del Partido Popular, sin perjuicio también de que pudieran estudiarse situaciones específicas estacionales en relación con los residentes en el marco de acuerdos concesionario-comunidad autónoma. De cualquier forma, señorías, la política del Gobierno sobre infraestructuras y transportes se encuentra recogida en el PEIT, que, como plan estratégico que es, parte de un enfoque global de las necesidades y potencialidades del sistema de transporte para plantear un conjunto de actuaciones que contribuyan al impulso del desarrollo económico y la competitividad de la economía española fortaleciendo la cohesión social y territorial y fomentando la movilidad sostenible.

En cualquier caso, debemos mostrar la mejor disposición de instar al Gobierno para que facilite la tramitación administrativa de la eliminación del peaje de los tramos de la autopista que solicite cualquier Administración autonómica mediante acuerdo entre las partes, al igual que se ha hecho en la negociación que la Junta de Andalucía y la sociedad concesionaria de la autopista AP-4 han llevado a cabo para liberar del peaje el tramo Jerez-Puerto Real de dicha vía, en la que se contempla que la financiación necesaria correrá a cargo de dicho ente autonómico. No obstante y con el interés puesto en resolver de manera efectiva los problemas de tránsito rodado en todo el trazado de la N-332, se vienen desarrollando actuaciones en el marco del protocolo firmado entre la Generalitat Valenciana y el Ministerio de Fomento que contempla, entre otras muchas, la variante de La Safor, actualmente en fase de

estudio informativo, así como otras a lo largo de toda la N-332 en Alicante y en Valencia.

Entendiendo pues la necesidad urgente de resolver los problemas de congestión y seguridad vial que se producen en la N-332 el grupo al que represento ha propuesto la enmienda presentada, sin perjuicio de que el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds hayan alcanzado un acuerdo sobre un texto transaccional que paso a leerles y al que solicito que se sumen el resto de grupos. El texto transaccional dice así: Primero, impulsar con diligencia las actuaciones previstas en el protocolo de colaboración firmado entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana con relación a la N-332, especialmente el estudio informativo y el proyecto constructivo de la variante de La Safor, así como los relativos a la comarca de La Marina Alta. Segundo, facilitar la tramitación administrativa de la eliminación de este peaje que solicite la Administración Autonómica siempre que el coste de la medida corra a cargo de la Administración solicitante, al igual que se ha producido en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Señorías, como ven, el Gobierno es congruente con los compromisos adquiridos en los protocolos que firma con las comunidades autónomas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra la señora Navarro para aceptación de enmiendas.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Como he comentado anteriormente, nosotros no pensamos que la solución esté en las variantes, sino en la liberalización de la autopista de peaje, pero tenemos que aceptar como mal menor que se hagan estas variantes para que los ciudadanos de La Safor y La Marina Alta no padezcan los atascos que se han ido incrementando por la falta de infraestructuras que se padece desde los años noventa. Igualmente, la facilitación de la tramitación administrativa de la liberalización del peaje es una buena noticia y en ese sentido hago un llamamiento a la Generalitat Valenciana para que aborde una solución a este serio problema que padecen los ciudadanos que forman parte del País Valenciano, para ellos Comunidad Valenciana. Por tanto, aceptamos la transaccional. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra.)**

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora presidenta, la proponente ha reabierto el debate, por tanto le solicito una pequeñísima intervención.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Entonces habrá que conceder un turno de intervención a todos los grupos. Íbamos bien de tiempo y les iba a felicitar.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora presidenta, voy a tardar 30 segundos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): ¿Treinta segundos también para el resto de los grupos? (**Asentimiento.**) De acuerdo, solo 30 segundos.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora presidenta, mi grupo, en primer lugar, solicita votación separada de los dos puntos de la transaccional, puesto que la vamos a admitir —aunque podríamos no hacerlo—, y, en segundo lugar, no es cuestión de hacer las variantes y suprimir el peaje más que de forma temporal, por lo que no tiene sentido el segundo punto de la transaccional que se ha presentado y por tanto no lo votaríamos favorablemente.

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

El señor **SANTAMARÍA I MATEO**: Simplemente quiero decir que este segundo punto tiene sentido en la medida en que se pongan de acuerdo los solicitantes y que quien debe correr con los gastos debe ser quien lo solicite, en este caso la comunidad autónoma.

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

El señor **ANDREU DOMINGO**: En mi opinión, se produce una contradicción enorme, puesto que en el caso de la AP-7 en Girona, como son obras del Estado, y se imputa el pago al Ministerio de Fomento y en la AP-7 en esta zona se imputaría el pago a la Generalitat Valenciana a pesar de que se haya suscrito un convenio, pero en el convenio de la variante no queda claro quién lo va a ejecutar y en principio es una obra del Ministerio de Fomento. Por tanto, veo una contradicción absoluta entre una cosa y la otra.

— **RELATIVA A LA ELIMINACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE UNA AUTOVÍA ALTERNATIVA A LA DEL VALLE DEL HUERNA DEL PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE (PEIT), PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001162.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al punto número 7 del orden del día, proposición no de ley relativa a la eliminación de la construcción de una autovía alternativa a la del Valle del Huerna del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT).

Tiene la palabra doña Alicia Castro, del Grupo Popular. (**El señor presidente, ocupa la Presidencia.**)

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora presidenta, señorías, quizá resulte insólito que venga una proposición no de ley a esta Comisión para solicitar que se elimine el proyecto de construir una nueva autovía. Probablemente muchas zonas de España estén deseando todo lo contrario, pero no es el caso de esta autovía trazada, diseñada e ideada por la señora ministra de Fomento. Les voy a explicar las razones que motivan esta proposición no de ley que, insisto, podría resultar insólita.

La autovía de peaje existente, que comunica la región del Principado de Asturias con la de Castilla y León, es una autovía de alta montaña, la denominada del Valle del Huerna. En las pasadas elecciones el Partido Socialista se comprometió en su programa electoral a eliminar dicho peaje si llegaban al Gobierno. Esta promesa electoral fue ratificada por el presidente Zapatero, por el presidente del Gobierno asturiano, señor Areces, y por los candidatos del Partido Socialista en aquellas elecciones. Pasado el tiempo y ganadas las elecciones, por el Partido Socialista se ratificó dicha promesa electoral, ese compromiso con los ciudadanos de Asturias y también de Castilla y León. Cuál no sería la sorpresa de propios y extraños cuando la ministra de Fomento decidió crear una autovía alternativa, decisión que se tomó de forma aleatoria sin consultar con ninguno de los dos gobiernos que pudieran resultar afectados. Resulta paradójico que el Gobierno del talante, del diálogo y que todo lo aprueba tras consensos con las comunidades autónomas en este caso no haya consultado previamente con estas comunidades afectadas y mucho más paradójico que una vez que la idea estaba anunciada, la haya incluido en el PEIT y haya una partida en los presupuestos generales para el año próximo dedicada a la autovía citada como alternativa a la del Valle del Huerna. Digo esto porque tanto el Gobierno popular de Castilla y León como el Gobierno socialista del Principado de Asturias se han pronunciado en contra de esta iniciativa y la han considerado absurda, ridícula y de un coste desmesurado, aparte evidentemente de los daños medioambientales que originaría. Como digo, no solamente son los dos gobiernos, el asturiano y el castellanoleonés, los que se han pronunciado en contra, sino que también los socialistas de la provincia de León a través de su secretario general han manifestado el rechazo a esta iniciativa. Igualmente lo han hecho la Federación Asturiana de Empresarios, la portavoz del Grupo de Izquierda Unida en la Junta General del Principado, que ha considerado que era una tomadura de pelo, o sea, para todo el mundo, es un clamor, lo que hay que hacer es cumplir el compromiso electoral de eliminar el peaje del Valle del Huerna y, por supuesto, no construir esta autovía, porque además ya conocemos a este Gobierno —después de 19 meses de ejercicio le vamos cogiendo los tics— y sabemos que lo que hace es anunciar esto sabiendo positivamente que nunca jamás se llegará a construir.

Es una forma de entretener a la opinión pública, de mantener una postura absolutamente caprichosa y dictatorial para no cumplir ese compromiso electoral del Partido Socialista. Yo quisiera ver hoy al Grupo Socialista, a la que probablemente será su portavoz, a la que aprecio sinceramente como compañera y con la que me une un consenso en otros temas, dando satisfacción a los asturianos diciendo que efectivamente la ministra va a rectificar y va a suprimir este absurdo proyecto que afecta a las dos regiones. Pero sé positivamente que lo que pretenderá es hacer creer a la opinión pública que la culpa es del Partido Popular, porque esto ya se ha oído aquí en muchas ocasiones, por haber prorrogado el contrato a la empresa concesionaria de la autopista del valle del Huerna.

Señorías, los compromisos electorales se cumplen. Ustedes tienen el suyo y nosotros tuvimos el nuestro, que fue hacer la autovía desde Benavente hasta Onzonilla, sin peaje, que era lo que habían propuesto cuando el señor Borrell era el ministro de Fomento. Es cierto que hay que ir siempre de acuerdo con las comunidades autónomas, pero no solamente valen las palabras, hay que ejercerlo. Los castellano-leoneses y los asturianos están radicalmente en contra de este proyecto y la ministra, caprichosa y absurdamente, insiste en incluir en el PEIT una partida presupuestaria para que se lleve a cabo.

No necesito más tiempo, señor presidente. Otras veces me ha faltado, pero en esta ocasión he podido resumir la situación que nos ocupa.

El señor **PRESIDENTE**: Dado que la proposición no de ley no tiene enmiendas, ¿qué grupos parlamentarios desean intervenir?

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, la señora Carcedo.

La señora **CARCEDO ROCES**: Efectivamente, es bastante insólita esta iniciativa tanto por el procedimiento de modificación del PEIT como por el fondo del asunto. Digo de procedimiento porque existe un plan todavía vivo en este Parlamento y se pretende por otra vía paralela, a través de otro tipo de iniciativa, modificar los contenidos del plan. También es insólito que sea precisamente el grupo parlamentario responsable de que esta situación complicada para Asturias esté vigente el que exija ahora que se solucione un problema gravísimo creado por su Gobierno en la anterior legislatura. Como la portavoz popular ha mencionado, el anterior Gobierno del Partido Popular prorroga la concesión del peaje de la autopista del Huerna por 29 años y, posteriormente, privatiza y vende esa autopista, con lo que conduce a Asturias a una situación de dependencia para la entrada y salida tanto de viajeros como de mercancías. Esta es la situación real en la que está en estos momentos Asturias. Carece de una vía de alta capacidad de libre circulación y, gracias a la gestión del Gobierno del Partido Popular, se dificulta tremendamente su solución

porque introduce un tercero en la gestión de este asunto, al haber un agente privado que compró esa autovía.

El PEIT es el Plan estratégico de infraestructuras, que está actualmente en tramitación en el Congreso de los Diputados y la planificación que quiere para Asturias es igual a la del resto del territorio con carácter homogéneo y lo que pretende es facilitar una vía de libre circulación para Asturias al igual que lo pretende para el resto de las comunidades autónomas. Lo que resulta insólito, y también es un sarcasmo, es que el Partido Popular, habiendo dificultado el libre acceso a Asturias por una vía de alta circulación, intente impedir ahora una solución alternativa al problema a través de esta iniciativa en el Congreso de los Diputados. Da la sensación de que el Partido Popular está conjurado para que se arruinen las economías de los viajeros de Asturias y también las economías de sus mercancías. **(Rumores. Un señor diputado: ¡Qué barbaridad!)**

Continúo. El compromiso del Partido Socialista Obrero Español en la campaña electoral de 2004 sigue vigente, pero la planificación del PEIT tiene que hacerse a partir de la realidad actual y el PEIT no incluye eliminaciones de peajes. El PEIT planifica infraestructuras y en lo que se refiere a carreteras prevé un plan de carreteras que se está elaborando en estos momentos hasta el 2011. Una vez elaborado el plan, a la vista de las posibilidades de negociación con terceros que tienen en estos momentos la concesión y la titularidad de esta infraestructura, teniendo en cuenta los impactos ambientales territoriales que se van a sopesar, se estudiará la solución para esa vía de libre circulación. Pero, en tanto esa realidad no sea diferente —insisto en que seguimos asumiendo el compromiso electoral—, Asturias ha de tener la misma planificación que el resto de las comunidades autónomas y se le debe garantizar una vía de libre circulación. Por otra parte, en su iniciativa solicita plantea que se haga en tres meses. El compromiso electoral es para la legislatura, no para tres meses. Confunde sus deseos con la realidad. Esta legislatura va a ser agotada, no le quepa la menor duda, señora Castro. **(Rumores.)**

Termino, señor presidente, manifestando nuestro voto en contra de la pretensión del Grupo Popular, porque al enorme problema que crearon en Asturias con la prórroga de 29 años y la privatización de esta infraestructura de acceso a Asturias, ahora quieren impedir cualquier otra planificación que garantice el acceso libre de una vía de alta capacidad en Asturias. Nosotros seguimos manteniendo nuestro compromiso de eliminación del peaje, pero por otros procedimientos no a través del PEIT, porque no es ese su objetivo. **(La señora Castro Masaveu: ¡Yo no digo que sea a través del PEIT!)** Pendientes de la elaboración del Plan de carreteras y de la valoración del conjunto de elementos que tienen que intervenir como el volumen de tráfico, los impactos ambientales y estructurales, así como la negociación con terceros, que desgraciadamente algo tienen que decir en este asunto ya de no haberse privatizado

sería una decisión exclusivamente del Gobierno de España, a la espera de esta información y de las posibilidades de recuperación del peaje del Huerna, vamos a rechazar que se elimine esta planificación que garantizará un acceso libre por una vía de alta capacidad al Principado de Asturias. **(El señor Herrera Torres pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Herrera, no le corresponde el turno de palabra. Solicité el turno de palabra al comienzo, pero al no estar presente pasó al Grupo Parlamentario Socialista. Es una alteración que no sería usual.

El señor **HERRERA TORRES**: Señor presidente, los grupos pequeños —y usted lo sabe porque es un buen presidente— tenemos graves problemas para estar presentes, especialmente en estas mañanas de miércoles.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Herrera, le doy la palabra para que haga una breve intervención y fije su posición.

El señor **HERRERA TORRES**: Nosotros vamos a votar a favor porque es una iniciativa que el Partido Popular asume a partir del discurso de Izquierda Unida de Asturias, porque esta nueva autovía no tiene viabilidad ni económica ni ecológica —existe una autopista cuyo peaje se debería abaratar o eliminar— y porque entendemos, como podríamos haber hecho con Girona, que ni las políticas del PEIT ni las del Partido Socialista ni las del Partido Popular deberían hoy ser las de multiplicar autovías, sino las de abaratar peajes y no situarnos a la cabeza de Europa en kilómetros de autovías por habitantes. Vamos a tener 15.000 nuevos kilómetros de autovías y es insostenible desde el punto de vista económico y ecológico. Se tienen que estudiar otras vías, como la de impulsar el ferrocarril convencional, y no multiplicar autovías. Por tanto, vamos a votar a favor y espero que tengamos ahora una reconversión ecológica también del Partido Popular, que el Partido Socialista se sume a ella y que no continuemos con ese despropósito de multiplicar autovías por el territorio del valle del Huerna, en Girona o allá donde haga falta.

— **RELATIVA A LAS OBRAS CORRESPONDIENTES AL AEROPUERTO DE HUELVA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001232.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la última proposición no de ley, formulada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a la obra correspondiente al aeropuerto de Huelva. Tiene la palabra su portavoz, el señor Marquínez.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: No podrá decir el señor presidente que el aeropuerto de Huelva no anima la Comisión de Fomento, ya que es la tercera iniciativa que aparece en esta Comisión acerca de esta infraestructura. Además de animarla, parece que va forjándose alguna posibilidad de que no le vayamos a traer ninguna más. Por tanto, la hemos animado, hemos conseguido que el asunto vaya encauzándose y finalmente abandonaremos este tema y recurriremos a otros para tratar de solucionarlos.

Voy a hacer una breve exposición. Adelanto que hemos llegado a un acuerdo sobre este tema, pero quisiera hacer una serie de aclaraciones que parecen pertinentes para justificar tanto tratamiento sobre este asunto. Cuando en la provincia de Huelva se propone la instalación de un aeropuerto, el Partido Popular en aquellos momentos se define por un modelo abierto, viable, adaptado a las necesidades de la provincia y socialmente rentable. Éstos han sido siempre los planteamientos del Partido Popular. No hemos hecho dogma de ningún modelo público, privado o mixto, sino que hemos querido un modelo abierto, viable, adaptado a las necesidades de Huelva y socialmente rentable. La instalación de una infraestructura de este tipo necesita el apoyo del Gobierno. Nadie puede instalar, por mucha buena voluntad que tenga, una infraestructura de estas características en ninguna provincia española sin contar con la legislación vigente y con el apoyo del Gobierno. El Partido Popular no ha entendido hasta ahora cuál era el modelo del Partido Socialista en esta infraestructura. Parece ser que el Partido Socialista quería hacer un aeropuerto y, a través de una proposición no de ley que presenta en el año 2003, ha habido un momento en el que parece que apostaban por un aeropuerto público. Hay declaraciones manifiestas de miembros importantes del Partido Socialista en las que se dicen que deben ser los técnicos de AENA los que realicen los estudios de viabilidad para lo que es imprescindible que se habilite una partida presupuestaria. Esto parecía denotar un interés por un aeropuerto público, lo que no significa que el Partido Popular también rechace ese modelo, en absoluto. Por otra parte, hay una extraordinaria perla en las declaraciones del señor Jiménez, del Partido Socialista de Huelva, el día 28 de octubre del 2003, en las que dice: Desde el PSOE no vamos a consentir que el aeropuerto para esta provincia se planee desde el PP pensando en acudir a la inversión privada. Ante esas declaraciones, estábamos confusos sobre cuál era el modelo del Partido Socialista. Parece ser que definitivamente el Partido Socialista apuesta por el aeropuerto y por un modelo mixto, con intervención de la diputación y con inversiones privadas. Nosotros estamos de acuerdo con cualquier modelo que sea viable y socialmente rentable. Por eso es casi obligado que podamos ponernos de acuerdo en ejecutar esa infraestructura tan importante para Huelva. Después de largas conversaciones, que se iniciaron el 16 de marzo pasado —fíjense si fueron largas—, hubo una fase de conclusión —tengo que agra-

decer al señor Oria el esfuerzo que hizo por lograr un consenso, a veces no agradecido por todo el mundo— y hubo un primer acuerdo que por una serie de fallos técnicos no pudo llevarse a cabo el pasado 5 de junio y que hoy podemos concretar. Por tanto, le manifiesto al señor presidente que hemos llegado a una transaccional, elaborada entre el Partido Socialista y el Partido Popular, que es el proponente, de sustitución de la parte dispositiva de la proposición no de ley propuesta. Esta transaccional diría: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a apoyar de forma explícita, a través de los organismos competentes, la instalación de un aeropuerto en la provincia de Huelva, siempre que cuente con un promotor público o privado y con estudios de viabilidad técnica, económica y de emplazamiento soportados en datos de previsiones coherentes de tráfico.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Marquínez, la enmienda sería in voce porque no hay ninguna enmienda a la proposición no de ley.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Sí, señor presidente, por eso le digo que es una transaccional in voce elaborada por los dos. Le pedimos al resto de los grupos políticos que acepten que se tramite esta transaccional, a la Presidencia y a la Mesa que la acepten y esperamos que de una vez por todas el acuerdo conseguido por el Grupo Socialista evite a esta Comisión seguir hablando del aeropuerto de Huelva, aunque solo sea para acordar su iniciativa. Seguiremos hablando de temas presupuestarios y de cómo llegan allí los aviones.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean intervenir?

Tiene la palabra el señor Oria, del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **ORIA GALLOSO**: Como no podía ser de otra manera, aceptamos la transaccional que nos propone el señor Marquínez para terminar esta relación, por lo menos la mía, con esta Comisión y con el señor Marquínez. Son ya varias las veces que hemos traído una iniciativa parlamentaria dedicada al aeropuerto de Huelva, que se lo merece porque tiene importancia para la provincia. Pero quisiera hacer algunas matizaciones.

El modelo del Partido Socialista en la provincia de Huelva era el del aeropuerto público y seguimos pensando que Huelva lo necesita. Pero también es verdad que es la única alternativa que en su día el Gobierno del Partido Popular dejó al Partido Socialista y a las instituciones que gobernaban en la provincia de Huelva y en Andalucía para ir a un modelo mixto, donde partiendo de una iniciativa pública, como era la Diputación de Huelva, interviniese también en su construcción la iniciativa privada. Hay que tener en cuenta que el señor Álvarez Cascos, ministro de Fomento del último Gobierno del señor Aznar, en respuesta a la pregunta

de un senador por la provincia de Huelva, José Antonio Marín, sobre el aeropuerto de Huelva, dijo que no estaba previsto ningún aeropuerto público en la provincia de Huelva. Por tanto, era la única alternativa que en aquel momento teníamos en la provincia de Huelva para construir un aeropuerto y creemos que es una fórmula viable para solucionar el grave problema de comunicaciones que tenemos y por eso lo aceptamos. Nuestra posición respecto al aeropuerto tampoco es una posición dogmática sino flexible, habida cuenta de las circunstancias en las que estábamos en aquel momento. Aceptamos la transaccional y espero que en este tema seamos capaces de colaborar, no solamente en el Congreso de los Diputados sino también en la provincia de Huelva.

El señor **PRESIDENTE**: Con esto ha finalizado el debate y vamos a iniciar las votaciones, según figuran en el orden del día para no incurrir en confusión.

Señorías, comenzamos las votaciones. La primera proposición no de ley es del Grupo Parlamentario Popular, relativa a las líneas de alta velocidad a su paso por la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha. Había una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, que no ha sido aceptada. Por lo tanto, se vota en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 20; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La segunda proposición no de ley que pasamos a votar es la relativa al cruce en la carretera N-525 en Albarellos, Monterrei (Ourense). Se ha formulado una enmienda transaccional, que paso a leer a SS.SS. para conocer lo que votamos.

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: Una vez redactado, a septiembre de 2005, el proyecto de mejora local, paso inferior N-525, tramo Albarellos, provincia de Ourense, que contempla un paso inferior en el punto kilométrico 172 más 825 de la N-525 y la mejora de la intersección existente en la zona, ejecutar, de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias de 2006, las correspondientes obras.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Pasamos a votar la proposición no de ley que figura en tercer lugar, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), relativa a la gratuidad de los peajes de la autopista AP-7 comprendidos entre el aeropuerto de Girona y Girona Sud. Hay una enmienda transaccional, que paso a leer a sus señorías.

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Disponer, con ocasión de la ejecución de las obras de ampliación de la N-II, futura A-2, desvíos provisionales en la N-II, únicamente en aquellas fases de las obras que así lo requieran, lo más pronto posible y hasta que se den por finalizadas las obras.
2. Valorar, si las condiciones, situaciones, exigencias técnicas o de seguridad vial lo requieren, la posibilidad de proceder al desvío del tráfico rodado a través del tramo de la autopista AP-7 entre los enlaces de Riudellots de la Selva y Girona Sud, analizando qué vehículos podrían desviarse y la capacidad presupuestaria para acometer esos desvíos, contando, en su caso, con la colaboración financiera de las administraciones territoriales competentes interesadas en ello.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Se somete a votación la proposición no de ley que figura en el número 4, sobre el incremento presupuestario del soterramiento de vías en el tramo Lleida-frontera francesa del tren de gran velocidad. Hay una enmienda in voce formulada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su tramitación se requiere el acuerdo de la Cámara.

¿Existe acuerdo de los portavoces para la tramitación de la enmienda in voce? (**Asentimiento**.) ¿Se acepta la misma por parte del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana? (**Asentimiento**.) En consecuencia, se votará lo que voy a leerles a continuación.

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: En los términos municipales en que los ayuntamientos hayan firmado convenios con el ADIF para el soterramiento de vías a su paso por sus poblaciones, el incremento de coste derivado de los requisitos exigidos por la entrada en vigor de nuevas normativas se discutirá entre las administraciones afectadas y se resolverá por mutuo acuerdo entre las partes.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Pasamos a votar la proposición no de ley que figura en el número 5, sobre la liberalización parcial de la autopista AP-7. A esta proposición no de ley se ha formulado también una enmienda transaccional, que paso a leer.

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: Primero, impulsar con diligencia las actuaciones previstas en el protocolo de colaboración firmado entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat valenciana en relación con la N-332, especialmente el estudio informativo y el

proyecto constructivo de la variante de La Safor, así como lo relativo a la comarca de la Marina Alta. Segundo, facilitar la tramitación administrativa de la eliminación de este peaje que solicite la Administración autónoma, siempre que el coste de la medida corra a cargo de la Administración solicitante, al igual que se ha producido en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, solicitamos votación separada de los dos puntos.

El señor **PRESIDENTE**: Me comunica el letrado que no es posible, señor Ayala, porque en las transaccionales no se pueden votar los puntos por separado.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, entonces me obliga a no aceptar la transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: Lo que usted puede hacer es no votarla, porque en este caso la transaccional se apoya en enmiendas formuladas. Quiero decir que no requiere autorización para su tramitación porque en la transacción se opera sobre enmiendas que ya habían sido presentadas con anterioridad, en concreto las enmiendas formuladas por el Grupo Parlamentario Socialista al autor de la iniciativa, que es el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, y cuando la transaccional se apoya en enmiendas formuladas no requiere autorización.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, es que los dos puntos son contradictorios.

El señor **PRESIDENTE**: Esa es su opinión, señor Ayala. Es un acuerdo al que han llegado el grupo proponente y el grupo enmendante. Y si el proponente y el enmendante se ponen de acuerdo, se vota el acuerdo al que han llegado, señor Ayala.

Señorías, este es el texto que se somete a votación.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

A continuación votamos la proposición no de ley número 6, del Grupo Parlamentario Popular, relativa a los costes y fecha de entrada en servicio de las infraestructuras de carretera y de ferrocarril previstas en la provincia de Granada, que se vota en sus propios términos al no haber sido aceptadas las enmiendas formuladas.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos a continuación la proposición no de ley que figura con el número 7, relativa a la eliminación de la construcción de una autovía alternativa a la del valle del Huerna del Plan estratégico de infraestructuras y transportes, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Finalmente, vamos a votar la proposición no de ley relativa a las obras correspondientes al aeropuerto de Huelva, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Existe una enmienda *in voce*, acordada por el Grupo Parlamentario Popular y por el Grupo Parlamentario Socialista. ¿Existe acuerdo de la Comisión para tramitarla? (**Asentimiento.**)

La proposición no de ley que pasamos a votar dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a apoyar de forma explícita, a través de los organismos competentes, la instalación de un aeropuerto en la provincia de Huelva, siempre que cuente con un promotor, público o privado, y con estudios de viabilidad técnica, económica y de emplazamiento soportados en datos de previsiones coherentes de tráfico.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.  
Se levanta la sesión.

**Era la una y cinco minutos de la tarde.**

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**