



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2006

VIII Legislatura

Núm. 480

## FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 27

celebrada el lunes, 20 de febrero de 2006

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Proposiciones no de ley:

- |  |   |
|--|---|
| — Relativa a la ejecución de las obras de restauración y rehabilitación de la iglesia de San Pedro de Alcántara, en el Ayuntamiento de Mondoñedo (Lugo). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000767.) .....                | 2 |
| — Por la que se insta al Gobierno a ubicar una sucursal de Correos en el distrito de Collblanc-Torrassa, del municipio de L'Hospitalet de Llobregat (Barcelona). Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000785.) ..... | 5 |
| — Relativa a la mejora de las infraestructuras de transporte y de la movilidad en la comarca del Maresme (Barcelona). Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, ERC. (Número de expediente 161/000880.) .....   | 7 |

	Página
— Relativa a las obras de acondicionamiento necesarias en el tramo de la autopista AP-53 a su paso por el municipio de Silleda (Pontevedra). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000891.) .....	12
— Relativa a la adopción de medidas en relación con el establecimiento de las tarifas de alta velocidad Zaragoza-Huesca. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001353.) .....	14
— Sobre el uso de las autopistas de peaje por los ciudadanos de las localidades afectadas por su trazado. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/001435.) .....	18
— Sobre la creación de la autoridad portuaria del puerto de Arrecife de Lanzarote. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001440.) ...	22
— Relativa a la denominación del aeropuerto de Granada como «Aeropuerto Federico García Lorca Granada-Jaén». Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001471.) .....	25

Se abre la sesión a las cuatro y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

#### PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE RESTAURACIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA IGLESIA DE SAN PEDRO DE ALCÁNTARA EN EL AYUNTAMIENTO DE MONDOÑEDO (LUGO). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000767.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Fomento y Vivienda de hoy. Quisiera pedirles un favor y es que como el presidente está a punto de llegar y yo tengo que sustanciar la segunda proposición no de ley, si para entonces el presidente no hubiese llegado, la tercera proposición pasaría a ser la segunda y la segunda a la tercera. ¿De acuerdo? (**Asentimiento.**) En cuanto a las votaciones, estas no tendrán lugar antes de las siete de la tarde.

Pasamos al primer punto del orden del día, relativo a la ejecución de las obras de restauración y rehabilitación de la iglesia de San Pedro de Alcántara en el Ayuntamiento de Mondoñedo. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular.

El señor **GARCÍA DÍEZ**: Quisiera hacer brevemente una exposición del contenido de esta proposición no de ley que ya tiene una cierta antigüedad. Estamos hablando de una proposición no de ley que fue presentada hace aproximadamente once meses en el registro del Congreso y lamento sinceramente que esta Comisión tenga

que dedicar el tiempo a debatir una proposición no de ley de algo que debería estar resuelto hace tiempo y que nuestro Gobierno debería haber solventado sin necesidad de ser instado a ello. Señorías, les diré por qué. Desde agosto de 2003 el Ministerio de Fomento autorizó la realización de las obras de restauración de la iglesia de San Pedro Alcántara y, lo que es más importante —porque figura también así en el epígrafe del proyecto—, la urbanización del entorno de dicha iglesia dentro del casco histórico de Mondoñedo, municipio que pertenece a mi provincia, Lugo. Posteriormente, el Ayuntamiento de Mondoñedo realizó una serie de trámites preceptivos, todos ellos de tipo administrativo, siguiendo siempre las indicaciones del Ministerio de Fomento, y en febrero de 2004 comunicó al ministerio que todos los trámites ya estaban finiquitados y que todo estaba listo para comenzar dichas obras. Quiero hacer hincapié en que estas obras, según la respuesta a una pregunta escrita que el Gobierno remitió a este diputado en su momento, contaba con una financiación plurianualizada en varios ejercicios, con un tope máximo de 1.190.003,97 euros. Quiero recalcar que son obras proyectadas hace mucho tiempo, trámites que se completan en su totalidad y financiación plurianualizada. Otra fecha a la que quisiera hacer referencia, señorías, es la del 18 de noviembre de 2004, en que el Ayuntamiento de Mondoñedo trata en sesión plenaria una moción que es aprobada por unanimidad de todos los partidos que conforman la corporación municipal. Brevemente les resumiré el contenido de la misma diciéndoles que en ella se requería al Ministerio de Fomento para que procediera a la inmediata licitación y a la contratación de las obras. Les repito, 18 de noviembre del año 2004.

A la vista de todos estos antecedentes, el 30 de noviembre de 2004, el diputado que les habla formula una primera batería de preguntas al Gobierno para

obtener respuesta por escrito. Entre otras cuestiones, lo que yo planteaba en aquellas preguntas era si el ministerio conocía el proyecto, si mantenía la cuantía presupuestaria fijada inicialmente, si pensaba acometer dichas obras y en qué fechas y plazos; en definitiva, cuál era la situación del proyecto a esa fecha, dado que en el Ayuntamiento de Mondoñedo y entre los mindonienses reinaba la falta de información y ya empezaba a cundir el escepticismo sobre si este proyecto se llevaría adelante o no.

El 1 de marzo, tres meses después, —recalco esto porque también es habitual— contesta el Gobierno a una pregunta con respuesta escrita, y lo grave para mí es lo que contesta el Gobierno. Les repito las preguntas, que eran bien sencillas: se conoce el proyecto, se mantiene la cuantía, piensa acometer las obras y cuál es la situación del proyecto. Yo creo que cualquier persona que trabaje en el departamento adecuado podría contestar sin necesidad de grandes esfuerzos. Pues bien, la respuesta es que la comisión mixta de los ministerios de Cultura y Fomento tenía aprobada la actuación y la financiación hasta un máximo de 1.190.003,97 euros, y que posteriormente, el 8 de julio de 2003, este acuerdo había sido ratificado. Esa era la respuesta. No se decía si se mantenía el compromiso de ejecutar las obras ni en qué situación administrativa se encontraba el proyecto. Por lo tanto, no se respondía a las preguntas que yo formulaba. A la vista de lo anterior y recogiendo la preocupación tanto del alcalde como de la corporación municipal de Mondoñedo, el Grupo Parlamentario Popular presentó la proposición no de ley que hoy es objeto de debate, a pesar de la enmienda que hemos tenido que presentar, justificada, como se expone en la propia enmienda, por el tiempo transcurrido y por las respuestas a las preguntas que se habían ido formulando al Gobierno durante este tiempo. Para más inri, el diputado que les habla volvió a insistir en sus preguntas sobre el tema el 13 de septiembre del año 2005, dado que el Ayuntamiento seguía sin noticias y que no se había dado respuesta concreta a las anteriores preguntas, ni se veía compromiso alguno por parte del Gobierno. En esta ocasión, preguntaba qué novedades se habían producido en el expediente desde la anterior pregunta, desde marzo de 2005; si se había desistido o no de la ejecución o si había un plazo para comenzar esas obras. Las respuestas a esas preguntas —también como verán bien sencillas— llegaron el 25 de noviembre del año pasado y ahí se decía que las obras estaban pendientes de licitación, si bien —dice textualmente y esto es importante matizarlo— pendientes de disponibilidad económica del Ministerio de Vivienda. En la misma pregunta relata cuál es el procedimiento de financiación, aclarando que estas actuaciones ya no forman parte del denominado uno por ciento cultural, sino, concretamente, del programa 26.10, de ordenación y fomento de la edificación, sección correspondiente al Ministerio de Vivienda. Para ir terminando ya, señorías, les diré que lo único que hemos podido sacar en conclusión sobre este problema en toda

la legislatura es que las obras están pendientes de licitación —como ya lo estaban hace tiempo— y cuál es el programa del Ministerio de Vivienda que va a destinarse a cubrir dichas inversiones una vez que se liciten. Seguimos sin saber nada, por tanto, sobre la voluntad o no política del Gobierno de acometer estas obras ni en qué plazos se acometerían. Por todo ello, señora presidenta, hemos presentado esta enmienda a la proposición no de ley, que dice —y leo textualmente dado que es muy breve—: El Congreso de los Diputados insta al Ministerio de Vivienda a realizar las necesarias modificaciones presupuestarias en el actual ejercicio 2006 que permitan dotar de la consignación suficiente para la inmediata licitación de las obras de restauración de la iglesia de San Pedro de Alcántara y la urbanización de su entorno, todo ello en el término municipal de Mondoñedo (Lugo). Yo creo, señorías, que, aunque tarde, les podríamos dar una alegría a los mindonienses, a la corporación municipal de Mondoñedo —que lleva aguardando una respuesta o un compromiso concreto del Gobierno— votando favorablemente esta proposición no de ley, por su cuantía, por su justicia y porque eran compromisos que estaban perfectamente asumidos en su momento y pendientes de llevar adelante.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): ¿Algún grupo quiere intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo Socialista tiene la palabra la diputada Isabel Salazar.

La señora **SALAZAR BELLO**: Señor García Díez, usted incluso ha finalizado de una forma que no tiene nada que ver con la realidad. Sabe muy bien que el tema no es desde hace un año ni dos años. Me gustaría recordarle fechas que usted ha tratado de olvidar y que se relacionan con la actuación en San Pedro de Alcántara y también con lo que se llamaba Álvaro Cunqueiro, que en realidad es un proyecto más grande. El 26 de enero de 1999 —fíjese que han pasado casi siete años— se aprobó la restauración y reparación de la iglesia de San Pedro de Alcántara, desde entonces pasó más de una legislatura del Partido Popular y, para más inri, en ese momento, el Grupo Popular en este Parlamento tenía tres diputados de la provincia de Lugo que jamás se interesaron por este tema y dejaron pasar el tiempo sin ningún tipo de actuación. De repente tienen intereses sobre cosas que ni siquiera fueron presupuestadas ni dejaron preparadas. Posteriormente esas actuaciones fueron aprobadas por la extinta comisión mixta sin estar dotadas presupuestariamente, al igual que 506 actuaciones que suponen un importe de 697 millones de euros. Le recuerdo que la cantidad aportada a los Presupuestos Generales del Estado para financiación sanitaria ha sido de 3.000 millones de euros, por lo cual la cifra correspondería, junto con las otras actuaciones, a casi la tercera parte de la financiación de sanidad en España. El 10 de septiembre de 2004 casualmente se crea la nueva comisión interministerial por el Real Decreto 1893/2004, del cual usted no ha hablado para nada —tampoco le interesa

hablar de él—, que determina los criterios sobre las actuaciones en los que se basan las directrices de los planes anuales de conservación. En octubre de 2004 se debaten en el Consejo de Patrimonio Histórico los criterios elaborados por el Ministerio de Cultura llegando a un documento de consenso entre el Ministerio de Cultura y las comunidades autónomas. Tampoco ustedes contaron en todos estos años con las comunidades autónomas, con nuestra Comunidad Autónoma de Galicia, a pesar de estar gobernada por el Partido Popular. Le recuerdo que en ese momento, como le decía, gobernaba el Partido Popular y llegó a un consenso sobre el documento aprobándolo el día 9 de diciembre. Casualmente el Ayuntamiento de Mondoñedo lleva al pleno por parte del alcalde, del Partido Popular, lo que hoy trae aquí como proposición no de ley. También puedo añadir que los grupos BNG y Socialista apoyaron la moción en el pleno porque todos los concejales desconocían los datos verdaderos y que ni tan siquiera había existido un presupuesto para este plan.

Ante la desorganización y el desatino del anterior Gobierno del Partido Popular hubo que establecer unos criterios, ya que todas las solicitudes recogidas representaban la cifra de 903 millones de euros, es decir, 150.000 millones de las antiguas pesetas. No existía ninguna coordinación entre los ministerios y tampoco había nadie responsable de ello. Este Gobierno, que es un gobierno responsable y que cumple, se vio en la necesidad de reordenar todas las inversiones del uno por ciento cultural, puesto que se encontraba fragmentado y solamente existían en toda España dos convenios de colaboración firmados con otros departamentos ministeriales; el resto actuaba por su cuenta, siguiendo sus propios criterios y sin ningún tipo de coordinación. La descoordinación era preocupante, ya que las inversiones no estaban planificadas, eran poco racionales e incluso había algunas que revertían sobre el mismo bien. Igualmente, había descompensaciones territoriales, lo que creaba una falta de proporcionalidad entre las comunidades autónomas, e incluso había desacuerdos entre ellas porque pensaban que eso no podía ser así. Existían adquisiciones de bienes —lo recordará usted muy bien— de patrimonio artístico que no seguían la ley. Si quiere le puedo recordar alguna de las más sonadas, como las compras por algún ministro del Partido Popular de algunas obras de arte —entre comillas— que ni tan siquiera tenían informe de la junta de calificaciones. Las comunidades autónomas no estaban informadas y no podían hacer seguimiento de ellas, a pesar de que tienen que ser autorizadas por ellas, porque las inversiones son competencia suya. Todo esto, señor diputado, usted lo conoce bien y lo sabe además por sus compañeros senadores del Partido Popular, que asistieron a la comparecencia del señor director general de Bellas Artes y Bienes Culturales que se celebró el día 24 de febrero de 2005. También sabe que la Conferencia Sectorial de Cultura no se ha reunido durante ninguno de los años de Gobierno del Partido Popular. Así podían manejar a su

gusto los criterios, por supuesto siempre clientelares, cada uno iba por libre y así se entiende que tuvieran pendientes tantísimas actuaciones hasta alcanzar el importe de 150.000 millones de las antiguas pesetas o 903 millones de euros, dinero que nunca existió. Pero cuando un Gobierno responsable, como es el del Partido Socialista, alcanza el consenso con las comunidades autónomas y con los grupos de forma unánime y establece unos criterios claros ustedes exigen algo por lo que nunca se preocuparon, que es la restauración de la iglesia de San Pedro de Alcántara.

Usted también conocía, como yo, la contestación de la ministra de Cultura a una pregunta en Pleno de Esquerra Republicana sobre la canalización de esas subvenciones del uno por ciento para el ejercicio actual, que decía —entrecomillado—: El método se ha establecido por la Ley de 1985 y la reforma de 2002, es decir, por transferencias presupuestarias por los ministerios inversores, que son el Ministerio de Medio Ambiente, el de Fomento y el de Vivienda. Según el Real Decreto de 2004, los criterios fueron aprobados por la Conferencia Sectorial de Cultura y el Consejo del Patrimonio Histórico Artístico y fueron publicados en el Boletín Oficial del Estado del 15 de marzo de 2005. Por supuesto que ninguno de los concejales del Ayuntamiento de Mondoñedo —pero me imagino que el alcalde de Mondoñedo sí— conocían estos datos. Ustedes no hicieron caso y, una vez más, ocultan información, que es la forma de funcionar mejor y así no se entera nadie.

Usted acusa a la ministra de Cultura de la paralización de las subvenciones y de las adjudicaciones y la ministra le responde a usted mismo en una pregunta que no hay ninguna paralización, puesto que todos los proyectos que habían tenido un convenio y un compromiso presupuestario, todos, están en la fase correspondiente. Y a una pregunta de S.S. sobre previsiones de la restauración de San Pedro de Alcántara el Gobierno le contesta en marzo que la reunión de la comisión mixta se aprobó en 1999, lo cual quiere decir que hace siete años ustedes podían haberse interesado y haber puesto dinero.

También procedo a aclarar que tampoco le corresponde debido a su situación actual el uno por ciento cultural, como se puede comprobar por su propia enmienda, que no tiene nada que ver con los once meses pasados, sino con que la proposición no de ley que usted presentaba no se ajustaba a la realidad. Nosotros consideramos que no se puede presentar una proposición no de ley en la que se consigne de forma inmediata la licitación, porque en ningún momento ha sido licitado; no solamente eso, sino que en ningún momento se ha presentado un presupuesto real. El Grupo Parlamentario Socialista va a votar en contra no porque no se vaya a hacer esta restauración, sino porque tiene que pasar todo el trámite de la comisión y de Patrimonio, en que se decidan las preferencias, porque la Comunidad Autónoma de Galicia, gobernada por el Partido Popular, tampoco dijo que era una actuación preferente ante otras muchas.

Para finalizar, señora presidenta, solamente quisiera recordarle al diputado del Partido Popular que las únicas actuaciones que hizo el Partido Popular en la provincia de Lugo fueron solamente en aquellos sitios donde había gobiernos del Partido Popular. Se acordará usted de Viveiro, cuando era del Partido Popular, de Vilalba, de Lugo, de Mondoñedo o de Ribadeo. Allí gobernaba el Partido Popular; por eso se vendían obras sin haber realizado las actuaciones y por eso no demandaban más información, porque eran también del Partido Popular.

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

El señor **ANDREU DOMINGO**: No es extraño que a esta Comisión vengan temas procedentes del uno por ciento cultural. Creo que no será el último, porque si es cierta, como decía la portavoz socialista, la herencia dejada por el anterior ministro de Fomento sobre el uno por ciento cultural en cuanto a que había muchas obras que, aprobadas por la comisión mixta, no fueron licitadas por falta de contenido presupuestario, en igual situación se encuentran obras en las que se aprobaron los convenios por dicha comisión mixta, fueron ejecutadas por los ayuntamientos y en estos momentos los mismos se encuentran con la obra realizada y con que no les ha llegado el dinero de la subvención del uno por ciento cultural que les había prometido la comisión mixta porque faltaba la consignación presupuestaria. Lo que me sorprende es que esta proposición venga de la mano del Partido Popular y les voy a decir por qué. En los pasados presupuestos hubo una propuesta transaccional por la que se incluyó una partida de 40 millones de euros más para el uno por ciento cultural. Fue presentada por Esquerra Republicana y sorprendentemente, me imagino que porque era una propuesta nuestra, el Partido Popular, por su portavoz en la Comisión de Presupuestos, el señor Martínez-Pujalte, votó que no, cuando hacíamos hincapié en que había que poner más dinero en los presupuestos, tanto del Ministerio de Vivienda como del de Fomento para sacarnos del escollo de estas obras que había aprobado la comisión mixta y estaban sin licitación o que habían licitado los ayuntamientos y la subvención estaba pendiente de recibir. Espero que en otras ocasiones una enmienda, por el mero hecho de ser de Esquerra Republicana, no tenga este rechazo en los presupuestos por parte del Grupo Popular.

En todo lo relativo al uno por ciento cultural, teniendo en cuenta la herencia que legó el anterior Gobierno, no vamos nada bien y los cambios en los ministerios así nos hacen vislumbrarlo: primero el cese fulminante de don Gerardo Mingo, persona que había puesto el ministro Borrell, entiendo, pues, que de la órbita socialista, y cesado por un nuevo Gobierno socialista. En el Ministerio de Fomento el nombramiento como subdirectora de María José Tanco ha durado cuatro meses. Ella ha presentado la renuncia. Esperemos que el actual subdirector general de Gestión de Ayudas, Subvenciones y

Proyectos del Ministerio de Fomento tenga larga vida, porque, si no, no echamos a andar. En lo que hace referencia al Ministerio de Vivienda en el caso que nos ocupa, hace diez días la subdirectora Almudena Ribot también acaba de presentar la renuncia. Es un cúmulo de situaciones y de renunciaciones que impiden que el uno por ciento cultural y todo lo relativo al patrimonio empiece a funcionar. Creo que tanto un ministerio como el otro tienen muchos compromisos adquiridos.

Si estas obras estaban ya aprobadas por el Gobierno, hubiera o no disposición presupuestaria, sean de adjudicación directa, de lo que ahora se cuida el Ministerio de Vivienda, o de subvención a los ayuntamientos, el Gobierno tiene que cumplir con las obligaciones de los anteriores gobiernos. En otros casos en el Ministerio de Fomento también nos encontramos con contratos suscritos con un Gobierno anterior imposibles de cumplir que tampoco tenían consignación presupuestaria, pero como se trataba de grandes constructoras, no nos hemos atrevido a revisar ninguno. Concretamente le hablo de la concesión a TP Ferro, en Figueras-Perpiñán, en la línea de alta velocidad. O sea, a las grandes constructoras, a los grandes poderes no los podemos tocar porque habían sido, hubiera o no consignación presupuestaria, configurados por los organismos que fueran, pero los ayuntamientos, aunque se hubiera aprobado en la comisión mixta, que esperen. Esta no es la solución. Los compromisos hay que cumplirlos. Yo insto al Gobierno a que, sea cual sea la situación, se haga un programa, con los retrasos que tenga que haber, para cumplir todos los compromisos que se adquirieron, sobre todo con aquellos ayuntamientos que tienen obra hecha y que no reciben la subvención o a los que, aplicando criterios retroactivamente, les han dicho después de hacer la obra que no es correcto y, por tanto, que les quitan la subvención. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** La retroactividad no puede existir cuando la obra ya está hecha y creo que se tiene que poner un calendario. También pediría al Grupo Popular que cuando se pida más dinero para el uno por ciento cultural, aunque seamos los de Esquerra Republicana los que lo hagamos, lo tomen en consideración y voten que sí, que no se encuentren con que después no tienen dotación presupuestaria para sus proyectos.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A UBICAR UNA SUCURSAL DE CORREOS EN EL DISTRITO DE COLLBLANC-TORRASSA DEL MUNICIPIO DE L'HOSPITALET DE LLOBREGAT (BARCELONA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/000785.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora al debate del punto segundo del orden del día, proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a ubicar una sucursal de Correos en el distrito de Collblanc-Torrassa, del

municipio de l'Hospitalet de Llobregat (Barcelona), formulada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). El señor Grau tiene la palabra para defender su proposición no de ley.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Venimos a trasladar aquí a la Comisión una reivindicación manifestada hace mucho tiempo por los vecinos y que deseáramos que la Cámara acogiera positivamente. Esta es una proposición que traslada la reivindicación histórica del barrio de Collblanc-Torrassa, del municipio de Hospitalet, de tener definitivamente una sucursal de Correos en el barrio.

No hablamos de una solicitud gratuita o caprichosa, sino que responde a unas características particulares de este distrito. Hay que tener en cuenta que el distrito de Collblanc-Torrassa, en el municipio de L'Hospitalet, tiene más de 40.000 habitantes. En el año 2004 La Torrassa tenía censados 25.240 habitantes y Collblanc 23.840, que deben desplazarse por la ubicación de los servicios de correo a otros barrios de L'Hospitalet. En este barrio viven en su mayoría personas mayores que tienen problemas para desplazarse largas distancias, agravadas por los marcados desniveles que caracterizan el barrio, aparte de que es una reivindicación que lleva haciendo muchos años este distrito. Nuestra solicitud a esta Comisión la avala el hecho de que existe una iniciativa que tiene el soporte unánime de todos los partidos políticos representados en el Ayuntamiento de L'Hospitalet. Quisiera recordar que son Convergència i Unió, el Partido Socialista de Cataluña-PSOE, el Partido Popular, Iniciativa per Catalunya-Els Verds y Esquerra Republicana, que aprobaron unánimemente una moción favorable a la ubicación de una sucursal de Correos en el barrio de Collblanc-Torrassa en el pleno del 2 de marzo de 2004. El grupo municipal de Convergència i Unió ha recogido por su cuenta más de mil firmas de vecinos a favor de instalar una sucursal de Correos en esta zona. Con esta iniciativa nuestro grupo quiere que el Gobierno adquiera un compromiso explícito de ubicar una nueva sucursal de Correos en el barrio de Collblanc-Torrassa, en el plazo máximo de un año, que permita hacer realidad lo que todos los vecinos y partidos políticos de L'Hospitalet consideran una verdadera necesidad. Nuestro deseo sería obtener el mismo consenso que se obtuvo en el ayuntamiento y conseguir un acuerdo para esta proposición. El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda a esta proposición. Nuestro grupo desearía que no se pusiera en duda el hecho de que se tengan que determinar los criterios objetivos de viabilidad de la nueva oficina, porque entendemos que se subsumen como ya existentes. Nos gustaría, primero, que la propuesta del Grupo Parlamentario Socialista nos marcara una fecha para la apertura de esta oficina. Si para el Gobierno no es suficiente un año y tiene que ser algo más, nos gustaría que lo dijeran. Lo que no nos gusta es que se dude de su necesidad, porque si su grupo ha votado en el Ayuntamiento de L'Hospitalet la necesidad de esta oficina, aquí también debería entenderse

así. Lo que estamos dirimiendo ahora es la necesidad de extender o no el plazo de construcción, por lo que nos gustaría sacar hoy un compromiso del Gobierno sobre la determinación del tiempo. No nos gusta tener que votar hoy la viabilidad o no de esta oficina de Correos, ya que 43.000 habitantes se merecen una oficina de Correos, y en principio lo eliminamos. En segundo lugar, estamos absolutamente abiertos, si todos los grupos se adhieren, a una transacción en la que se determine un plazo lo suficientemente amplio y cómodo para el Gobierno para que de aquí salga un compromiso firme y efectivo de que esta oficina de Correos se va a instalar.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición ha presentado una enmienda el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra la señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: Me gustaría precisar que en la reglamentación actual el Ministerio de Fomento exige resultados que garanticen la correcta prestación del servicio postal universal en los términos establecidos por la Directiva 97/67 de la Comunidad Europea, relativa a las normas comunes para el desarrollo del mercado interior de los servicios postales de la comunidad y la mejora de la calidad del servicio, y por la Ley 24/1998, del servicio postal universal y de la liberalización de los servicios postales y de sus normas de desarrollo. Por eso, quería decirle que el Ministerio de Fomento no interviene en el dimensionamiento de la red ni de los recursos del operador que tiene encomendada esta prestación del servicio universal. Es muy importante determinar que el Gobierno no es quien dimensiona en este momento las redes del servicio postal, sino que lo tiene encomendado a la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos. Como operador que tiene encomendada la prestación de este servicio postal universal con niveles de calidad y accesibilidad adecuados a todos los ciudadanos, le corresponde la prestación adecuada del servicio público postal. No obstante, hay que señalar que dicha sociedad, de una parte, es el operador público postal y, de otra, opera en un mercado libre de competencia, por lo que debe gestionar y administrar con la máxima eficiencia sus recursos materiales y humanos. Para la implantación de una nueva oficina postal, como tiene que competir en un mercado libre —tendrá que haber una liberalización pronto—, ha de considerar distintos factores demográficos y socioeconómicos que permitan garantizar la viabilidad de una nueva oficina sobre la base de la existencia de demanda suficiente de los servicios postales. Dichos factores demográficos tienen que ver con la localización geográfica de la población y su evolución a lo largo del tiempo, lo que muchas veces condiciona la creación o reubicación de oficinas, de tal manera que sea posible situar oficinas de atención al público en los lugares más próximos posibles a los puntos de asentamiento poblacional. Por otra parte, estos factores socioeconómicos que se toman en consideración tienen

que ver con la existencia de una demanda real de servicios en lugares de alta actividad comercial o industrial y también con los nuevos modos de vida que la sociedad va adoptando, y en esto Correos —y por todos es sabido— ha ubicado oficinas en centros comerciales o polígonos industriales. Por eso, le quería pedir al representante de Convergència i Unió que deje a la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos —por esa razón le he presentado esta enmienda— que realice un estudio con estos parámetros y de acuerdo con el Ayuntamiento de L'Hospitalet, que ha pedido que sea por una demanda de los vecinos. La oficina se debe asentar en función de su viabilidad según estos parámetros, porque le recuerdo que esta sociedad va a estar en competencia de libre mercado con otras que pueden actuar igual. Por eso, hemos presentado esta importante enmienda que me gustaría que aceptara, ya que veríamos si con estos parámetros de población y con los servicios que demanda se puede, por lógica, adecuar y colocar una oficina en este barrio.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean hacer uso de la palabra? (**Pausa.**) Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señora Nadal.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Hay poco que añadir al recordatorio que nos ha hecho el grupo de Convergència i Unió sobre la petición de que se instale una oficina de Correos en el barrio de Collblanc-Torrassa, que es una reivindicación que viene de lejos. Su Señoría se ha referido a un acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de L'Hospitalet del pasado día 2 de marzo de 2004, pero, como conocen SS.SS., este no es el único acuerdo de Pleno del Ayuntamiento en este sentido y, por lo tanto, como digo, se trata de una reivindicación que viene de muy lejos y que ha sido apoyada por todas y cada una de las fuerzas políticas que tenemos representación en dicho ayuntamiento.

Hay una cuestión que no ha sido remarcada por el señor Grau y que quisiera enfatizar, que es que al lado de ese envejecimiento de la población que se produce en el barrio de Collblanc-Torrassa también han surgido nuevas necesidades derivadas de la llegada de estas últimas oleadas de inmigración a Cataluña y que hacen todavía más necesaria la existencia de una oficina de Correos en este barrio. Quiero felicitar a Convergència i Unió porque, una vez más —creo que no es la primera vez que se plantea esta cuestión— se vuelve a señalar la necesidad de la existencia de esta oficina de Correos. Por tanto, sorprende muchísimo la enmienda presentada por el Grupo Socialista y esa especie de distinción que se ha hecho por parte de la portavoz de dicho grupo respecto a los compromisos del Gobierno o del operador postal público, la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos. Señor Grau, le pido solemnemente que no acepte la enmienda, porque significa aceptar que se estudie. Fíjese bien, insta a que se estudie a la mayor brevedad la

implantación de una oficina de Correos; es decir, desvirtúa el texto completamente, su propuesta no tiene sentido si se acepta esta enmienda. La enmienda del Grupo Socialista sólo se podría mejorar si pusiera seguir estudiando, porque el texto actual desvirtúa completamente la propuesta que hacen no solo Convergència i Unió, sino todas las fuerzas políticas desde el Ayuntamiento de L'Hospitalet. También entiendo que para el Grupo Socialista, para el Gobierno, quizá sea necesario un plazo más amplio, que no sea estrictamente un año, para que la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos se adecue a las necesidades no solo de este barrio sino de toda la red de operaciones postales. Por tanto, creo que sería posible llegar a una transacción, con el apoyo del Grupo Popular, para que hubiera un plazo mayor del año que prevé el texto dispositivo de la proposición no de ley planteada por Convergència i Unió. Respecto a la enmienda del Grupo Socialista, si usted la acepta, qué quiere que le diga, la votaremos con una alegría y con un interés francamente descriptible.

— **RELATIVA A LA MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y DE LA MOVILIDAD EN LA COMARCA DEL MARESME (BARCELONA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA, ERC. (Número de expediente 161/000880.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate del punto 3.º del orden del día: Proposición no de ley relativa a la mejora de las infraestructuras de transporte y de la movilidad en la comarca del Maresme (Barcelona), formulada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Cataluña. Tiene la palabra el señor Andreu para defender la proposición no de ley.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Seguramente uno de los temas sobre el que más se ha debatido en Cataluña ha sido el de la comarca del Maresme y su movilidad, especialmente por carretera, sobre la gratuidad o no de la actual autopista, la antigua N-II. Muchos han sido los estudios que se han hecho y desde el consell comarcal, los municipios, plataformas y asociaciones del Maresme se han definido propuestas en torno a la vía de conexión del Maresme. Estamos hablando de un hecho singular, tal como explicamos en la exposición de motivos, porque la densa urbanización de la comarca del Maresme, el corredor entre el mar y la montaña prelitoral, hacen que sea muy complicada la movilidad norte-sur en esa zona.

Hemos elegido esta proposición no de ley porque justamente en estos momentos el Ministerio de Fomento ha sacado a información pública la nueva autovía y los ayuntamientos tendrán dos meses a partir de la publicación en el Boletín Oficial para hacer sus alegaciones, para elegir cualquiera de los corredores. En este sentido, los ayuntamientos solo podrán definirse en sus alegaciones sobre la elección de estos corredores, pero no se

podrán definir sobre el modelo de esta vía norte-sur y sobre las características globales de la movilidad en la comarca del Maresme. Hay diversos documentos. Yo creo que el más representativo es el del Consell Comarcal del Maresme, que en cuestión de autovías y carreteras en su primer punto exige la gratuidad de la autopista C-32 como vía esencial de la región metropolitana. Otro de los puntos establece el estudio de la construcción del nuevo vial avenida del Mig por debajo de la autopista, minimizando al máximo el impacto en la zona. También hay otro punto en el que se establece que en el alto Maresme hay que ir mejorando las redes locales en la N-II y potenciando el uso de la autopista. Esto implica una gratuidad a través del fondo de rescate o de otras fórmulas. En otros estudios informativos recientemente presentados por el Ministerio de Fomento, concretamente en el segundo semestre de 2004, en otras situaciones en las que no hay la grave densidad urbanizadora que hay en el Maresme, como puede ser en el estudio informativo de Altafulla-L'Arbos y de L'Arbos-El Vendrell, una de las alternativas que pone el Ministerio de Fomento y sobre la cual se han pronunciado los ayuntamientos y los ciudadanos es la recuperación de la autopista para la circulación entre ciudades de este tramo y así no hacer una nueva vía. En el Maresme cabe efectivamente una avinguda del Mig, pero lo que nos está planteando en este momento el ministerio tal como lo define el estudio informativo es una autovía, y en este momento en el Maresme no cabe esta autovía. No hay otra solución que la de contemplar a través del fondo de rescate esta histórica reivindicación de los pueblos del Maresme y del Consell Comarcal del Maresme, que es poder acceder a la autopista de forma gratuita. En este sentido, la enmienda que nos propone el Grupo Socialista no la podemos aceptar, porque el nudo gordiano, el primer punto propuesto por el Consell Comarcal, que es la gratuidad de la autopista, no se contempla y porque la filosofía de la avinguda del Mig que se está planteando no es la tipología de autovía que está en el estudio informativo que recientemente ha salido a información pública. Por eso, sintiéndolo mucho, no podemos aceptar la transacción que nos ofrece el Grupo Socialista. Por último, quiero hacer hincapié en que en los ayuntamientos del Maresme y en el Consell Comarcal del Maresme no se pueden ir aprobando unas cuestiones y luego aquí desde el Grupo Parlamentario Socialista decir, si no lo contrario, sí una cosa distinta de lo que se ha acordado en los municipios y en el Consell Comarcal. No tiene nada que ver la avinguda del Mig con el estudio informativo de la autovía del Maresme.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley ha sido formulada una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra su portavoz, el señor Mas.

El señor **MAS I ESTELA**: El tema de las comunicaciones en la comarca del Maresme ha sido uno de los

más debatidos y controvertidos por la ciudadanía que en ella habita y por sus administraciones desde hace muchos años. No en balde esta comarca fue pionera, con la primera línea de ferrocarril en la Península y la primera autopista de peaje de España. Este debate ha ido adquiriendo especial importancia en los últimos tiempos por el agravamiento de la situación existente. Esquerra Republicana de Catalunya presentó en abril del año pasado una proposición no de ley sobre el tema, admitida a trámite por la Mesa de la Cámara en mayo, que hoy debatimos. Permítanme, señor presidente y miembros de esta Comisión de Fomento y Vivienda, que por mi especial vinculación al tema y por el tiempo transcurrido les plantee algunas consideraciones. Mi vinculación al tema es bien sabida por los que conocen mi ubicación territorial y mi trayectoria política. Precisamente fui presidente del Consell Comarcal del Maresme en los tiempos en los que se elaboró y debatió —no lo llegué a aprobar— uno de los documentos que reiteradamente se mencionan. Por tanto sé lo que pone y sé lo que pretendía decir lo que pone. El tiempo transcurrido motiva, felizmente, que se hayan producido cambios respecto a la situación de hace un año. Planteo pues las consideraciones, ordenadas correlativamente con los puntos que plantea la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana.

Primera consideración. El Ministerio de Fomento acaba de entregar a las administraciones afectadas —otros departamentos de la Administración del Estado, Generalitat de Catalunya, Diputación Provincial de Barcelona, Consell Comarcal del Maresme, ayuntamientos de la comarca— el estudio informativo EI4B19, Mejora de la carretera N-II en el Maresme para su conocimiento y análisis. Lamento no coincidir con el portavoz del Grupo Esquerra Republicana. No se trata de una nueva carretera, es un estudio informativo de una posible nueva carretera. No es un proyecto de una nueva carretera que se construirá, es un estudio que establece los corredores donde puede hacerse una alternativa, que es otra cosa. Esto está sometido a debate. Con la entrega de este documento se da cumplimiento a la quinta propuesta contenida en el apartado: La millora dels sistemes viaris una necessitat inajornable —la mejora de los sistemas viarios, una necesidad inaplazable—, y del documento: Posicionament del Consell Comarcal del Maresme sobre la mobilitat i les infraestructures a la comarca del Maresme —posicionamiento del Consell Comarcal del Maresme sobre la movilidad y las infraestructuras en la comarca del Maresme— aprobado por unanimidad en el Consell Comarcal en mayo del año 2004 y ratificado por su Consell de alcaldes en el mes siguiente, junio de 2004, que dice textualmente: Estudiar la viabilidad de construcción de un nuevo vial (cuando pusimos avinguda del mig —digo pusimos porque yo no lo aprobé, pero sí que soy redactor del tema— no estábamos hablando de una característica jurídica, sino que estábamos hablando de un vial en el mig, en el medio, que es otra cosa) por debajo de la autopista, minimizando a

la vez el impacto ambiental. Esta era la propuesta que hacíamos en el Consell Comarcal y que se aprobó en el Consell de alcaldes. Asimismo, este estudio que acaba de presentar el Gobierno da cumplimiento a los puntos contenidos en la proposición no de ley del Parlamento de Cataluña, adoptada también por unanimidad en marzo de 2005, sobre la N-II a su paso por el Maresme, que en el punto segundo dice textualmente: Instar al Gobierno del Estado —traduzco— a la elaboración de un proyecto que contempla la conversión de la actual N-II a su paso por el Maresme en una vía cívica, de forma que tenga las características de vía urbana de conexión entre los municipios y que se realicen las actuaciones necesarias para aumentar su seguridad.

Segunda consideración. Es evidente que sin una concreción de lo expuesto en el apartado anterior no se pueden poner en marcha los puntos tercero y sexto del documento del Consell Comarcal. El punto tercero hacía referencia a la conversión de la actual N-II en una vía cívica y el sexto decía que en la parte del Maresme era preciso ir pacificando la N-II, toda vez que si no se concreta la consideración primera, no se daría ninguna alternativa a la actual N-II a su paso por la comarca, con lo que se agravaría la situación existente en la actualidad.

Actualmente, tenemos cuatro carriles en la N-II y seis carriles en la autopista. Si convertimos la N-II en una vía cívica sin dar alternativa, nos quedaríamos solo con seis carriles en lugar de los diez que hay actualmente.

Tercera consideración. El tiempo necesario para la ejecución de la decisión que finalmente se determina implica que se mantendrán e incluso agravarán los problemas de funcionamiento de la actual N-II a su paso por el Maresme, especialmente los derivados de la sinistralidad y capacidad. Por esta razón es necesario prestar una especial atención a los mismos y adoptar las medidas paliativas que sean necesarias y posibles. Esta demanda ha sido hecha con reiteración en todos los posicionamientos que se han realizado sobre el tema que nos ocupa y creo que hay una buena posibilidad de hacerlo en el marco del acuerdo entre la Generalitat y el Ministerio de Fomento de octubre de 2005.

Cuarta consideración. Con relación a las peticiones de gratuidad del peaje de la autopista C-32 y de mejora de su conectividad con las poblaciones colindantes, contenidas tanto en el documento del Consell Comarcal como en la proposición no de ley de Esquerra Republicana de Catalunya, hay que recordar que esta vía de comunicación fue transferida en su día a la Generalitat de Cataluña por lo que es a esta Administración a la que hay que dirigirla si procede, ya que el ministerio no tiene ninguna competencia.

A la vista de estas cuatro consideraciones, y en relación con la propuesta contenida por la proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, el Grupo Parlamentario Socialista cree que para adaptarse mejor a la situación que tenemos en estos momentos, fruto de que hay un estudio a consideración

de los alcaldes, es preciso corregir esta propuesta de Esquerra Republicana de Catalunya. Por tanto, planteamos la siguiente enmienda de sustitución: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno, en primer lugar, a analizar y dialogar con las administraciones afectadas por la problemática del paso de la carretera N-II por el Maresme, el estudio informativo de la mejora de la N-II en el Maresme, autovía urbana, valorando las distintas soluciones que para el nuevo trazado de la actual N-II contempla, a fin de solucionar los problemas de congestión y seguridad vial que actualmente se producen. El segundo punto de la enmienda dice: En su caso, elaborar y ejecutar las actuaciones necesarias oportunas en la actual N-II, de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias, en tanto en cuanto no esté desarrollada y en funcionamiento la alternativa que finalmente se adopte. Y el tercer punto dice: Formalizar —y en esto todo el mundo está de acuerdo— a continuación, una vez realizado los anteriores puntos, la cesión de las actuales travesías a los correspondientes ayuntamientos para que estos reconviertan la actual N-II en una vía cívica.

Señor presidente, para terminar, lamento las últimas palabras del portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana en el sentido de que algunos cuando estuvimos en unas administraciones dijimos una cosa y ahora que estamos en otras administraciones decimos otra distinta. Los únicos que podemos interpretar lo que escribimos en su momento fuimos los que lo redactamos y esta es al menos la opinión que yo tengo de lo que redacté en su momento. El estudio informativo que en estos momentos tienen los ayuntamientos sobre la mesa para discutir va a conllevar otra vez la apertura del debate que ya mantuvimos durante muchos años, pero es un avance en la línea de lo que pedimos en su momento por unanimidad tanto en el Consell Comarcal como en el Parlamento de Cataluña.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean posicionarse? (**Pausa.**) En primer lugar, tiene la palabra el señor Grau en nombre del Grupo Parlamentario Catalán Convergència i Unió.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Quisiera intervenir brevemente para decir que nuestro grupo hubiera deseado que el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana hubiera llegado a un entendimiento con el Grupo Parlamentario Socialista. La propuesta del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, la creación de la vía cívica, posiblemente es más práctica, porque la liberalización de la zona de peajes es más positiva y redundaría en una mejora técnica y rápida de la situación de congestión que padece esta zona sobre la que estamos debatiendo. Con ello daríamos respuesta a las iniciativas a las que se ha referido el señor Mas en nombre del Grupo Parlamentario Socialista del Consell Comarcal del Maresme. Seguramente, tendríamos una solución rápida y efectiva que de alguna forma no cerraría la vía

a otras soluciones posteriores. En definitiva, entendemos que posponer esta situación no es darle una solución al problema, cosa que a estas alturas requiere. Por tanto, nuestro grupo, que aboga por un entendimiento tanto por parte del Grupo de Esquerra Republicana como por parte del Grupo Socialista, lamenta que esto no se produzca, pero apoyará la iniciativa originaria del Grupo de Esquerra Republicana.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Popular tiene la palabra la señora Nadal.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Si me lo permiten, quisiera centrar mi intervención en el punto 4 de la proposición no de ley que trae a debate y votación el Grupo de Esquerra Republicana, porque es el elemento nuclear de su propuesta. En el punto 4 se propone que se promueva la supresión del peaje de la C-32, autopista del Maresme, en un radio de 50 kilómetros desde Barcelona.

Señor presidente, respecto a la autopista C-32 quiero recordar tres cosas. Primero, en 1994, a través de una decisión del Gobierno socialista —concretamente de los ministros Sáez de Cosculluela y Borrell— se estableció que la ampliación de la autopista hasta Tordera, en el límite de la provincia de Barcelona, se hiciera no en el formato de autovía, sino en el de autopista de peaje con barreras en Arenys de Mar y en Palafolls. La segunda cuestión que quiero recordar es que la concesión de esta autopista vencía en el año 2004, pero fue ampliada hasta el año 2021. Y la tercera cuestión, que es básica y determinante en cuanto a cuál debería ser la posición de los grupos parlamentarios respecto a la propuesta de Esquerra Republicana —lo ha dicho el señor Mas anteriormente—, es que la autopista C-32 a su paso por la comarca del Maresme fue transferida precisamente a la Generalitat de Catalunya en 1998 por el Partido Popular, concretamente por el ministro Álvarez-Cascos.

Señorías, este es un grupo parlamentario que tiene responsabilidades de gobierno en prácticamente todos y cada uno de los ayuntamientos de la comarca: en Alella, en Tiana, en el Mas Nou, Vilassar, en Cabrera de Mar, en Cabrils, en Premià de Dalt —en Premià no con los socialistas, sino con *Convergència i Unió*—, en Vilassar de Dalt, en Argentona y en Mataró. Mandan en todos los ayuntamientos de la comarca del Maresme; mandan en el Consell Comarcal; mandan en la Generalitat de Catalunya; deciden quién es el presidente de la nación, y sin embargo presentan propuestas no como si fueran un grupo de la oposición, sino que lo hacen como si fueran un grupo extraparlamentario. Se lo digo de verdad, señor Andreu, empiezan a tener un problema de desdoblamiento de personalidad. Ustedes tienen que tomar medidas porque tienen responsabilidades de gobierno. ¿Quiere que le diga qué medidas se han tomado respecto a la autopista C-32? Esta autopista, que, insisto —y lo decía antes el señor Mas—, es concesionaria de la Generalitat desde que gobiernan los socialistas con el apoyo

de Esquerra Republicana, ha subido un 4,91 por ciento. Por cierto, un 1,6 por ciento más que las autopistas que son concesión del Estado. Han subido más las concesionarias que tienen como responsables al Partido Socialista y a Esquerra Republicana en Cataluña que las que son de concesión del Estado. Desde que gobiernan ustedes este tramo ha subido en todo el periodo un 13 por ciento, por tanto, insisto en que usted tiene que explicar a esta Comisión —porque tiene amplias competencias para hacerlo— qué medidas se han tomado por parte de los gobiernos en los cuales ustedes tienen responsabilidades.

He de decir que el Partido Popular ha tenido un papel activo para que se haga realidad la propuesta que se ha hecho por parte de los municipios del Maresme y del Consell Comarcal en el sentido de que se apliquen descuentos del cien por cien del peaje de la autopista C-32 en su barrera de Premià de Mar para todos aquellos ciudadanos que estén empadronados en los municipios del Maresme. ¿Sabe usted qué responde a esto el conseller Nadal? ¿Sabe qué respondió hace nada —el pasado jueves 16 de febrero de 2006— solemnemente en el Pleno del Parlament de Cataluña? Que ni hablar. Dice que ni hablar, que esto representaría un coste de 30 millones de euros al año y de 900 millones de euros hasta el fin de la totalidad del periodo de la concesión, es decir, hasta el año 2021. Por lo tanto, lo que está usted pidiendo aquí, dígaselo al conseller Nadal, que dijo que en ningún caso lo iban a hacer. Haga usted esta petición, como hace el Partido Popular, a quien corresponde, que es al Gobierno de la Generalitat, Gobierno del que usted, por cierto, forma parte.

La posición del Partido Popular es clara: Aplicación de descuentos para residentes del Maresme, tal y como se hace en otros peajes de Cataluña. Se está haciendo, por ejemplo, en el peaje del túnel del Cadí. Si se hace en el peaje del túnel del Cadí es por una decisión puramente política y de sensibilidad hacia la zona. Por tanto, que se aplique también este descuento, señoría, a la comarca del Maresme. Esto es lo que considero que es el punto básico, el punto nuclear de toda la propuesta, porque en relación con el punto 1 lo que cabe decir es que el acuerdo del consejo comarcal fue tomado por unas amplias mayorías y que nosotros compartimos mayoritariamente el acuerdo. En cuanto al punto 2, de hecho, se trata de una petición que se lleva a cabo desde hace ya muchos años y en muchos casos el Ministerio de Fomento ha cedido ya la titularidad de la carretera a algunos ayuntamientos en algunos tramos donde la autopista es libre de peaje, como es el caso de la circunvalación de Mataró. Esto no es ninguna novedad, hace muchísimo tiempo que se viene realizando. Respecto al punto 3, S.S. tiene razón en lo que se refiere a la siniestralidad. Es cierto que el informe del RAC es demoledor respecto a la existencia de puntos negros en esa zona del Maresme y a su concentración.

Señoría, Esquerra Republicana forma parte de un Gobierno prodigioso. Se pasan de lunes a viernes

tomando decisiones de Gobierno, sentados en la sala de Gobierno de la Generalitat de Cataluña, y los fines de semana, manifestándose contra ese mismo Gobierno. No me estoy refiriendo a la manifestación de este fin de semana, me estoy refiriendo a casos estrictamente de Fomento, como fue el del túnel de Bracons o el de la línea de alta tensión de Bescanó. Señoría, ustedes empiezan a preocuparnos, tienen un auténtico desdoblamiento de personalidad. **(El señor Torres Sahuquillo pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Sí, señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor presidente, antes de continuar, deseo hacer una breve intervención sobre el orden del día.

A continuación vamos a ver dos proposiciones no de ley que a mi juicio reúnen una característica que quiero resaltar a la Comisión, sin ánimo de polémica, y es la siguiente: Las dos han sido autoenmendadas por sus autores. La primera es del Bloque Nacionalista Galego y la segunda, del Grupo Parlamentario Popular. Aunque parezca curioso y hasta cierto punto llamativo que un grupo se autoenmiende, es algo que todos hemos hecho alguna vez cuando ha habido algún error en el texto y se ha detectado, o cuando durante el tiempo transcurrido desde que se registró la iniciativa hasta que se produce su debate ha ocurrido algún acontecimiento relevante que ha hecho necesario cambiar el texto, pero siempre manteniendo el sentido y el tema del mismo. Estas dos proposiciones no de ley que vamos a ver a continuación han sido autoenmendadas por los grupos, pero en la primera, la del BNG, se han añadido dos puntos nuevos —que corresponden a otra proposición no de ley que está registrada pero que no está incluida en el orden del día—, y por tanto plantea dos cosas nuevas que no hemos tenido tiempo suficiente para estudiar y poder determinar nuestro voto; la segunda, la del Grupo Parlamentario Popular, que se refiere a la línea de alta velocidad entre Zaragoza y Huesca, la ha cambiado prácticamente por completo. Se pedía hablar de tarifas, pero ahora se plantea además hablar de cambios de trenes, de relaciones y de horarios.

Me parece que es una situación anómala y que no debería aprovecharse una autoenmienda para cambiar un texto de una manera sustancial, porque nos deja a los demás grupos bastante indefensos, sobre todo al grupo de la mayoría porque, como bien sabe la Cámara —no ocultamos nada—, tenemos que pedir criterio al Gobierno y nos deja sin espacio temporal para poder hacerlo. Nuestra compañera la señora Salazar le ha puesto de relieve este tema a la señora Fernández —aquí presente— y me dice que la ponente de la iniciativa del BNG lo ha entendido y que va a retirar los dos puntos que eran motivo de conflicto. Le agradezco de antemano que lo haga porque no tenemos ningún inconveniente en ver esa proposición no de ley cuando ella lo considere oportuno, pero le pido públicamente ahora al Grupo

Popular que recuperara el texto inicial y el texto subsiguiente que ahora plantea como autoenmienda se viera en una nueva proposición no de ley cuando lo considere oportuno. Yo no sé si eso es posible o no, y tampoco les voy a criticar si no lo hacen. No tengo ánimo de polémica porque sé que el Reglamento ampara que eso se pueda hacer, pero es una situación anómala que quería poner de manifiesto. Acabo, señor presidente, solicitándole que evacue una consulta a la Mesa de la Cámara en este sentido porque creo que no es una práctica correcta ni sería aconsejable que se generalizara.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, tiene la palabra sobre esta cuestión incidental.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: En primer lugar, la enmienda a la que hace referencia el señor Torres se presentó el viernes por la tarde, precisamente para dar opción a que quien quisiera la pudiera analizar —lo que no teníamos ninguna obligación de hacer—; en segundo lugar sí hace referencia a toda la problemática actual vigente existente sobre la materia. Además, la enmienda ha sido admitida en el Registro del Congreso, ha sido repartida a los grupos, y por tanto, creo que estamos ante una situación legítima en el ejercicio del control parlamentario por parte del Grupo Parlamentario Popular. En cualquier caso, señor presidente, si tuviéramos ocasión en algunas situaciones de poder debatir las proposiciones no de ley en el momento oportuno —es decir, cuando tienen verdadero interés—, así lo haríamos. Me extraña mucho además que el señor Torres no haya utilizado este mismo argumento para la primera proposición no de ley que hemos visto esta tarde. Esa proposición no de ley era una proposición del Grupo Parlamentario Popular y hemos tenido que presentar una autoenmienda en función de los acuerdos que se decidieron anteriormente por el Gobierno, del rechazo de una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado en su trámite parlamentario y de la necesidad de que la misma obra tuviera un tratamiento presupuestario distinto. Curiosamente el señor Torres de esa no dice nada. **(El señor Torres Sahuquillo pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Las dos posiciones han sido expuestas respecto a la cuestión incidental y no vamos a continuar el debate. Resumo la cuestión. Consta en acta el planteamiento del portavoz del Grupo Parlamentario Socialista. Yo he hecho la consulta con el letrado y el Reglamento no especifica en absoluto nada al respecto, aunque la Presidencia comprende que puede haber algún grupo que se sienta indefenso. En consecuencia, haré una consulta a la Mesa de la Cámara sobre la interpretación correcta de este elemento, sobre todo para que lo tengamos claro en el futuro, y en el día de hoy seguiremos debatiendo tal y como establece el orden del día. **(El señor Andreu Domingo pide la palabra para fijar posición.)**

Señor Andreu, lleva usted mucho tiempo en esta Comisión y fijamos las posiciones antes de votar. Desde que yo soy presidente, cuando se van a votar las proposiciones no de ley, voy pidiéndole a cada grupo que se posicionen sobre las enmiendas, señor Andreu. Lo digo porque el turno que queda es para que diga usted si acepta o no las enmiendas, y lo solemos hacer justamente al final, cuando vamos a votar. Así vengo haciéndolo al menos desde que yo presido esta Comisión.

— **RELATIVA A LAS OBRAS DE ACONDICIONAMIENTO NECESARIAS EN EL TRAMO DE LA AUTOPISTA AP-53 A SU PASO POR EL MUNICIPIO DE SILLEDA (PONTEVEDRA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000891.)**

El señor **PRESIDENTE**: Punto 4.º: Relativa a las obras de acondicionamiento necesarias en el tramo de la autopista AP-53 a su paso por el municipio de Silleda (Pontevedra). Formulada por el Grupo Parlamentario Mixto.

Señora Fernández Davila, tiene la palabra para defender la proposición no de ley.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Defendemos la proposición no de ley que está relacionada con la problemática creada por la construcción de la autopista AP-53 a su paso por el Ayuntamiento de Silleda, a la que presentamos, como ya se comentó con anterioridad, una enmienda que, dicho sea de paso, se presentó el pasado día 17, con tiempo suficiente para que se pudiera tener conocimiento de la misma. De todas maneras, queremos aclarar que presentamos esta enmienda porque se refiere a la misma problemática, en este caso, del trazado de la autopista al paso del Ayuntamiento de A Estrada y porque, dado el número de iniciativas en esta Comisión, nos pareció oportuno reducir las mismas, cuando menos las de nuestro grupo parlamentario, en la medida en que eran coincidentes. La enmienda tiene dos puntos. Los puntos 5 y 6 los retiramos, no solamente por lo que ha explicado el representante del Grupo Socialista, sino porque fue un error de transcripción en la medida que forma parte de otra proposición no de ley y, aunque tiene que ver con el trazado de la autopista al paso por estos dos ayuntamientos, es una problemática diferente de la que tratamos en el día de hoy, que no es ni más ni menos que los problemas de los accesos a las fincas colindantes o a los caminos que estos vecinos necesitan para su comunicación diaria o a la canalización de las aguas pluviales que están siendo afectadas por la construcción de esta autovía.

Esta circunstancia ha generado un malestar entre los vecinos afectados, que lo expresaron, primero, en entrevistas con los responsables de la demarcación de carreteras y, posteriormente, elaborando un documento donde se planteaban todas las deficiencias y afectaciones que

los vecinos entienden que sería necesario que fueran reparadas por el ministerio. En ningún momento se les manifestó disposición para acometer estas obras, en cambio, se les manifestaba el reconocimiento de que efectivamente era una afectación grave para estos vecinos por una obra de interés general, que además ninguno de los colectivos afectados, tanto los del Ayuntamiento de A Estrada como los del Ayuntamiento de Silleda, ponían en duda. Lo único que manifiestan es que hay una serie de afectaciones, sobre todo referidas a las comunicaciones y a las aguas pluviales, que son fundamentales para poder desarrollar su actividad, sobre todo agraria.

A la vista de las enmiendas presentadas tanto por el Grupo Socialista como por el Grupo Popular espero que podamos llegar a un acuerdo en la tarde de hoy, porque la propuesta que nosotros hacemos no es solamente justa —que es una palabra adecuada—, sino que además sería lógico que el ministerio tuviera que hacer las obras que nosotros planteamos en la proposición no de ley y que vienen siendo aquellos aspectos que los vecinos y ayuntamientos de A Estrada y Silleda reclaman.

Respecto a las enmiendas, planteamos una transacción a la enmienda que nos hace el Grupo Socialista que pretende algo en lo que nosotros no tenemos ningún problema, que es cambiar nuestra propuesta de acometer las obras por continuar los trámites y las obras de acondicionamiento. Por otra parte, creemos que hay un error en la enmienda porque se habla de los municipios de Silleda y Lalín, cuando nuestra propuesta menciona explícitamente los ayuntamientos de Silleda y A Estrada. Seguramente, Lalín también esté afectada por las obras, pero esta diputada no visitó las mismas, no conoce in situ la situación y hasta este momento no presentó enmiendas. No tenemos ningún problema en ampliarlo al Ayuntamiento de Lalín, si al Grupo Socialista le parece, pero tiene que constar el ayuntamiento de A Estrada. Partiendo de esta enmienda del Grupo Socialista, pediríamos una coletilla final que diga: Reposición de traída de aguas, para lo que se tendrán en cuenta los informes remitidos tanto por los colectivos de afectados como por las corporaciones de estos dos ayuntamientos.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego a los señores diputados que pasen a la Mesa las enmiendas que transaccionan.

A esta proposición no de ley han formulado enmiendas, una vez que ha sido retirada la del Grupo Mixto, el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Popular.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Perdón, retiro los puntos 5 y 6 de la enmienda. Lo que se acepta es transaccionar la enmienda socialista, con esa coletilla que ponía al final e incluyendo el Ayuntamiento de A Estrada, bien en sustitución de Lalín o bien ampliándolo a los dos.

El señor **PRESIDENTE:** La señora Salazar tiene la palabra para defender su enmienda.

La señora **SALAZAR BELLO:** Quisiera agradecer a la señora Fernández Davila la retirada de los dos puntos, porque este caso es totalmente distinto de lo que decía el portavoz del Partido Popular, al cual sí le dije yo, en la primera proposición de ley, que la autoenmienda que presentaba era debido a que lo pedía por el 1 por ciento cultural y se dieron cuenta que no tenía nada que ver con la justificación que hacían de los 11 meses que habían pasado desde la presentación de esa propuesta, ya que desde el año 1999 estaba este tema.

Señora Fernández Davila muchas gracias por aceptar nuestra enmienda y transaccionar con ella, porque, como decía usted, se ve que había sido un error de dos proposiciones de ley conjuntas que alteraban el debate. Creo que es muy importante el debate que podemos tener en el Parlamento sobre la actualización de los títulos de propiedad; pero es un debate mucho más denso que deberíamos tomar con más cautela. La enmienda que usted presentaba trataba de la refundición de dos proposiciones no de ley que estaban publicadas el mismo día, lo cual hacía factible poderse equivocar. Desde el Grupo Parlamentario Socialista creemos que se puede llegar a una transaccional a pesar de que tengamos visiones y apreciaciones diferentes sobre algunos temas.

En cuanto a las fincas nos quedan tres puntos: el acceso a las fincas y reposiciones de caminos, las canalizaciones de las aguas pluviales y la reposición de las traídas de agua. Por lo que se refiere al tema de las fincas colindantes, estaban previstas mediante la reposición de caminos, ya que en el proyecto constructivo se da acceso en caminos y vías de servicio a las fincas que están colindando, o próximas a la autovía AP-53, que servían de acceso a través de caminos afectados por estas obras de la autopista.

El 22 de noviembre de 2004, y no sé si este dato lo conoce la señora Fernández Davila, la Dirección General de Carreteras llevó a cabo la ejecución de obras según el modificado 3, donde se recogen todas aquellas modificaciones y el consenso del colectivo de los afectados, y una nueva ejecución de caminos pendientes con someras modificaciones sobre ello. Por eso no creo que haya ninguna dificultad para que se lleven a cabo todas las afectaciones de los vecinos de la zona porque están recogidos dentro de ese modificado 3 por la Dirección General ya en el año 2004. También dar acceso a aquellas fincas que con anterioridad al inicio de las obras de la AP-53 tenían entrada por tales caminos, pero no así aquellas colindantes que no tenían acceso o lo hacían a través de servidumbres de paso de pequeños lindales. De todas formas, como hemos dicho anteriormente, ha habido nuevos caminos, existen nuevas disposiciones y hay una gran disposición por parte de la Dirección General de Carreteras para poder modificar, en el caso de que algún propietario lo soli-

cite, siempre y cuando no sea a través de las servidumbres.

En cuanto a la canalización de las aguas pluviales, en la fase de información pública del estudio informativo se remitió a los organismos públicos y a las asociaciones más representativas el trazado previsto por la autopista AP-53 y se dio traslado a las administraciones titulares de las carreteras afectadas por el trazado de esa autopista, así como a los organismos competentes en la materia hidráulica, destacando que con fecha 23 de junio de 2000 el área de gestión de dominio público hidráulico del organismo autónomo Aguas de Galicia emitió un informe favorable sobre las obras propuestas por el mencionado proyecto. Posteriormente, en agosto de 2000, el jefe de área de programación de proyectos de Aguas de Galicia emitió un informe favorable en materias de su competencia. Finalmente, el 28 de marzo de 2001, el jefe del departamento de gestión de dominio público hidráulico emitió un informe favorable para todas aquellas obras públicas proyectadas en la zona de los cauces públicos de drenaje transversal y sobre el dominio público hidráulico referidas al proyecto constructivo. Las obras construidas como consecuencia de todo eso se están cumpliendo y han sido siempre apoyadas en el proyecto aprobado.

El proyecto de construcción de la autopista contempló además en anejos específicos las medidas técnicas a implantar para la recogida de las aguas pluviales en las obras de construcción de la autopista AP-53, y así fueron ejecutadas. No hay ninguna modificación, tal cual fueron emitidas, tal cual fueron consideradas idóneas y autorizadas por ese organismo competente en materia de agua. Por eso se ha mantenido y se ha respetado absolutamente y no se ha variado para nada.

En cuanto a la reposición de la traída de aguas de uso público, durante la ejecución de las obras de construcción de la autopista AP-53 se procedió a la reposición de todas las captaciones de agua de uso privado particular que resultaron afectadas por estas obras, en la medida en que resultó técnicamente viable, pero hubo algunas de ellas que no se pudieron modificar y se dio una indemnización por la pérdida de este servicio. Son aquellos casos que fue absolutamente imposible poder recuperar. Por eso mismo nosotros, desde el Grupo Parlamentario Socialista, pensamos que no es difícil llegar a un acuerdo porque estamos de acuerdo en todos los puntos propuestos por el BNG, excluyendo aquel donde dice acometer, porque nosotros pensamos que se está haciendo y, por tanto, debemos decir continuar con estas actuaciones, respetando las competencias propias de la autonomía, pero teniendo en cuenta también todas las dificultades que tienen los vecinos de un área tan amplia como es la AP-53, que recoge los ayuntamientos que la señora Fernández Davila ha citado anteriormente. Por eso el Grupo Parlamentario Socialista va a apoyar una transaccional con el BNG y, si la señora diputada propone revisar la proposición que hace en su enmienda el

Grupo Popular, hablaremos sobre el tema y recogeremos lo que digan.

El señor **PRESIDENTE**: También ha enmendado el Grupo Parlamentario Popular. Su portavoz, el señor Mantilla, tiene la palabra para defender su enmienda.

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: Por parte del Grupo Mixto, su componente del Bloque Nacionalista Galego nos presenta una proposición no de ley para reponer los servicios por los problemas generados por la construcción de la autopista AP-53 en el Ayuntamiento de Silleda. En su autoenmienda amplía los efectos al Ayuntamiento de A Estrada.

Estamos totalmente de acuerdo con esta proposición no de ley, y no es que lo esté el Grupo Parlamentario Popular, sino que el propio Ayuntamiento de Silleda tiene un dossier amplísimo que ha hecho llegar a la compañía constructora de la autopista, Autopista Central Galega, S. A., en el cual se ha expuesto parroquia por parroquia la problemática existente en cada una de ellas. Así, por ejemplo, en las parroquias Cervaña, Lamela, Chapa, Negreiros, O Castro, Ponte y Vilar tienen problemas que no se han resuelto. Lamento decirle a la señora Salazar que gran parte de la problemática motivada por la construcción de la autopista no se ha resuelto y el Ayuntamiento de Silleda sigue presionando a la constructora para que lo resuelva. Tanto es así que al Ayuntamiento de Silleda no le ha quedado más remedio que presentar una demanda de conciliación a la constructora para, por lo menos, reparar la pista que discurre entre las parroquias de Moalde y Bandeira, aparte de que se asfalte un puente que con el paso de grandes camiones ha perdido todo el asfalto, generando grandes charcos de agua; además, las curvas de entrada y salida están muy defectuosas. En esta demanda de conciliación que se llevó a cabo en marzo de 2005 no hubo avenencia, es decir, que la compañía constructora, en principio, se ha negado a reparar la pista que discurre entre dos parroquias importantes del Ayuntamiento de Silleda. Por tanto, estamos en total desacuerdo con la señora Salazar que dice que se han venido solucionando los problemas. Hay temas de toda índole. Hay carreteras cortadas entre parroquias, existe la creación necesaria de pasos elevados porque se han separado parroquias, están cortados accesos a fincas, hay baches enormes en las pistas, accesos intransitables, aguas acumuladas en la autopista que bajan en grandes caudales hacia determinadas parroquias, otras parroquias están incomunicadas para acceder a la Nacional 525, el puente no se ajustó al proyecto y ahora es muy peligroso, en la autopista hay rasantes peligrosas por heladas y lluvias, muy transitadas entre las parroquias, existen rampas de desnivel con porcentajes muy superiores a lo aconsejable debido a las heladas, lluvias y pasos de vehículos con remolques que generan accidentes, etcétera. Vuelvo a repetir, tenemos un montón de aspectos que hay que intentar solucionar. Este es todo el expediente que ha confeccionado el

Ayuntamiento de Silleda, que obra en poder de la constructora. De momento no se ha solucionado gran parte de estos problemas que se recogen en la proposición no de ley presentada por el Bloque Nacionalista Galego que, como siempre, dice que se reparen. Y, como siempre también, el Partido Socialista, en este momento en el gobierno, dice: Instar al Gobierno para que se siga haciendo, se siga estudiando o algo por el estilo. Estoy convencido de que la señora Fernández Davila va a aceptar la transaccional porque para eso están gobernando a pachas en Galicia. No estamos de acuerdo con la transaccional del Grupo Parlamentario Socialista porque es darle más posibilidades a la compañía constructora para no hacer absolutamente nada. Si se acepta la transacción del Grupo Parlamentario Socialista, la proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego va a quedar muy light porque damos alas a la constructora. El Gobierno no tiene que pagar. Aquí no se está defendiendo al Gobierno ni al Ministerio de Fomento. A quien estamos intentando defender es a la constructora Autopista Central Galega, S. A. que es la que tiene la obligación, porque el acto de conciliación dice: La obligación por parte de la misma de la reposición de todos los servicios afectados. Por tanto, hay que imponerle a la compañía constructora que la lleve a cabo. Si la proponente acepta la enmienda transaccional del Grupo Parlamentario Socialista, el Grupo Parlamentario Popular va a apoyar también la transacción, esperando que se acepte asimismo su enmienda. Repito que son temas puntuales que dieron lugar a una demanda de conciliación presentada por el Ayuntamiento de Silleda. De todas formas nos gustaría que el Bloque Nacionalista Galego mantuviese su proposición no de ley tal como está, porque la enmienda del PSOE lo que hace es dilatar la solución de los acuciantes problemas de todas las parroquias que estamos comentando del Ayuntamiento de Silleda, ampliados ahora al Ayuntamiento de A Estrada. Nos gustaría que la señora Fernández Davila mantuviese su proposición no de ley tal como está, porque no se trata de que sea el Ministerio de Fomento el que resuelva los problemas, sino que debe ser la constructora.

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

— **RELATIVA A LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS EN RELACIÓN CON EL ESTABLECIMIENTO DE LAS TARIFAS DE ALTA VELOCIDAD ZARAGOZA-HUESCA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001353.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 5.º del orden del día relativo a la adopción de medidas en relación con el establecimiento de las tarifas de alta velocidad Zaragoza-Huesca, formulada por el Grupo Parla-

mentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra su portavoz el señor Pintado.

El señor **PINTADO BARBANOJ**: Esta proposición no de ley, tal como se ha explicado anteriormente, tiene una autoenmienda en la que se insta al Gobierno de la nación a que en un plazo de tres meses establezca lanzaderas tipo Alstom 104, entre Huesca-Zaragoza y Zaragoza-Calatayud en sustitución de los actuales trenes TDR diesel y establezca frecuencias que posibiliten la conexión con los trenes AVE Zaragoza-Madrid y Zaragoza-Lleida, y las tarifas a aplicar sean coincidentes con las de otros tramos de similares características.

Señorías, han sido diversas las iniciativas que con relación a la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza, Madrid-Lérida, y en concreto su tramo Zaragoza-Huesca, se han presentado en el Congreso de los Diputados. Bien es cierto que, como decía anteriormente el portavoz del Grupo Socialista, iban en la dirección de conseguir en un primer plazo la equiparación de las tarifas sobre la base del agravio comparativo existente de los precios en relación con otros tramos de la geografía nacional. Gracias a la presión social y política, con la participación de ayuntamientos, las Cortes de Aragón, el Senado, el Congreso de los Diputados y diversos colectivos de la sociedad civil, se consiguió retomar esta dirección. El Gobierno dio marcha atrás a esa política de precios con agravios comparativos respecto a otras comunidades autónomas y se han establecido nuevas tarifas. El Grupo Parlamentario Popular está satisfecho con el tema de los bonos porque se ha conseguido un abaratamiento o, como mínimo, la equiparación con otras zonas.

Se ha solucionado el tema del precio, señorías, cuestión que no nos duelen prendas reconocer en esta Comisión, sobre la base de lo que comentaba anteriormente de la presión social y política, pero queda por resolver una cuestión fundamental, que es tener un servicio de disponibilidad acorde con las inversiones de alta velocidad. Todos sabemos hasta qué extremo es costoso el establecimiento de líneas de alta velocidad. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)** En el caso concreto que hoy nos ocupa, en el tramo de Zaragoza a Huesca, se adelantaron esas inversiones en el tiempo con aquel compromiso del Gobierno del Partido Popular para que los ciudadanos las pudieran disfrutar y para que todas las capitales de provincia estuvieran conectadas con Madrid directamente a través del AVE. Tanto Huesca como Zaragoza y Calatayud son merecedoras de tener un sistema acorde con el siglo XXI, que sea más atractivo para los ciudadanos y usuarios de estas vías. Bien es cierto que el Gobierno se ha apresurado a reforzar el servicio mediante la incorporación de los famosos TDR diesel, que tratan de paliar la poca oferta que había para los usuarios potenciales y ante la demanda creciente de los servicios de alta velocidad por parte de los ciudadanos de Huesca, Zaragoza y Calatayud.

Como decía antes, señorías, necesitamos una oferta más atractiva y competitiva y no soluciones del siglo pasado. ¿Por qué TDR? Nos gustaría encontrar una respuesta a este planteamiento. Les puedo decir brevemente, señorías, que los TDR —llamados en la jerga de Renfe los cochinitas— son trenes readaptados para vías AVE, que tienen una acción muy agresiva para este tipo de vías por el peso y el sistema de aceleración, lo que afecta a la configuración geométrica de la línea. Por eso, es una solución fuera de toda lógica que pone incluso en riesgo el servicio de mantenimiento de las líneas AVE. Esas vías están diseñadas para material rodante de alta velocidad, y en este sentido quiero decir a SS.SS. que lo que está previsto cubrir con material rodante de alta velocidad, el trayecto entre Huesca y Zaragoza, en 22 minutos, en estos momentos los TDR lo hacen entre 55 y 60 minutos.

Desde el 17 de julio del año 2000 hasta el 3 de marzo de 2004 el Gobierno de la nación, el Gobierno del Partido Popular, adjudicó para su construcción 499 trenes, por un importe de 9.341 millones de euros. Fue una relación de 20 contratos de adjudicación. El 25 de mayo de 2001, que es lo que nos ocupa, se adjudicaron al consorcio Alstom-CAF 20 lanzaderas modelo Alstom 104, por un importe de 533 millones de euros. Señorías, según nuestros datos, de esos 20 convoyes el Gobierno —Renfe en este caso— ha recepcionado 18 lanzaderas, de las que tres están cubriendo el tramo entre Madrid y Toledo, contando ya con mantenimiento. Quedan 15 lanzaderas, 15 unidades que al parecer están en paradero desconocido, o no tan desconocido.

¿Es posible que esas lanzaderas hoy estén paradas, que no estén operativas? ¿Cuál es el destino que pretende dar el ministerio a esos convoyes? ¿Cuáles son los motivos por los que no se puede disponer de esos convoyes en el trazado Huesca-Zaragoza y Zaragoza-Calatayud? Creo que son preguntas que hoy no tienen respuesta. No sé si el portavoz del Grupo Socialista estará en condiciones de dar respuesta a esta cuestión, pero, en cualquier caso, estoy convencido de que esta Comisión querrá conocer en profundidad cuál ha sido el destino de esas lanzaderas y si es cierto o no que esas 15 lanzaderas no están operativas en estos momentos y en cambio están recepcionadas por el ministerio, en este caso por Renfe. Confiamos en poder conocer el paradero; estamos convencidos de que no se han volatilizado y que no han desaparecido. Lo único que pedimos es que se envíen los convoyes que estaban comprometidos para que todos los ciudadanos, tanto de Huesca como de Zaragoza o de Calatayud, puedan disfrutar de ellos.

Por parte del Gobierno de la nación se nos ha dicho —en este caso ha sido el señor Morlán— a través de los medios de comunicación, avalado también por parte del consejero de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Aragón, que habrá que esperar dos años para poder recepcionar ese material. Es cierto que tampoco da ninguna justificación que explique el porqué de los dos años. Me refiero a las declaraciones del señor consejero

de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Aragón. Dice: Lo que hay que intentar es poner las condiciones para que el mayor número de usuarios lo pueda utilizar. Si la utilización es inferior al 20 por ciento el sobrecoste del servicio lo tendría que pagar la comunidad autónoma. Señor consejero, señores del Grupo Socialista, señores del Gobierno de la nación, si aparte de que hacemos un servicio poco atractivo, como puede ser el de los TDR, no llegamos a cubrir el 20 por ciento de la oferta de servicio, tendrá que ser el Gobierno de Aragón el que se haga cargo de esas desviaciones. Tengo que decir que nos parece totalmente descabellado y que, en definitiva, el Partido Popular seguirá trabajando para conseguir disponer de estas máquinas con la mayor celeridad posible.

Me gustaría terminar diciendo que de esos 22 minutos que estamos esperando, con la calidad que ofrece la alta velocidad española, a los TDR-55, hay una diferencia. Nos parece que el Grupo Socialista podría perfectamente sumarse a esta iniciativa. Estamos dispuestos —ya se lo anuncio— incluso a pactar las enmiendas que ha presentado Convergència i Unió, aunque tengo que decir que una de ellas entendemos que es un error porque corresponde a otra proposición no de ley que no se ve hoy en esta Comisión, pero, repito, estamos dispuestos a hablar sobre ella e invitamos de nuevo al Grupo Socialista a que se sume a esta iniciativa.

Termino diciendo que las ministras de Fomento y de Medio Ambiente hablan continuamente de la apuesta por el ferrocarril en España, pero resulta cuando menos curioso comparar lo que supone la inversión durante los ocho años de Gobierno del Partido Popular y la que pretende hacer el Partido Socialista, actualmente en el Gobierno. Los datos que les he dado creo que no dejan margen para la duda en cuanto a las adjudicaciones de los 499 trenes. Esperamos y confiamos que el Gobierno socialista siga con esa misma política y pueda dotar a todas las líneas de estos convoyes para que sean realmente atractivos, competitivos y todos los usuarios de las distintas zonas de España puedan beneficiarse de los mismos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos a debatir la enmienda presentada por Convergència i Unió.

El portavoz del Grupo Popular ha dicho —y eso cree también la presidenta— que hay un error en la presentación de la enmienda, porque se refiere a otra proposición no de ley, no a la actual.

El señor **GRAU I BULDÚ**: En los pasados días mi grupo presentó una interpelación y una moción, las cuales interfieren de alguna forma con la propuesta del Grupo Popular; también habíamos presentado una enmienda referida al mismo tema. Pero entendemos que habiéndose producido un consenso de todos los grupos a favor de buscar una solución para el tema de la alta velocidad regional y dando nuestra confianza al

Gobierno, retiramos nuestra enmienda. Esto lo hacemos por dos razones. Primero, porque no existe en estos momentos la posibilidad real de aplicarla. Habíamos entendido en un primer momento que quizás con la utilización del material era posible dar una solución, pero pedir un imposible tampoco es una solución. La moción fue aprobada por unanimidad de todos los grupos de la Cámara. **(El señor Ayala Sánchez: No.)** Aunque deseamos que Barcelona y Zaragoza tengan alta velocidad regional, aunque deseamos que existan unas tarifas absolutamente comparables, compatibles y homogéneas con las que existen en Madrid-Toledo, Madrid-Ciudad Real y Madrid-Puertollano, aunque deseamos todas estas cosas, sabemos que en estos momentos hay una imposibilidad material, dentro del plazo que se pide en la proposición no de ley, para cumplir con estos términos. Nuestro grupo se ha manifestado favorable a este servicio en Zaragoza y en Barcelona en el momento de la puesta en marcha, pero entendemos que no existe la posibilidad real de llevarlo adelante. Por tanto, nuestro voto no puede ser favorable, por lo menos nos abstenemos, ya que no puede prosperar por la imposibilidad material de dar solución a este tema. Nuestra voluntad política ya la hemos manifestado, así como nuestra actitud a la hora de buscar soluciones, pero entendemos que no es éste el momento de llevar adelante esta proposición no de ley. Por tanto, nuestra posición no es favorable a esta proposición no de ley, en tanto que hacemos prevalecer nuestros acuerdos, los cuales fueron suscritos por el grupo proponente, en relación con Zaragoza. Entendemos que esto no menoscaba ni el interés de nuestro grupo ni el interés de los grupos de esta Cámara de que la línea de Zaragoza-Guadalajara-Lleida, y en su momento Barcelona, disponga de alta velocidad regional. Nos interesa más definir estos nodos de alta velocidad regional, sobre todo en Zaragoza y en Barcelona en su momento, y que el Gobierno nos indique la disponibilidad del material Alstom o CAF que corresponda para esta alta velocidad de 250 kilómetros por hora que tiene que unir tanto Huesca con Calatayud como Zaragoza como eventualmente Lleida o, en su momento, Figueras, Girona, Tarragona y Lleida con Barcelona, con equipos distintos a los de larga distancia, que son los que de momento existen para Madrid-Barcelona, o Madrid-Francia vía Barcelona, por línea AVE. En estos momentos esto sería interferir en una voluntad que hemos manifestado al Gobierno y que esperamos tenga una resolución rápida y, por tanto, por parte de nuestro grupo entendemos que no corresponde dar seguimiento a la propuesta del Grupo Popular.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): ¿Hay algún grupo que quiere fijar posición? **(Pausa.)**

Tiene la palabra el señor Andreu por Esquerra Republicana.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Como el próximo miércoles día 22 viene el presidente de Renfe-Operadora

a esta Comisión, supongo que tendremos ocasión de preguntar por el paradero de estas lanzaderas que no sabemos dónde están. Yo quisiera recordar al ponente del Grupo Popular que en la anterior legislatura los contratos en relación con trenes fueron un desastre, empezando por los Talgo que hoy discurren en la línea Madrid-Zaragoza-Lleida, que se tuvo que empezar la línea con los trenes prestados de Madrid-Sevilla, así como las previsiones de entrega que se hicieron y muchas más vicisitudes y renegociación de contratos. Pero ya tendremos ocasión de hablar sobre el tema.

Por otro lado, quisiera plantearle una cuestión semántica. En relación con esto de la nación, ya sé que yo soy de una nación de preámbulo, pero usted lo utiliza con profusión, Lleida es Lleida, no Lérica. **(El señor Pintado Barbanoj: He dicho Lleida.)** No.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Por favor, señores diputados.

El señor **ANDREU DOMINGO**: En la sesión de la Comisión de Fomento y Vivienda celebrada el mes de diciembre, se debatió una proposición no de ley sobre las tarifas y la introducción de las lanzaderas de alta velocidad, que fue aprobada por todos los grupos menos el Grupo Popular. Sinceramente, creo que ese movimiento ciudadano que ha existido tanto en Huesca, como en Zaragoza, como en Lleida, sobre la reducción de tarifas el 28 de diciembre y el aumento de las mismas el 1 de febrero, se ha cerrado en falso. Es verdad que en este momento las lanzaderas no están disponibles. El Gobierno dice que tiene que distinguir entre largo recorrido y lanzaderas de alta velocidad y que las aplicaciones de global plus y plus tienen que hacerse sobre las lanzaderas y no sobre los largos recorridos. Creo que el Gobierno se ha quedado bastante atrás en la resolución de esta proposición no de ley y, por ello, le insto a que acabe de desarrollar el compromiso que se adquirió con el soporte del Partido Socialista en esta Cámara. La realidad es que aún tardaremos en disponer de las lanzaderas, el miércoles nos dirán en qué plazo podremos hacerlo. Hace muy pocos días se aprobó también una proposición no de ley en el Pleno del Congreso en la que este tema se remitía al Plan de Renfe-Operadora 2005-2009. Veremos si en ese plan se contempla la introducción de las lanzaderas en los tramos Calatayud-Zaragoza, Zaragoza-Lleida, Guadalajara-Madrid y Huesca-Zaragoza. Con todo, creo que el Gobierno debe hacer un esfuerzo suplementario para avanzar en el cumplimiento de la proposición no de ley del mes de diciembre. Instamos al Gobierno a que, mientras no haya lanzaderas, las tarifas se apliquen sobre los trenes de largo recorrido, porque en algunos tramos, como Lleida-Zaragoza o Zaragoza-Lleida, no llegamos al 20 por ciento de la ocupación. Pedimos que haya una mayor flexibilidad y las tarifas global plus y plus se apliquen en los tramos en los que el día de mañana vayan a operar las lanzaderas de medio recorrido sobre la gran velocidad.

Sintiéndolo mucho, no podemos apoyar el maximalismo de la proposición que nos plantea el Grupo Popular, porque, como veremos el miércoles, no se puede disponer de este material con inmediatez.

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

El señor **BECANA SANAHUJA**: En este momento procesal, me gustaría saber si el grupo proponente de la proposición no de ley, que es el Grupo Popular, acepta la enmienda del grupo enmendante —valga la redundancia—, que es el Grupo Popular, porque si el grupo proponente acepta la enmienda, estaremos hablando de un tema, y si no la acepta, estaremos hablando de otro absolutamente diferente. Quiero decir, señora presidenta, que la proposición no de ley hacía referencia a un sistema de tarifas en las relaciones ferroviarias entre Zaragoza y Huesca y la enmienda hace referencia al establecimiento de trenes lanzadera entre Calatayud y Zaragoza y Huesca y Zaragoza. Si acepta la enmienda, estaremos hablando de lanzaderas, pero si no la acepta, hablamos de tarifas. Presuponiendo que aceptará la enmienda —porque ha sido él mismo quien la ha presentado—, tengo que manifestar en nombre del Grupo Parlamentario Socialista que desconocemos los motivos que han llevado al Grupo Parlamentario Popular a cambiar el objeto de la iniciativa que presentó en el mes de noviembre. Se nos ocurren dos. Un motivo puede ser que el tema inicial, que era relativo a las tarifas, ya ha sido ampliamente debatido en el Congreso y una vez más el Partido Popular llega tarde al debate. Además, este tema cuenta ya con un acuerdo unánime de la Comisión de Fomento y, a diferencia de lo que ocurría en etapas anteriores, este acuerdo se está cumpliendo. También se nos ocurre que el Partido Popular no quiere hablar hoy de tarifas porque posiblemente tenga un cierto sentimiento de culpabilidad, ya que fue el propio el Gobierno del Partido Popular el que estableció las tarifas ferroviarias entre Huesca y Zaragoza, que en el día de hoy, con un doble retraso, pretendía modificar. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

En relación con lo ya acordado en esta Comisión de Fomento, simplemente quería recordar que se está cumpliendo con celeridad lo que se acordó. Las actuaciones no se han hecho esperar y la cooperación institucional entre Renfe, Ministerio de Fomento y Gobierno de Aragón dio ya sus primeros frutos el pasado 1 de febrero, con la puesta en servicio de dos nuevas relaciones ferroviarias entre Huesca y Zaragoza y otras tantas entre Zaragoza y Calatayud, con la reestructuración de horarios para adecuarlos a las necesidades de la demanda y con el establecimiento de nuevos títulos de transporte multiviaje. De esta forma, en concreto la relación ferroviaria que era objeto de la primera proposición no de ley, la relación ferroviaria Huesca-Zaragoza, cuenta en la actualidad con nueve servicios diarios en cada sentido,

cinco por ancho UIC y dos por vía convencional. Se ha procedido a una amplia remodelación de los horarios para adaptarlos a los intereses de los viajeros, se ha reducido el tiempo de viaje en algunos servicios hasta 20 minutos y se han modificado las tarifas, de forma que el billete más barato en vía de alta velocidad queda reducido a 3,58 euros para un trazado de 70 kilómetros. Poco puede aportar hoy el Partido Popular a esta situación diligente que ha hecho posible la cooperación entre el Gobierno de la nación, Renfe y el Gobierno de Aragón, y mucho menos puede aportar el Partido Popular si recordamos algunos hitos de su gestión en esta línea ferroviaria. Querría recordarles que la alta velocidad entre Huesca y Zaragoza fue inaugurada con material rodante de segunda mano. La falta de programación coherente y la improvisación en la modernización de esta línea provocó el despilfarro de cerca de 90 millones de euros invertidos en la electrificación de la línea entre Tardienta y Huesca para ser sustituida por completo al cabo de ocho meses. Con las prisas y con la improvisación el Partido Popular construyó una línea para la alta velocidad entre Huesca y Zaragoza que solo permite alcanzar una velocidad máxima de 160 kilómetros por hora en algunos tramos, en otros ni siquiera a 150 kilómetros por hora pueden circular los trenes. Las chapuzas realizadas entre Huesca y Zaragoza fueron peccata minuta si las comparamos con la línea de alta velocidad entre Madrid-Zaragoza-Lleida.

No vamos a seguir hablando más de estas chapuzas y vamos a entrar al debate de la propuesta que por la vía de enmienda nos presenta el Grupo Parlamentario Popular. Queremos entrar a este debate con tres preguntas. Primera pregunta, ¿dónde estaban los Alstom 104 el día que el ministro Álvarez-Cascos inauguró la línea Zaragoza-Huesca a lomos de un Altaria de segunda mano? ¿Qué planificación, qué previsión había habido para poner en funcionamiento esa línea con material nuevo? Segunda pregunta, ¿cuáles de los 20 Alstom adquiridos durante los mandatos del PP piensa el proponente retirar de su actual destino para establecerlos en las líneas entre Zaragoza y Huesca y entre Zaragoza y Calatayud? Porque solo hay 20 y no 499, y eso que uno de los aspectos que caracterizaron la gestión del Partido Popular fue una apuesta casi en dedicación exclusiva a la alta velocidad, concretamente al largo recorrido dentro de esta alta velocidad. Sin embargo, esta fue una apuesta tan improvisada, precipitada y con tanta falta de planificación que no se hicieron bien las infraestructuras ni las vías ni llegaron a tiempo los trenes, y los paganos de esta improvisación y falta de planificación fueron las líneas de negocio de cercanías y los servicios regionales y de media distancia, que al final de la etapa del Partido Popular se encontraron con una absoluta carencia de material rodante; carencia que será solventada con las nuevas licitaciones que Renfe-Operadora ha puesto en marcha en su Plan estratégico 2005-2009. Señor Pintado, la tercera pregunta es de dónde piensa sacar trenes Alstom modelo 104 en el plazo de tres meses. ¿Los ha visto usted en alguna oferta de

centro comercial durante estas navidades? Porque el procedimiento para adquirir material rodante de esta categoría es complicado y requiere un plazo mayor que el que usted otorga tan generosamente al Gobierno para hacer posible la propuesta que nos trae aquí esta tarde.

Nuestro grupo va a votar que no a esta proposición precisamente porque la queremos cumplir y porque queremos dotar de lanzaderas estos servicios regionales entre Calatayud y Zaragoza, entre Zaragoza y Lleida y entre Zaragoza y Huesca, y lo queremos hacer bien. ¿Cómo se hace bien? Tal y como aprobó el Pleno del Congreso —además por unanimidad— el pasado día 7 de febrero. Ese día aprobamos cuatro puntos. Primero, que Renfe-Operadora presente los oportunos estudios y análisis de desarrollo de los servicios regionales por líneas de alta velocidad ajustando la oferta a la demanda prevista. Segundo, que la implantación de estos servicios no se haga a salto de mata por iniciativas puntuales que se presenten en esta Comisión, sino que se efectúe de acuerdo con un plan estratégico que Renfe-Operadora ha preparado para el periodo 2005-2009. Tercero, que para facilitar esta implantación se efectúen las adquisiciones de material móvil de acuerdo con el citado plan. Y cuarto, que estos nuevos servicios se consideren como servicios de media distancia, de forma que permitan la aplicación de unas tarifas y de unos abonos con un precio final asequible, especialmente para los viajeros que los utilicen diariamente.

Por estas razones, ni el texto inicial ni el texto enmendado por el mismo grupo parlamentario aportan nada nuevo a lo ya acordado en este Parlamento. Por otra parte, como son fruto de la improvisación y de la improvisación solo pueden derivarse chapuzas del estilo de las que caracterizaron la construcción de las líneas de alta velocidad durante la etapa popular, nuestro grupo va a votar que no a esta proposición no de ley.

— **SOBRE EL USO DE LAS AUTOPISTAS DE PEAJE POR LOS CIUDADANOS DE LAS LOCALIDADES AFECTADAS POR SU TRAZADO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/001435.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 6.º del orden del día: Proposición no de ley relativa al uso de las autopistas de peaje por los ciudadanos de las localidades afectadas por su trazado, que ha sido formulada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

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

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Todos los grupos parlamentarios, representando a nuestras correspon-

dientes circunscripciones, presentamos iniciativas para que se busquen alternativas o algún tipo de mecanismo para que los ciudadanos que carecen de alternativa a estas autopistas y que para desplazarse tienen que estar abonando permanentemente los peajes, pagando un impuesto revolucionario sin obtener ningún beneficio, encuentren una solución. Nuestro grupo parlamentario, al amparo de lo dispuesto en el fondo creado en la disposición adicional sexagesimasexta de los Presupuestos Generales del Estado de 2006, tomamos la decisión de solicitar que se establezca un plan de actuación concreto que afecte a todos los municipios que se encuentran en la situación descrita en todo el territorio español, porque es una situación injusta que no se padece solo en municipios de Castellón, de Valencia, de Alicante, de Cataluña, sino que se padece en muchos municipios de todo el territorio español.

Es necesario que el Gobierno, en primer lugar, establezca un catálogo de cuáles son los municipios que reúnen estas características, para que se debata y se tenga claramente localizado el problema y, en segundo lugar, que se valoren los mecanismos por los cuales estos habitantes puedan ser compensados por padecer este sistema de comunicación, que todos los días, cuando salen de sus domicilios para dirigirse a cualquier lugar, ya sea por trabajo o por cualquier otro motivo, les obliga a pagar un impuesto por utilizar una carretera. Además, quiero señalar que la situación actual de las autopistas de peaje es absolutamente deplorable, ni siquiera se podría aducir que tienen unos sistemas de comunicación más avanzados que los que tienen otras carreteras, porque no es así. Las autopistas de peaje están en ínfimas condiciones, los concesionarios no acometen ninguna mejora y todos los gobiernos, tanto los del Partido Popular como los del Partido Socialista, renuevan permanentemente las concesiones, en detrimento del interés general de la ciudadanía, que sería que disfrutáramos de unas autopistas gratuitas para todos, ya que todos pagamos nuestros impuestos a través de las vías adecuadas, y no de ésta, que además en ningún caso tiene en cuenta la capacidad económica, sino que se paga un impuesto revolucionario a una empresa privada.

Deploramos la apuesta que se hace, tanto por el Gobierno popular como por el Gobierno socialista, por este nuevo sistema de pago atrasado, a la alemana. **(Rumores.)** Sí, porque, por ejemplo, en el caso del País Valenciano todas las carreteras se están haciendo así, y tampoco creemos que sea la solución. Centrándome en la iniciativa planteada, es imprescindible hacer algo porque estamos tratando a los ciudadanos de manera desigual. Espero que esta proposición no de ley obtenga el voto favorable de todos los grupos parlamentarios, porque todos presentamos iniciativas de este tipo para determinadas localidades, pero lo que hace falta es una solución global que aborde un problema que afecta a muchos municipios de todo el territorio español.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley han formulado enmiendas el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y el Grupo Parlamentario Socialista.

Señor Grau, tiene la palabra para defender su enmienda.

El señor **GRAU I BULDÚ:** Nuestro grupo presentó una enmienda de adición a la propuesta del Grupo de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds en el sentido de que, estando de acuerdo con la proposición, se indicara en la misma que se insta al Gobierno a la dotación de fondos necesarios para el rescate en su programación anual de los presupuestos. Nuestra enmienda se ha sumado a la enmienda del Grupo Socialista en el mismo sentido, por lo que nosotros entendemos que una se subsume en la otra, y en el bien del consenso, nuestro grupo retira la enmienda y se suma a la transacción entre el Grupo de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y el Grupo Socialista, porque, de alguna forma, la propuesta del Grupo Socialista acepta las del Grupo Catalán (Convergència i Unió). Por lo tanto, nuestro grupo la retira y se suma a la propuesta de Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, que resulta de la aceptación de la enmienda del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE:** Por parte del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, el señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO:** Con mucha brevedad porque la señora Navarro ha planteado el problema que existe, preocupación que nosotros compartimos. En todo caso quiero decir que existe una disposición adicional sexagesimosexta que se aprobó en la negociación de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2006, que crea precisamente el Fondo para la homogeneización, el rescate selectivo y la subvención de peajes. Por tanto, los Presupuestos Generales del Estado es el soporte normativo con el que está trabajando el Gobierno para ver la dotación presupuestaria que finalmente va a tener el fondo y también el procedimiento a arbitrar. Es algo tan reciente que en este momento —y es para resolver un problema importante y al mismo tiempo complejo— el Gobierno está trabajando en ello. Dicho así, aparece la proposición no de ley de Izquierda Unida, que nos parece pertinente porque ahonda sobre el problema y la posible solución. El Grupo Socialista ha presentado una enmienda de sustitución —que quiero aclarar ahora— al punto 2 de la proposición no de ley de Izquierda Unida; es decir, nosotros aceptamos en su integridad y en su literalidad el punto 1 de la proposición no de ley y nuestra enmienda va dirigida a sustituir el punto 2. La enmienda que planteamos para el punto 2 de la proposición no de ley de Izquierda Unida, como es breve, la voy a leer para que conste en el «Diario de

Sesiones». Después de la presentación, donde se dice que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adoptar las medidas necesarias para, en este caso diría: que en aplicación de las Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2006, que crea el Fondo para la homogeneización, el rescate selectivo y la subvención de peajes a fin de proceder al rescate selectivo de peajes y la subvención de los usuarios habituales de las vías con peajes, conforme a la legislación vigente y las condiciones existentes en los contratos de concesión, proceda a concretar la cuantía con la que se dote al referido fondo, así como a determinar las situaciones que debiera atender. Esta es la enmienda que presentamos a la proposición no de ley de Izquierda Unida, repito, manteniendo nuestra conformidad con el punto 1 en su literalidad.

El señor **PRESIDENTE**: Le pediría que, como es habitual, nos lo traslade luego a la Mesa, ya que usted hace una incorporación en el punto 2 de la proposición no de ley de Izquierda Unida, para que después, cuando lo sometamos a votación, se sepa exactamente los términos en que se vota.

¿Qué grupos parlamentarios desean posicionarse respecto a esta proposición no de ley? (**Pausa.**) Señor Andreu, tiene S.S. la palabra.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Hay dos temas en esta proposición no de ley, uno referido al impulso del Fondo de rescate selectivo y subvención de peajes, que es cierto que sale por primera vez en los presupuestos, y un segundo punto, que se ha transaccionado y que votaremos la transacción, que tarde o temprano volverá a esta Comisión, que es el referido a los municipios que están afectados por la construcción de estas grandes concesiones de peaje. Nos encontramos con que no solo los habitantes de estos municipios afectados no tienen ninguna subvención, que era uno de los puntos que se reclamaba, sino que todas las concesionarias, sean de titularidad estatal o autonómica, por disposición del Estado o de la comunidad autónoma y no de los ayuntamientos, están exentas del impuesto sobre bienes inmuebles. No solo están exentas del impuesto sobre bienes inmuebles, que es una reivindicación de los ayuntamientos que ya está ganada y que está en los tribunales con recursos de las concesionarias porque no lo quieren hacer efectivo, sino que además nos encontramos con la paradoja de que no pagan el impuesto de construcciones no solo sobre la vía, sino sobre las áreas de servicio, donde hay bares y verdaderos supermercados. No pagan impuestos a los ayuntamientos que están afectados; son los únicos, todos los demás ciudadanos tienen que pagar, ellos tienen un prodigioso privilegio. (**La señora Navarro Casillas: El Rey tampoco y la Iglesia tampoco.**)

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, por favor.

El señor **ANDREU DOMINGO**: No pagan el permiso de obras ni el IAE. Esta es una situación que ten-

dremos que subsanar, porque las concesionarias tienen que pagar los mismos impuestos que los demás ciudadanos y si alguna Administración superior quiere liberar de estos compromisos a las concesionarias, tienen que ser estos entes superiores, ya sea comunidad autónoma o Estado, quienes paguen a los municipios. Lo que no puede ser es que por orden superior estos municipios se vean sin la posibilidad de que le recaigan los impuestos como a cualquier otro ciudadano.

El señor **PRESIDENTE**: Ha solicitado la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Ayala. Tiene S.S. la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Estamos ante una proposición no de ley difícilmente aprensible. Ya se desprendía de la lectura del texto de la misma, pero después de la exposición que ha hecho la señora Navarro la verdad es que todavía se mezclan más y se confunden más los términos. No sabemos bien si queremos solamente hablar de peaje, si queremos hablar también del método alemán, si queremos hablar también de peaje en sombra, no sabemos en realidad a qué se está refiriendo. En el texto de la propia petición al Gobierno habla de un catálogo de vía alternativa de calidad. No sabemos qué es una vía alternativa de calidad y cuáles son los elementos que la definan. En cualquier caso, es un concepto jurídico indeterminado que difícilmente se puede concretar, pero ya hemos visto que el peaje es un impuesto revolucionario, apreciación por parte de la señora Navarro que no me parece nada acertada, primero, porque no es un impuesto y, segundo, porque impuesto revolucionario en este país hasta ahora lo tenemos muy cercano a una banda terrorista y, desde luego, no creo que pueda asemejarse ese concepto al pago del canon de utilización de la autopista, que en ningún caso es un impuesto.

En el segundo elemento habla también de valorar este sistema de comunicación por carretera. Nos desayunamos hoy con que las carreteras de peaje son un sistema de comunicación. Yo creía que hasta ahora era un modo de financiación y no un sistema de comunicación, pero en esta ceremonia de la confusión de todos los elementos que van hacia el peaje y hacia las maldades del peaje, siguen insistiendo en la posibilidad o no de vía alternativa. Señora Navarro, siempre hay una vía alternativa por ley para el establecimiento de una autopista de peaje. No se puede dudar. Puede que sea de mayor, mejor o peor uso, y esa es la calidad que usted tendría que definir porque no sabemos ni siquiera a lo que se refiere.

Quisiera hacer una apreciación acerca del uso que se hace permanentemente del peaje y del perjuicio que causa a los ciudadanos, a los que se discrimina, porque pagan todos de la misma manera. ¿Qué es más justo, que los impuestos que pagan los ciudadanos, aunque no utilicen las infraestructuras —como pueden ser personas que viven en el campo, que están alejadas de las vías de alta capacidad, sean autovías o autopistas—, vayan siempre a emplearse en las vías de alta capacidad, o que

una parte de esas vías de alta capacidad, selectivas, seleccionadas, y que están permitiendo la vertebración de los territorios con mayor aglomeración, solamente sean pagadas por aquellos que las utilizan y no por todo el mundo? Eso permitiría que se dieran otros servicios a los ciudadanos que, alejados de cualquier vía de alta capacidad, ven que sus impuestos no solamente están referidos a los usuarios de un territorio que ellos no pueden utilizar, sino también a otros servicios sociales, asistenciales o de cualquier otro tipo, ya que precisamente hacer las autopistas de peaje permite liberar fondos para hacerlo. Por tanto, la demagogia de utilizar siempre el peaje como el elemento discriminador de los ciudadanos es una pura falacia. Ya está bien que digamos y reconozcamos todos que hay un equilibrio, perfecto o imperfecto pero un equilibrio, entre las autopistas que se hacen con fondos privados y que lógicamente se pagarán por los usuarios y aquellas autovías que se pagan con presupuestos del Estado, pero que no deben ser todas.

Tenemos que ver aquí, primero, la retirada de una enmienda de *Convergència i Unió*, en su nuevo maridaje con el Partido Socialista, que era bastante más concreta y exigente que la propia del Grupo Socialista, o la enmienda del Grupo Socialista que es un canto al sol que, además, es el origen de una enmienda, aprobada con nocturnidad y alevosía cuando todavía cohabitaba con *Esquerra Republicana de Catalunya*, que lo que quiere es lavarle la cara del claro incumplimiento electoral del Partido Socialista. El Partido Socialista dijo en su campaña electoral que se iban a rescatar todos los peajes. Pues bien, el Partido Socialista no solamente no ha rescatado ningún peaje, sino que además tiene una política de imponer nuevos peajes. Acaba de salir a licitación la autopista de peaje Las Pedrizas-Málaga. Es evidente que rompe su filosofía y su programa electoral y, además, va a imponer en este año 1.500 kilómetros más de peaje en sombra que no tiene justificación de ningún tipo. Evidentemente esa manera de lavarse la cara con un fondo selectivo de subvención de peaje no nos conduce a ninguna parte.

Señor presidente, aquí se ha tratado de decir que la enmienda de sustitución que ha presentado el Grupo Socialista solamente se refiere al párrafo 2. Perdón. No es así. Esta enmienda ha sido calificada por la Mesa y por el Congreso como de sustitución total y si ahora se quiere hacer valer que el primer punto sigue vigente, tendrá que ser objeto de una transaccional que todos los grupos tendremos que aceptar que se tramite. Si no, esta enmienda es de sustitución de la Proposición no de ley, porque eso de que ahora enmiende un párrafo y no otro, es un pío deseo del señor Torres, como ha expresado en su intervención, pero no es lo que dice la literalidad de la enmienda y lo que se ha admitido por la Cámara.

Por tanto, señorías, el Grupo Parlamentario Popular no se presta a que estemos siempre con la demagogia y con el juego del peaje sí, peaje no, a que ahora creemos un Fondo de rescate selectivo de peajes que, como he dicho, no necesitaría ningún impulso por parte de la Cámara

porque es una disposición adicional incorporada en el último momento, insisto, cuando todavía se cohabitaba con *Esquerra Republicana de Catalunya*, para tratar de lavar la cara y de darle la razón en algunas de las cuestiones que desde luego no se corresponden ni con la política del Gobierno, ni con la realidad, ni con la eficacia de unos modos de financiación que han sido asumidos por parte del Grupo Socialista. Nosotros les felicitamos porque rectifiquen sus postulados de financiación de infraestructuras, pero no vengan aquí a tratar de justificarlo. Por tanto, el Grupo Parlamentario Popular votará en contra porque no se presta a un juego absolutamente ridículo. **(La señora Navarro Casillas pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora Navarro.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Quisiera manifestar una cuestión de orden, y es que en ningún caso necesitamos el consenso del Grupo Popular para votar lo que sería una transaccional y que es ridículo alegar que es necesaria la unanimidad, porque ya ha habido bastantes debates sobre ese tema en esta legislatura y desde luego habría que estar un poquito más informado.

El señor **PRESIDENTE**: Iba a decir, señora Navarro, que la Mesa de la Cámara ha dejado claro que en Comisión las transaccionales no requieren el requisito de unanimidad, sino simplemente que la transaccional sea un acercamiento entre el texto y otra posición. Lo ha dejado claro una interpelación reciente con motivo del debate del Estatuto valenciano en la Comisión Constitucional y, por tanto, es un asunto zanjado; es decir, en las comisiones puede haber transaccionales sin requerir el requisito de unanimidad.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Solicito que se me notifique ese acuerdo que da lugar a esa admisión de las transaccionales.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, lo ha promulgado la Mesa de la Cámara. Yo tengo el mismo conocimiento que usted a través de la resolución de la Mesa de la Cámara. El incidente queda zanjado aquí.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor presidente, el desconocimiento absoluto del Reglamento no exime de su cumplimiento, ni al señor Ayala, ni a mí, ni a usted.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, queda zanjado.

En cualquier caso, vuelvo a repetir, señor Torres, para que quede claro, que si el señor Ayala persiste —tendría que hablar del tema con el letrado— en no aceptar lo que usted ha comentado como una corrección técnica que llevaría a que la proposición no de ley tuviese dos puntos, se tramitarán los dos puntos como transaccional. ¿Es esa la voluntad?

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor presidente, discúlpeme, es que la proposición no de ley ya tiene dos puntos, no hay que inventar nada. Yo lo que quiero es que se lea el texto de mi enmienda, porque en nuestra enmienda no habla de sustitución, no encontrará la palabra sustitución en ninguna parte. Lo que vale es lo que viene en el enunciado.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, enmienda de sustitución.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Torres, el incidente se zanja muy rápidamente.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: La presentación de la enmienda: enmienda a la proposición no de ley. Luego pone de sustitución porque se refiere al punto 2, lo que pasa es que el punto 2 no está.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: ¿Dónde dice punto 2?

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Lo digo yo.

El señor **PRESIDENTE**: No hay ningún problema. Señorías, de verdad, el asunto queda zanjado, porque ha sido expresada la voluntad y la proponente ha dicho que acepta la sustitución del punto 2. Por tanto, se votará el punto 1 del texto original y el punto 2 de la enmienda socialista.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Quisiera informar de que el acuerdo de la Mesa de la Cámara sobre lo que ocurrió en el Estatuto valenciano va mucho más allá. Dice que las enmiendas se pueden utilizar por otros grupos, incluso habiendo sido retiradas. Por tanto, gracias a los trapicheos hechos en esta Comisión (**El señor Guerra Zunzunegui: Es intolerable.**), se puede llegar muchísimo más lejos.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Navarro, yo no voy a hacer un juicio de valor como el que usted acaba de hacer respecto a una resolución de la Mesa de la Cámara, por cierto de la que usted forma parte y yo no. A mí me vale el criterio de la Mesa de la Cámara, que es el que interpreta el Reglamento, y yo no entro a hacer ningún juicio de valor, ni siquiera en ninguna discusión. Por tanto, este asunto queda zanjado y se votará en sus términos.

— **SOBRE LA CREACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DEL PUERTO DE ARRECIFE DE LANZAROTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001440.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley que figura en el punto número 7 del orden del día, sobre la creación de la Autoridad Portuaria del

puerto de Arrecife de Lanzarote, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa tiene la palabra su portavoz el señor Reguera.

El señor **REGUERA DÍAZ**: Voy a defender esta proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Popular en la que instamos al Gobierno a crear la Autoridad Portuaria del puerto de Arrecife de Lanzarote. El puerto de Arrecife de Lanzarote es un puerto de interés general, se encuentra englobado en la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en el cual también figuran de Puerto del Rosario, el puerto de Gran Canaria y algunos más, y todas sus decisiones dependen de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. No se le escapará a SS.SS. que el hecho insular es un hecho completamente diferencial y que los puertos y los aeropuertos son infraestructuras básicas y estratégicas en las islas. Otros grupos políticos han presentado iniciativas en diferentes instituciones: En el Cabildo de Lanzarote, el verano de 2005, una para instar al Gobierno a crear la autoridad portuaria; tengo que decir que en dicho cabildo está el Partido Socialista y votaron a favor de la misma; En el Ayuntamiento de Arrecife, el 29 de junio, el Partido Socialista lo hizo también, así como en el Ayuntamiento de San Bartolomé, en Lanzarote, el 15 de julio, el 5 de agosto, en Yaiza igualmente. Salvo una excepción que se produjo en San Bartolomé, en todos los casos las votaciones fueron por unanimidad. No solo el Partido Popular votó a favor de una iniciativa que no era suya, sino que votaron también el Partido Socialista, Coalición Canaria y el resto de partidos políticos insulares.

La Autoridad Portuaria del puerto de Arrecife debía de gestionarse de forma diferente y autónoma. Lo creemos porque el puerto de Arrecife tiene diferencias claras respecto al puerto de Gran Canaria. Son puertos que necesitan estrategias diferentes en cuanto a comercializar el puerto, porque su actividad es distinta y hay que establecer las prioridades de inversión. Debe ser la Autoridad Portuaria de Lanzarote la que establezca las prioridades de inversiones, que pueden ser en este momento el muelle de cruceros, el puerto deportivo o todo lo referente al desarrollo del puerto-ciudad en la ciudad de Arrecife. El puerto de Arrecife tiene un volumen de tráfico suficiente como para ser viable económicamente. En mercancía general hay once puertos por debajo del mismo. Almería, Cartagena, Castellón, Gijón, Huelva, La Coruña, Málaga y Pontevedra son puertos de interés general que tienen autoridad portuaria propia y que en sus movimientos están por debajo del puerto de Arrecife. En cuanto a movimiento de contenedores ocupa el puesto número doce de todos los puertos de España. Está por encima de Almería, Avilés, Cartagena, Castellón, Ceuta, Gijón, Huelva, La Coruña, Málaga, Pontevedra, Melilla, Pasajes, Santander o Tarragona. En movimiento de cruceros el puerto de Arrecife figura en quinto lugar, detrás de Baleares, Barcelona, Málaga y Santa Cruz de

Tenerife. Tiene un movimiento de 204.877 turistas al año. En los últimos años, ha experimentado un crecimiento en torno a un 10 por ciento anual (datos de la autoridad portuaria). En el plan especial de usos portuarios del puerto de Arrecife figura un reconocimiento implícito a que debe tener una gestión diferenciada y específica, razón por la cual creemos que se debe apoyar, opinión de la que participan partidos, instituciones, organizaciones empresariales y organizaciones sindicales de la isla. Todos apuestan por que exista una autoridad portuaria del puerto de Arrecife.

En cuanto a déficit de inversión, el puerto de Arrecife supone un 13 por ciento de población, que se engloba en la Autoridad Portuaria de Las Palmas; el 7 por ciento de movimiento respecto a la Autoridad Portuaria de Las Palmas y, en los últimos 10 años, el 3 por ciento en inversiones, algo realmente injusto para el puerto de Arrecife. En este año, en que ha habido un cambio de gobierno en la Autoridad Portuaria de Las Palmas y ahora la preside un responsable del Partido Socialista, las inversiones que ustedes recogen en los Presupuestos Generales del Estado para el puerto de Arrecife son cero euros. El único puerto que no tiene inversión precisamente es este.

Ya comenté antes que el puerto de Arrecife necesita establecer una gestión y unas estrategias diferenciadas porque no tiene nada que ver con el puerto de Las Palmas, que es un puerto de plataforma entre tres continentes y que mueve una gran cantidad de mercancías. Nuestro puerto ha de estar más dirigido al desarrollo de nuestra isla, que es básicamente el turismo; tiene que ir enfocado a muelle de cruceros, puerto deportivo y desarrollo comercial de la propia franja de Arrecife. Esas estrategias, señorías, debemos tomarlas en la Autoridad Portuaria de Lanzarote. No hay una organización empresarial o sindical o un partido político en Lanzarote que se haya negado a esto, todos lo han apoyado, incluido el Partido Socialista, que fue muy beligerante al respecto cuando estaba en la oposición, pero desde que ha llegado al Gobierno ya hablamos de cosas distintas. Antes sí y ahora no. Señorías, me imagino que para ustedes vale lo mismo lo que proponían en las instituciones de la isla, en el Cabildo, en el Ayuntamiento de Arrecife, en el de San Bartolomé, que lo que van a hacer aquí ahora. No comprendo cómo han votado a favor. Les podría leer lo que han dicho todos sus representantes políticos de la Autoridad Portuaria del puerto de Lanzarote respecto a la creación autónoma del puerto, pero como tengo poco tiempo no me gustaría ocuparme de eso ahora. Sí les digo que debe valer lo mismo lo que ustedes dicen allá que lo que dicen aquí. Me gustaría que los responsables del Partido Socialista me dijeran qué razones existen ahora que están gobernando para que el PSOE se oponga a esta iniciativa, cuando ha votado a favor en todas las instituciones de la isla. Evidentemente, la portavoz me podría decir como ya lo ha hecho en otras ocasiones que esto no lo presentó el Partido Popular en la pasada legislatura. Pues no lo

presentamos, pero sí que hicimos estudios y los defendimos en varias ocasiones. Desgraciadamente, señora Rivero, lo que dice usted habitualmente para defender y votar que no a lo que demandamos en las islas periféricas es que el Partido Popular no lo presentó, pero ustedes tampoco lo presentaron, aunque sí lo defendían en la isla. Por tanto, podían haberlo presentado cuando lo defendían, pero aquí ahora van a votar una cosa diferente de lo que han votado allá. Señora Rivero, me da la impresión de que va a ser conocida en Lanzarote como la diputada de Canarias que vota en el Congreso de los Diputados contra las islas periféricas. Votó en contra de la tarifa punto a punto, que era una demanda de las islas periféricas, y hoy también va a votar en contra de una demanda de toda la sociedad conejera, de la creación de la Autoridad Portuaria del puerto de Arrecife.

Señoría, este acuerdo que tenemos aquí no implica que mañana se vaya a crear la autoridad portuaria, porque no es un proyecto de ley, es una proposición no de ley. Lo que se define es una voluntad política del Partido Socialista respecto a si quiere o no la Autoridad Portuaria en el puerto de Lanzarote, porque es el Gobierno quien tendrá que establecer los plazos, los tiempos y todos los estudios necesarios al respecto. Si hoy votan en contra de esta iniciativa, estarán mostrando aquí una posición política evidentemente diferente de la de allá, y espero que cuando vayan allá la expliquen con detalle. La señora Rivero me podría decir por qué se negaron a una enmienda del Partido Popular de 10 millones de euros para la creación del muelle de cruceros, que es una necesidad en el puerto de Arrecife. Señorías, lamento muchísimo que vayan a votar en contra de esta iniciativa; es una demanda de todos los sectores de la isla y ustedes lo explicarán en Lanzarote. Ustedes irán a Lanzarote y lo explicarán; me imagino que lo explicarán. De todas maneras, agradezco al resto de los grupos el apoyo que van a dar a esta iniciativa y espero que se empiece a entender ese centralismo que se produce en Canarias, de las islas capitalinas a las islas periféricas, y que los grupos mayoritarios aquí en la Península también lo entiendan, porque a veces nos cuesta mucho transmitir en Madrid qué es el hecho insular, pero lo que realmente me entristece es que diputados de Canarias no defiendan con claridad los defectos o las dificultades del hecho insular en Canarias.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean intervenir, dado que no hay enmiendas a esta proposición no de ley? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Rivero.

La señora **RIVERO ALCOVER**: Voy a fijar la posición de mi Grupo y espero, señor Reguera, que se me conozca como la parlamentaria canaria de mayor crédito, rigor y defensa de las islas, no solamente las capitalinas sino las no capitalinas y periféricas. Así hemos

estado actuando, con coherencia, con rigor e intentando trabajar con todas las instituciones y grupos, tanto representantes de Lanzarote como de todos los sectores empresariales, con todas las cámaras de comercio en Lanzarote e incluso con los sindicatos, como usted ha referido. Por tanto, creo que el crédito está ahí, los hechos son los que son y no los que por parte del Partido Popular quieren que sean. Fijaré la posición de mi grupo respecto a la creación de la autoridad portuaria, que ya anuncio que votaremos en contra, pese a que, como ha dicho el señor Reguera, es una iniciativa a la que el Partido Socialista en la isla de Lanzarote ha dado siempre una especial relevancia, hasta el punto de haber sido expuesto así al Ministerio de Fomento en su día y al presidente del Gobierno en su estancia estival allí. Compartimos, por tanto, plenamente el contenido del número 1 de su proposición no de ley, señor Reguera, cuando dice: Los puertos y aeropuertos son infraestructuras estratégicas para el desarrollo de las islas, como es el caso de Lanzarote. Y sigue: Es vital tanto que esas infraestructuras como su gestión sean eficientes para contribuir al desarrollo económico y general. Lo compartimos, pero esto, lamentablemente, es el fiel reflejo de lo que no ha ocurrido en los últimos años de gestión de la Autoridad Portuaria de Las Palmas de Gran Canaria, de la que depende el puerto de Lanzarote, y que ha culminado, como usted conoce, con el cese del anterior presidente de la autoridad portuaria, el señor Arnáiz, con las cuentas del ejercicio 2004 informadas desfavorablemente por la IGAE y pendientes de una auditoría para el ejercicio 2005 que permita el saneamiento —hablamos de saneamiento— de la autoridad portuaria y de cuyo resultado, no lo dude, se dará traslado con toda probabilidad al ministerio fiscal, como ya ocurrió en el ejercicio anterior, tal como lo señaló recientemente la propia ministra de Fomento en contestación a una pregunta del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria. Por tanto, nefasta, negligente e ineficiente gestión del anterior presidente de la autoridad portuaria, nombrado —se lo recuerdo, señor diputado— a instancias del Partido Popular y que ha dejado absolutamente inoperantes los puertos de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Su propuesta es, pues, no solo inoportuna en el tiempo sino además oportunista en la forma. Nuevamente caen ustedes en sus socorridos argumentos, sin recordar —y se lo recuerdo porque es la única forma de que ustedes se enteren— que durante los ocho años que gobernaron, y usted fue diputado del año 2000 al año 2004, no plantearon esto en ningún momento, pese a esa mejor bonanza a la que usted alude ahora en su intervención; además, ostentaba la presidencia el señor Arnáiz, insisto, pese a la lamentable gestión que provocó su cese. Los socialistas canarios hemos defendido siempre una autoridad portuaria independiente de la autoridad de Las Palmas, pero anteponiendo en cualquier caso —y así se ha realizado siempre— el rigor en su estudio y, lo más importante, su viabilidad, contando para ello con las

principales instituciones de la isla que comparten este objetivo y con el sentir unánime de las organizaciones empresariales y de los trabajadores y sindicatos, así como con los partidos políticos de la isla.

Le voy a dar las razones que usted me pedía que le argumentara, porque los datos y los hechos son categóricos y desmontan claramente los argumentos que recoge su propia proposición no de ley. Punto 3, sobre volumen de tráfico, del que usted me habla. El puerto de Arrecife movió en el año 2005 un total de 1,73 millones de toneladas, que representa el 6,92 del total del tráfico portuario movido en los puertos que gestiona la Autoridad Portuaria de Las Palmas. El puerto de Las Palmas ocupa una posición predominante, que es de casi un 86 por ciento, mientras que el resto de los puertos mantiene cuotas semejantes entre sí y que son de menor entidad. Si se compara con el conjunto portuario de las islas Canarias, la cuota desciende a un 3,92 en el año 2005. La cuota del puerto de Arrecife se mantiene relativamente baja, a excepción del tráfico de pasajeros, cuyo volumen en el año 2005 ha representando un 28,36 por ciento del tráfico de los puertos de Las Palmas, si bien esta cifra desciende a un 4,7 si se compara con el resto del conjunto de las islas Canarias. Por tanto, la estructura del tráfico de los puertos canarios y en particular la de la Autoridad Portuaria de Las Palmas se ha mantenido similar en los últimos años. La tasa anual acumulada tan solo en el puerto de Arrecife alcanzó el 3,59 por ciento, similar al conjunto del resto de los puertos de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

En cuanto a los ingresos, el puerto de Arrecife ha tenido en el año 2005 unos ingresos de 3,51 millones de euros, cifra que representa tan solo el 7,32 por ciento del total de los 47,94 millones de euros percibidos en el conjunto de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Sin embargo, los gastos del puerto de Arrecife cubren tres partidas: los gastos de personal, el resto de los gastos de explotación y la amortización de las inversiones. El concepto de mayor cuantía con carácter general es el de los gastos de personal. Por tanto, si el puerto de Arrecife contara con una autoridad portuaria específica, habría que asignarle un gasto de personal superior al que tiene en la actualidad, lo que unido a ese incremento en paralelo de los gastos de estructura nos llevaría a un volumen de gasto superior a 4 millones de euros. En consecuencia, con la capacidad generadora de los ingresos —le he dicho 3,51 millones de euros en 2005— que se muestra hoy por hoy en el puerto de Arrecife, sin profundizar en las cuantías, no se podría asumir ni siquiera el nivel de gasto del propio puerto de Arrecife, hecho que alteraría seriamente el principio de autosuficiencia económica que se debe reflejar en las autoridades portuarias.

Por lo que se refiere a la inversión, tampoco se estaría en condiciones de garantizar el desarrollo actual del puerto, dado el volumen de inversión media en los últimos 5 años, que ha sido tan solo de 3,2 millones de euros, por lo que es necesario que sea la Autoridad Portuaria de Las Palmas la que genere los recursos necesari-

rios desde el conjunto de puertos a su cargo para satisfacer estas inversiones. En este sentido, llamo la atención sobre la absoluta irresponsabilidad del Grupo Popular, porque si la Autoridad Portuaria de Las Palmas hubiese sido administrada correctamente y la inversión distribuida de forma equitativa, quizá la realidad hubiera sido otra. Pero resultó que el señor presidente de la autoridad portuaria, nombrado, insisto, y apoyado por su partido, el Partido Popular, en pocas ocasiones se acordó de las necesidades de Lanzarote que ahora usted presenta en esta Comisión. Y confirmo que es ahora cuando se ha retomado por parte del nuevo presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, el señor Mayoral, todo lo referido a la falta de inversiones en el puerto de Arrecife; falta de inversiones que venía sufriendo anteriormente, hasta el punto de que el tan esperado plan director del puerto de Arrecife puede llegar a ser ahora una realidad, con inversiones superiores a 50 millones de euros, tal y como venía diciendo la propia alcaldesa de Arrecife y todas las instituciones y partidos políticos que se han declarado en la misma situación en la que el Partido Socialista y la diputada que le habla en este momento está exponiendo.

Para concluir, pues, la aparición actualmente de una nueva autoridad portuaria crearía unos gastos de estructura adicionales que no serían compensados con la generación de los recursos propios procedentes de los tráficos limitados, y esta circunstancia se verá agravada ya que la mayor parte de los tráficos del puerto de Arrecife gozan de la bonificación, como usted sabe, de interinsularidad, que la creación de una nueva autoridad portuaria pondría en peligro con el principio de autosuficiencia económica. Segundo, la estrategia portuaria en los puertos de interés general pasa por equilibrar los criterios de competencia y complementariedad entre puertos. La realidad señala que el puerto de Arrecife tiene en estos momentos, debido a esa falta de inversión a lo largo de los últimos años, una relación de complementariedad con el de Las Palmas que coadyuva al desarrollo económico de las islas. Por tanto, señor Reguera, voy a ser muy explícita. El voto de mi grupo no va a ser un no a Lanzarote, ni mucho menos a la autoridad portuaria. Vamos a votar que no a una propuesta intencionada y oportunista que no haría otra cosa que desfavorecer en este momento a la isla de Lanzarote, teniendo bien claro que la Autoridad Portuaria del puerto de Arrecife puede existir en un futuro, pero teniendo en cuenta que los puertos son vitales en zonas como archipiélagos y que en tal sentido deben ser objeto de estudios rigurosos de viabilidad y en la línea en que hace meses hemos iniciando con este proyecto de Lanzarote. Señor Reguera, les invito a usted y a su grupo a sumarse a la iniciativa que por la autonomía del puerto de Arrecife vienen realizando grupos de estudio y de trabajo compartidos con las fuerzas políticas de Coalición Canaria, del PIL —Partido Independiente de Lanzarote— o del Partido Socialista Canario, de las organizaciones

empresariales, de los sindicatos y del resto de los sectores de la población de Lanzarote que intentan alcanzar este objetivo. Evite usted erigirse en seguidor de la nada, sin estudios rigurosos, sin evaluación, sin ninguna valoración y con el único fin de que parezca en Lanzarote que el Partido Popular ha conseguido un logro que corresponde al resto de las instituciones. Le propongo que se sume usted a esta iniciativa de volver a realizar estudios que pongan en funcionamiento el puerto de Arrecife, pero no se erija en seguidor de nada. En todo caso, nuestro grupo votará en contra de esta iniciativa.

— **RELATIVA A LA DENOMINACIÓN DEL AEROPUERTO DE GRANADA COMO «AEROPUERTO FEDERICO GARCÍA LORCA GRANADA-JAÉN». PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001471.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 8.º del orden del día, proposición no de ley relativa a la denominación del aeropuerto de Granada como aeropuerto Federico García Lorca Granada-Jaén. Formulada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, la señora Sánchez Rubio.

La señora **SÁNCHEZ RUBIO**: Señorías, permítanme iniciar mi intervención poniendo de manifiesto el honor que para mí supone que el Grupo Socialista, en concreto mis compañeros y compañeras de Granada y Jaén, firmantes junto a esta diputada de esta proposición no de ley, me permitan defenderla hoy ante ustedes.

El pasado 5 de junio se cumplió el 107.º aniversario del nacimiento de Federico García Lorca. En torno a las efemérides del aniversario, el Grupo Socialista de la Diputación de Granada propuso una moción solicitando la denominación del aeropuerto de Granada con el nombre de nuestro insigne escritor, moción que fue apoyada unánimemente por todos los grupos políticos de la diputación provincial. Difícilmente seré capaz de transmitirles lo que para los granadinos y para los andaluces, también para los andaluces de Jaén, supone la figura de Federico García Lorca. Él es posiblemente la personalidad más genial y por tanto más reconocida internacionalmente que ha alumbrado nuestra tierra en el último siglo. Poeta y dramaturgo, su obra bebe de la fuente de la tradición y de las fuentes del pueblo de Granada que le vio nacer, Fuente Vaqueros, y de Valde-rubio, donde pasó largas temporadas. Cuando yo era niño —escribía Federico— vivía en un pueblecito muy callado y oloroso de la vega de Granada. Todo lo que en él ocurría y todos sus sentires pasan hoy por mí velados por la nostalgia de la niñez y del tiempo.

Todos somos conocedores de que muchos aeropuertos nacionales e internacionales unen su denominación a figuras relevantes en distintas facetas artísticas y científicas —tal como lo especificaban en su moción los

diputados y diputadas de la Diputación Provincial de Granada— vinculadas a las ciudades que los albergan. Pablo Ruiz Picasso y Málaga, Amadeus Mozart y Salzburgo, Antonio Gaudí y Barcelona son una pequeña muestra de ello. Unir a través de la denominación del aeropuerto la imagen de la provincia de Granada a una de las figuras más universales de la cultura granadina supone un reconocimiento a su obra y a todo lo que su vida y su muerte han significado para la historia reciente de nuestro país.

Igualmente queremos destacar lo que supondrá desde el punto de vista de la promoción turística, tal como quedaba reflejado en la moción aprobada por la Diputación Provincial de Granada, a propuesta del Grupo Socialista, que resalta literalmente: El Patronato Provincial de Turismo de Granada desea que Lorca y su legado se conviertan en un referente turístico de nuestra tierra, que Federico sea un embajador de su tierra en todo el mundo y su nombre se una al de Granada. El patronato, junto a otras instituciones, trabaja ya para que la oferta cultural existente sobre Federico sea más visible, más visitable y más atractiva para los turistas que llegan a nuestra tierra. En este sentido, entre las iniciativas del Patronato de Turismo de Granada para el año 2006 está establecer un circuito lorquiano que comprenda los lugares referentes en la vida y obra de Federico.

El aeropuerto de Granada, señorías, ha experimentado un auge extraordinario en 2005, que se concreta en un incremento del número de pasajeros del 48,22 por ciento respecto al año 2004, en concreto 875.832 pasajeros en 2005, frente a los 590.906 del año 2004. Dos son las causas que entendemos determinantes en este incremento, de un lado, la ampliación del aeropuerto, mejoras que continuarán tal y como está previsto en las inversiones proyectadas por el Gobierno para la modernización del aeropuerto, según recoge el plan de actuación plurianual de 2005, que eran de 1.047.000 euros y de 16.615.486 euros para el período 2005-2010, y, de otro, el hito turístico y económico que ha supuesto para nuestra provincia la firma de un convenio por parte de la diputación provincial, en la que también participaron otras instituciones, con aerolíneas que ofertan vuelos de bajo coste y que han conectado mediante vuelos regulares a Granada con Londres y Liverpool, y la previsión para el año 2006 de abrir rutas con Dublín, Francfort, Milán y Glasgow. En este sentido, quisiera destacar que la industria turística de Granada es una de las que más riqueza y empleo genera en nuestra provincia, en torno al 14 por ciento del producto interior bruto, con un empleo directo del 15 por ciento y con unos ingresos anuales que se calculan por encima de 1.500 millones de euros. En el año 2005 se ha incrementado en 295.000 turistas más, con un aumento del 15,38 por ciento de los que visitaron la provincia de Granada. Los visitantes extranjeros han supuesto el mayor incremento, en concreto los de nacionalidad británica, lo que no deja ninguna duda de que la causa del impulso de este contingente

de turistas procedentes de Gran Bretaña tiene que ver con la llegada de vuelos procedentes de este país a nuestro aeropuerto.

¿Y por qué Granada-Jaén? Señorías, Jaén está a 92 kilómetros de Granada, distancia que se recorre en poco más de cuarenta minutos por autovía, por lo que la comunicación con el aeropuerto de Granada es idónea. De hecho hoy en día está siendo utilizado por viajeros que tienen Jaén como destino. No obstante, al no aparecer hoy día Jaén en el mapa aeroportuario, se limitan las posibilidades de entrar en determinados circuitos y ofertas turísticas. El incremento en la demanda del turismo de interior, rural, cultural y de naturaleza, cuya oferta es de gran calidad tanto en la provincia de Granada como en la de Jaén ha propiciado un proyecto de colaboración de las diputaciones de Granada y Jaén para que las provincias se beneficien del uso del aeropuerto situado en la provincia de Granada, en concreto en el municipio de Chauchina. Este plan de promoción turística permitirá a las dos provincias favorecerse de los vuelos internacionales de bajo coste. Entendemos como positivo que Jaén aparezca en el mapa aeroportuario y consideramos que beneficiará tanto a la provincia de Jaén como a la de Granada.

Señorías, hemos visto que el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda con tres apartados, que denominan como mejora técnica. En todo caso, entiendo que mejora técnica podría ser el apartado primero y tercero en el sentido de que el aeropuerto de Granada pasa a denominarse aeropuerto Federico García Lorca, que es como se va a denominar. Como ustedes saben, la nomenclatura internacional obliga a determinar qué campo geográfico va a abarcar el aeropuerto en concreto, en este caso las provincias de Granada y Jaén. Por tanto, el aeropuerto va a llamarse Federico García Lorca y va a atender a las provincias de Granada y Jaén. Por otro lado, ustedes solicitan que se establezcan lanzaderas. Por supuesto, se establecerán lanzaderas, porque una vez que se cubra el territorio de la provincia de Jaén habrá lanzaderas, desde el aeropuerto de Granada, a Granada y a Jaén. La verdad no entiendo como mejora técnica que se inicie la viabilidad de construir un nuevo aeropuerto en Jaén. En otro caso, estaremos hablando de otra proposición no de ley y no de una mejora técnica de una proposición no de ley que consistía en ponerle el nombre a un aeropuerto.

Señores del Grupo Popular, ahora ustedes mantienen una postura y después mantienen otra. Nosotros hemos instado en todas las propuestas que se han presentado en la Diputación Provincial de Granada a que el aeropuerto de Granada se incluya como aeropuerto de interés no regional sino de interés comunitario, es decir, abrir el campo para el aeropuerto de Granada. No sé en qué perjudica que se abra el campo del aeropuerto a la provincia de Jaén. Además, esta es una iniciativa que beneficia a ambas provincias. Hoy por hoy, Jaén no tiene aeropuerto, Jaén no aparece en el mapa aeroportuario, Jaén no es destino de determinados vuelos que proceden

de países que como ustedes saben, si no existe ese aeropuerto, no van a tenerlo como destino turístico. Por tanto, no entendemos su enmienda y no la vamos a admitir. En definitiva, señoría, para el Grupo Socialista, para los diputados y diputadas firmantes de esta proposición no de ley sería un honor denominar a nuestro aeropuerto Federico García Lorca, por eso queremos contar con el apoyo de los grupos parlamentarios —también con el del Grupo Popular— para instar al Gobierno a adoptar las medidas necesarias para que el Ministerio de Fomento, a través del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, denomine al aeropuerto de Granada con el nombre de Federico García Lorca para atender las provincias de Granada y Jaén y estudie la viabilidad de un convenio con la Junta de Andalucía y la Diputación Provincial a fin de adecuar la decoración del edificio del aeropuerto con motivos lorquianos, que redundarían en conseguir los fines propuestos. Señorías, llegar en avión a Granada y ver la vega verde de cultivos y choperas, las torres de La Alhambra y las cumbres de Sierra Nevada y leer al acercarnos aeropuerto Federico García Lorca va a hacer más fácil a los que llegan por primera vez a nuestra tierra que se enamoren de ella y va a hacer más difícil abandonarla a los que por nuestro trabajo tenemos que venir cada semana a Madrid.

Quiero terminar con unas reflexiones sobre la multiculturalidad de nuestra tierra a través de unas palabras de Federico: Yo creo que el ser de Granada me inclina a la comprensión de los perseguidos, del gitano, del negro, del judío, del morisco que todos llevamos dentro. Granada huele a misterio, a cosa que no puede ser y, sin embargo, es; que no existe, pero influye. Señorías, la multiculturalidad, que es nuestra seña de identidad, es una de las razones para que la gran mayoría de las personas que vuelan a nuestra tierra quieran volver. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** En primer lugar tiene que intervenir el Grupo Parlamentario Popular porque ha formulado enmiendas. Señor Santaella, tiene la palabra.

El señor **SANTAELLA PORRAS:** En la primera parte de la intervención de la portavoz del Grupo Socialista parecía que estábamos en la Comisión de Cultura más que en la de Fomento y Vivienda, si bien en la segunda parte ha entrado en materia de infraestructuras.

En mi opinión al inicio de la intervención S.S. ha hecho una gran defensa de la enmienda que presentó el Grupo Parlamentario Popular. Que se denomine Federico García Lorca al aeropuerto de Granada es lo que el Grupo Popular presenta como enmienda a una proposición no de ley en la que no tiene nada que ver el contenido de la obra de García Lorca con los dos huevos duros que presenta en la parte dispositiva el Grupo Socialista. Esto me recuerda al camarote de los Hermanos Marx y les voy a explicar punto por punto la demagogia y la

mentira con que ustedes traen esta proposición no de ley a esta Comisión de Fomento y Vivienda.

La exposición de motivos dice que esta proposición no de ley —y además lo ha dicho la portavoz— es consecuencia de la celebración el pasado 5 de junio del 107 aniversario del nacimiento de Federico García Lorca. Asimismo dice que por tal motivo el Grupo Parlamentario Socialista de la Diputación propuso al Pleno una moción para su debate y aprobación en el sentido de solicitar al Ministerio de Fomento la denominación del aeropuerto de Granada como Federico García Lorca Granada-Jaén. Pues bien, señorías, el acta de la diputación de esa sesión —que supongo que el Grupo Socialista y su portavoz tendrán— dice textualmente: Denominación del aeropuerto de Granada como aeropuerto Federico García Lorca —enmienda que presenta el Grupo Popular—, en la que estamos totalmente de acuerdo y todos los grupos por unanimidad aprobaron en el Pleno de la diputación. Además, ustedes presentaron esta iniciativa en el Registro de este Congreso de los Diputados el día 9 de febrero de 2006, y sin embargo, una vez calificada por la Mesa, fue retirada y presentada al día siguiente una nueva proposición no de ley en la que cambian a su antojo lo que pide la diputación por lo que pide el Partido Socialista. ¿Por qué? Por lo que ustedes siempre hacen: manipular informativamente y politizar cualquier tema.

Propuesta de acuerdo de la Diputación de Granada, aquí lo tienen. Punto 1: Solicitar a AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, y al Ministerio de Fomento la denominación de nuestro aeropuerto con el nombre Federico García Lorca (enmienda presentada y que ya doy por defendida en esta proposición no de ley y en esta Comisión); punto 2: Solicitar a los ayuntamientos de Chauchina y Santa Fe la aprobación de sus plenos con la presente moción, y punto 3: Dar traslado del presente acuerdo a AENA, al Ministerio de Fomento, al Congreso de los Diputados y a los ayuntamientos de Granada, Chauchina y Santa Fe.

En este sentido presentaron ustedes esta proposición no de ley, que fue retirada el 9 de febrero y el día 10 presentaron otra, manipulando el mandato que tiene el Grupo Socialista de traer a este Congreso la propuesta de denominación aeropuerto Federico García Lorca, y añadiendo Granada-Jaén, no se sabe por qué intereses y por qué ese cambio en 24 horas. Aquí se ha dado una serie de razones, yo tengo las mías y se las voy a leer. Medios de comunicación, los diarios de Jaén: El cambio de denominación es una de las primeras medidas relanzamiento de la provincia jienense, anunciada en el marco del programa de medidas de activación Jaén XXI, auspiciada por el consejero de la Presidencia de la Junta el jienense Gaspar Zarrías Arévalo y apoyado por el presidente de la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados, ex presidente del Parlamento andaluz y diputado por Granada, aunque natural de Pozo Halcón, Javier Torres Vela. **(Un señor diputado: ¡Qué número!)**

Si presentan un acuerdo unánime de todos los grupos de la diputación para que se denomine Aeropuerto Federico García Lorca, aquí está el Partido Popular apoyándolo. Retiren su iniciativa, vuelvan a presentar la que presentaron de origen y el Partido Popular, por unanimidad, dará cumplimiento de los acuerdos que se adoptaron en la Diputación de Granada. Pero por intereses de partido, el Partido Popular no está dispuesto a jugar con las instituciones, con los ciudadanos de Jaén y con los ciudadanos de Granada. Si ustedes quieren jugar políticamente, sigan jugando políticamente. Nosotros estamos, por supuesto, por que Federico García Lorca sea el nombre del aeropuerto de Granada, nosotros estamos dispuestos hasta a achucharle al aeropuerto de Granada, si es necesario, y acercarlo un poco más a los intereses de Jaén, pero sepan ustedes que con eso no resuelven los problemas de Jaén. Si quieren resolver los problemas de Jaén, acepten el resto de las enmiendas y que se inicie un estudio para crear un aeropuerto en Jaén; mientras tanto, que el Ministerio de Fomento ponga lanzaderas que acerquen a los ciudadanos al aeropuerto. Pero como no es lo que ustedes quieren, sino que lo que pretenden es simplemente vender vaguedades, como hace don Gaspar Zarrías y como hacen algunos miembros del Partido Socialista, nosotros no estamos por apoyar el juego que traen a esta Cámara, incumpliendo los mandatos de la Diputación de Granada. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea posicionarse, de los que no han intervenido? **(Pausa.)** Señorías, damos por finalizado el debate y vamos a pasar a la votación de las distintas proposiciones no de ley que han sido debatidas. Como es habitual, antes de la votación de cada proposición no de ley preguntaré a los grupos proponentes si aceptan o no las enmiendas que han sido formuladas.

La primera proposición no de ley es del Grupo Parlamentario Popular, relativa a la ejecución de las obras de restauración y rehabilitación de la Iglesia de San Pedro de Alcántara en el Ayuntamiento de Mondoñedo (Lugo). Esta proposición no de ley tiene una autoenmienda del Grupo Parlamentario Popular introducida como mejora técnica y me imagino que habrá sido asumida. Por tanto, votamos la proposición no de ley con la enmienda incorporada.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a la segunda proposición no de ley, por la que se insta al Gobierno a ubicar una sucursal de Correos en el distrito de Collblanc-Torrassa del municipio de L'Hospitalet de Llobregat (Barcelona), formulada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

Señor Grau, S.S. no acepta la enmienda del Grupo Socialista. Por tanto, se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada. **(Rumores.)**

Votación de la tercera proposición no de ley, relativa a la mejora de las infraestructuras de transporte y de la movilidad en la comarca del Maresme (Barcelona). Había una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista que no acepta el portavoz de Esquerra Republicana de Cataluña. Por tanto, se vota la proposición no de ley en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cuatro; en contra, 33.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a continuación a votar la proposición no de ley relativa a las obras de acondicionamiento necesarias en el tramo de la autopista AP-53 a su paso por el municipio de Silleda (Pontevedra). Se ha formulado una enmienda transaccional que paso a leer a SS.SS. y que es la que se someterá a votación: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a continuar los trámites para la ejecución de las obras de acondicionamiento en el tramo de la autopista AP-53 a su paso por los municipios de Silleda, Lalín y A Estrada, consistente en obras de accesos a fincas, reposición de caminos, canalización de aguas pluviales y reposición de traída de aguas para la resolución definitiva de la problemática planteada, para lo que se tendrán en cuenta las demandas que al respecto fueron remitidas a la demarcación de carreteras por los colectivos de vecinos afectados y los gobiernos municipales.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Señorías, pasamos a votar la proposición no de ley que figura en el punto 5.º del orden del día, relativa a la adopción de medidas en relación con el establecimiento de las tarifas de alta velocidad Zaragoza-Huesca, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Esta proposición no de ley tiene una autoenmienda del Grupo Parlamentario Popular que ha sido aceptada; por tanto, lo que se vota es el texto de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, dado que la de Convergència i Unió ha sido retirada.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 21; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley, que figura en el número 6.º del orden del día, sobre el uso de las autopistas de peaje por los ciudadanos de las localidades afectadas por su trazado. Señorías, la proposición no de ley que votamos es el punto 1 tal y como venía redactado y el punto 2 relativo a la enmienda formulada por el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley, que figura en el punto 7.º del orden del día, sobre la creación de la autoridad portuaria del puerto de Arrecife de Lanzarote.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 18; abstenciones, cuatro.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Finalmente, proposición no de ley, que figura en el punto 8.º del orden del día, relativa a la denominación del aeropuerto de Granada como aeropuerto Federico García Lorca Granada-Jaén.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Señorías, finalizado el orden del día, se levanta la sesión.

**Eran las ocho de la noche.**

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**