



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2006

VIII Legislatura

Núm. 516

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 29

celebrada el martes, 14 de marzo de 2006

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- **Relativa a la ejecución de distintas obras en materia ferroviaria y de carreteras que afectan a la provincia de Ourense. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000596.)** **3**

- **Por la que se insta al Gobierno a limpiar y mantener los terrenos adyacentes a la línea 1 de cercanías a su paso por las poblaciones del Maresme. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001080.)**..... **7**

	Página
— Por la que se insta al Gobierno a ampliar el servicio de cercanías de la línea 1 a su paso por las poblaciones del Maresme. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001081.)	7
— Sobre venta de las viviendas de «Las Protegidas» de Torre del Mar (Málaga) a sus residentes. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000672.)	10
— Relativa a la realización de las mejoras necesarias en la carretera N-651, a su paso por Pontedeume (A Coruña). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001297.)	12
— Relativa a la fachada marítima de Tarragona. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001326.)	15
— Sobre los cambios en la línea ferroviaria del Prat debido a las obras del AVE. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/001399.)	20
— Sobre la construcción de rotondas en el municipio de Torrefarrera (Lleida). Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC). (Número de expediente 161/001464.)	24

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

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a iniciar la sesión.

Como es habitual, diversos grupos parlamentarios han solicitado modificaciones en el orden del día que paso a comentar a sus señorías, por si no tienen inconveniente en que así procedamos. Sobre las proposiciones que figuran en el orden del día con los números 3 y 4, que, como saben sus señorías, se van a debatir agrupadamente, la propuesta sería que pasaran a ser el punto segundo. Es decir, el primero sería el que figura en el orden del día, el punto segundo serían los que figuran en el orden del día como 3 y 4, después seguiría igual el orden del día hasta llegar a la proposición no de ley de Izquierda Unida que figura en penúltimo lugar; como el señor Herrera ha manifestado que está en otra Comisión pero que va a venir a esta, vamos a mantenerla, si les parece a sus señorías, en su orden. Si no hubiese llegado en su momento, podríamos pasarla al último lugar, pero eso afectaría solo a la penúltima y a la última proposición. Voy a resumir. Quedaría el orden del día: el punto primero tal cual; el punto segundo serían las proposiciones no de ley que figuran en los puntos 3 y 4; el punto 2 pasaría a ser el tercero; los puntos 5 y 6 quedarían igual y el 7 y 8 también, salvo que se produzca la modificación que he citado. **(La señora Villalobos Talero pronuncia palabras que no se perciben.)** Señora Villalobos, al empezar la Comisión se plantean las propuestas de los

distintos grupos del orden del día para ver si hay inconveniente o no; si lo hay, se manifiesta. El señor Sánchez i Llibre, que es quien va a defender el punto 3 y 4, lo ha solicitado porque tiene Junta de Portavoces. Si hay acuerdo de los grupos, se hace; si no lo hay, no se hace.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Presidente, pero hay una cosa que se llama cortesía parlamentaria; el señor Sánchez i Llibre podía perfectamente haberse dirigido a esta diputada, que va a intervenir en el punto número 2, que también tiene que estar en la Junta de Portavoces y que se ha salido de Mesa para estar aquí; por lo menos podía habérmelo preguntado. Yo no estoy por la labor de fastidiar a nadie, porque no es mi estilo, todo lo contrario, pero lo menos que se hace es hablar con los que tenemos que intervenir.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sánchez i Llibre no está aquí en este momento.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Es que me parece una cierta prepotencia, y todavía no es socio del Gobierno, que se espere para tener prepotencia.

El señor **PRESIDENTE**: Vuelvo a repetir que desconozco con quién ha hablado el señor Sánchez i Llibre; no lo sé si ha hablado con alguien o no.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Conmigo, señor presidente, no ha hablado, y es lo mínimo que se le pide a un compañero diputado.

El señor **PRESIDENTE**: A mí me lo ha pedido y yo lo he comunicado, como es habitual. Vuelvo a repetir, si están ustedes de acuerdo, se hace, y si no están de acuerdo, se mantiene el orden del día.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Yo no quiero fastidiar al señor Sánchez i Llibre, que ha salido corriendo. Yo no estoy aquí para fastidiar a nadie, pero tampoco quiero que me fastidien a mí.

El señor **PRESIDENTE**: Si le parece, señora Villalobos, comenzamos con la primera, que no tiene alteración, mientras viene el señor Sánchez i Llibre y pueden ustedes hablar.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Muy bien, señor presidente.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— RELATIVA A LA EJECUCIÓN DE DISTINTAS OBRAS EN MATERIA FERROVIARIA Y DE CARRETERAS QUE AFECTAN A LA PROVINCIA DE OURENSE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000596.)

El señor **PRESIDENTE**: Como siempre, se votará al final del debate, no antes de la una de la tarde.

Pasamos al debate de la proposición no de ley relativa a la ejecución de distintas obras en materia ferroviaria y de carreteras que afectan a la provincia de Ourense, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa tiene la palabra su portavoz.

El señor **DELGADO ARCE**: Esta proposición no de ley, que este diputado redactó en el mes de enero de 2005 y que hace referencia a infraestructuras viarias y ferroviarias de la provincia de Ourense, en realidad se puede extrapolar al conjunto de la Comunidad Autónoma de Galicia, porque todas las obras a las que nos referiremos son vitales para el desarrollo de nuestra comunidad autónoma. Cobra actualidad, pese al tiempo transcurrido, y más con el texto de enmienda técnica que hemos presentado en tiempo y forma y que obra a disposición de todos los grupos parlamentarios, porque realmente la situación que se está viviendo con las obras públicas en Galicia, y en Ourense en concreto, es realmente lamentable.

Señorías, tengo que recordar que el 13 de noviembre de 2002 hubo un serio accidente, el hundimiento del buque *Prestige*, con todas las consecuencias medioambientales y económicas que sus señorías conocen perfectamente, y hubo una respuesta del Gobierno central a ese accidente, que fue el denominado Plan Galicia, plan coordinado entre la Xunta y el Gobierno central, en el que se contemplaban actuaciones importantísimas por un importe de 14.122,41 millones de euros, más de 2 billones largos de las pesetas de entonces, y se acordó claramente un conjunto de obras

y unos calendarios de ejecución. Mientras el Partido Popular tuvo responsabilidades de Gobierno, se aceleraron las actuaciones de este Plan Galicia en la medida de lo posible, y cuando se produjo el relevo como consecuencia del cambio electoral, nosotros ya advertimos que se comenzaban a producir signos evidentes de ralentización de todo el planteamiento del Plan Galicia. Por ello nos vimos obligados a presentar una interpelación sobre el Plan de Galicia en el mes de junio de 2004 y conseguimos que una moción del Grupo Parlamentario Popular fuese votada por unanimidad y que se señalase un calendario muy concreto de actuaciones para las actuaciones de la alta velocidad y otro tipo de autovías en nuestra comunidad autónoma. Así quedó un calendario que definía que el AVE Lubián-Ourense tendría que estar en 2009; el AVE Ourense-Vigo en 2009; el AVE Ourense-Lugo en 2009; el Ourense-Santiago en 2009; y el otro conjunto de autovías, como la autovía Ourense-Lugo, en el año 2008-2010.

Pues bien, señorías, desde aquella fecha todo han sido constantes y continuos incumplimientos, primero estuvieron los incumplimientos de naturaleza presupuestaria en los Presupuestos Generales para el año 2005, donde fueron claramente maltratadas estas infraestructuras, después vinieron retrasos y paralizaciones en proyectos que ya habían sido incluso adjudicados, como en el AVE de la línea Ourense-Santiago, y también la propia definición del Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte del Gobierno socialista, que diluía todas las infraestructuras al horizonte 2015-2020. Los plazos que se aprobaron el 22 de junio de 2004 fueron ratificados en el Congreso muy recientemente, en el debate del estado de la Nación del 20 de mayo de 2005 se definió muy claramente que había que acelerar las infraestructuras ya acordadas para Galicia y que había un calendario, que es el mismo que mencioné anteriormente, que se tenía que implementar. ¿Y cuál es la realidad con la que nos encontramos? Pues la más importante y la más grave, señorías, es la puerta de entrada de la alta velocidad a Galicia, el AVE de la meseta, el tramo Lubián-Ourense, 103,9 kilómetros que constituyen el nexo de unión entre el eje Madrid-Zamora-Lubián y las conexiones hasta Ourense al resto de las capitales gallegas, una conexión que posibilitaría que todas las capitales de la comunidad autónoma estuvieran unidas con Madrid en menos de tres horas, y un estudio informativo que fue publicado en el BOE de 13 de diciembre de 2003. Desde el 13 de diciembre de 2003 a la fecha de ayer, que fue también día 13, han transcurrido 27 meses y todavía no existe emisión de declaración de impacto ambiental, hecho que hemos denunciado repetida y continuamente sin que el Gobierno socialista haya reaccionado; y sigue realmente sin hacerlo.

Si esto es grave, que de por sí es gravísimo, lo más preocupante han sido las manifestaciones que el día 8 de marzo de 2006 ha realizado el presidente de la Xunta de Galicia en sede parlamentaria en el Parlamento de Galicia. Pese a que el estudio informativo de la alta velocidad Lubián-Ourense define muy claramente que esta alternativa tiene que ser con doble vía electrificada en sus 103,9 kiló-

metros, lo cual va a suponer un acortamiento del trazado actual de 13 kilómetros, y pese a que el presupuesto estimado es de 1.608 millones de euros, el señor Pérez Touriño, el día 8 de marzo, en el Parlamento de Galicia, ha manifestado, primero, que las obras del Lubián-Ourense no comenzarán hasta el año 2008. Recuerdo que tienen que estar concluidas, según los compromisos contraídos en sede parlamentaria en dos ocasiones, que tienen que estar en servicio en el año 2009. Ha manifestado el señor Pérez Touriño que no se construirán simultáneamente las dos vías, se va a construir una vía en una primera fase. Por lo tanto, señorías, el proyecto de doble vía electrificada, comprometido y que está en el estudio informativo, ha sido claramente abandonado por el Gobierno socialista, según el anuncio hecho en sede parlamentaria por el señor Pérez Touriño, y no es un invento de este diputado porque tengo una nota informativa en la que describe perfectamente qué es lo que va a pasar con este tramo.

Pretenden, señorías, para Galicia un tren de segunda, pretenden para Galicia un tren en el año 2018-2020, no en el año previsto, 2009, y pretenden con las consignaciones presupuestarias un tren barato para Galicia, un tren de segunda para Galicia. Y esto es lo que los diputados del Grupo Parlamentario Popular ni la sociedad gallega en modo alguno van a consentir. Las consignaciones presupuestarias también han sido ridículas; este año, 525.000 euros; el año anterior 399.000 euros, en una obra que vale 1.608 millones de euros. La nota pintoresca tuvo lugar el pasado 8 de marzo en el Senado, cuando, a preguntas de un senador del Bloque Nacionalista Gallego, la ministra reconoció que los dos millones de euros que graciosamente, a través de una miniemenda, habían sido admitidos en los presupuestos de este año, se habían destinado a otro corredor de otra comunidad autónoma. Señorías, absolutamente intolerable.

Y no solo es esta infraestructura la que está paralizada, nosotros en nuestra iniciativa exponemos muy claramente los problemas que se están advirtiendo en la línea de alta velocidad Ourense-Vigo. Vigo, la gran capital económica de Galicia, la ciudad más poblada, la más populosa, tiene en estudio informativo desde marzo de 2001, pendiente, el avance de la tramitación administrativa, no existe estudio informativo concluido, no existe declaración de impacto ambiental; y ya ni se atreven a dar fecha de este corredor, lo cual hace pensar muy claramente a la sociedad ourensana y viguesa que está en entredicho que se ejecute esta línea y que se haga llegar a los vigueses a esas ciudades de Ourense a través de Santiago. Oportunidades de rectificar tiene el Gobierno, pero no lo hace, y lo peor de todo es que también este corredor tiene que estar en servicio en 2009. Lo mismo puedo decir del corredor de alta velocidad entre Ourense y Lugo, pendiente de la emisión de declaración de impacto ambiental desde 31 de diciembre de 2003, 27 meses de retraso y sin noticias.

Señorías, el panorama de la alta velocidad en Galicia es absolutamente desolador. También en nuestra proposición no de ley planteamos actuaciones en relación con la autovía Ourense-Lugo, otra de las autovías del Plan Galicia, una

autovía fundamental para la vertebración del interior de Galicia, que unirá dos ciudades del interior que necesitan sumarse al progreso económico del conjunto de la franja costera gallega. Pese a ser 68 kilómetros de actuación, llevamos ya más de 25 meses de retraso en la emisión desde la declaración de impacto ambiental. Llevamos un seguimiento constante y continuo de esta iniciativa a base de preguntas parlamentarias, preguntas que son sistemáticamente contestadas y respondidas que será en breve, que será en breve, pero los retrasos se siguen acumulando y la voluntad de ejecutar y de cumplir esta obra en el plazo comprometido 2008-2010 es realmente inexistente.

Termino ya, señoría. Para nosotros, para los gallegos, es fundamental no perder nuevamente el tren del progreso. En Ourense las infraestructuras ferroviarias llegaron unos treinta años después que llegaron a muchos otros lugares de España. Por culpa de esas infraestructuras buena parte del atraso económico de mi provincia se materializó durante décadas, mi provincia fue durante décadas la provincia de España con más emigración. En Ourense no había oportunidades laborales, y no las había entre otras cosas porque había unas infraestructuras pésimas. Nosotros no queremos ahora perder la oportunidad de disfrutar del progreso económico que necesitamos y que las vías de alta velocidad ferroviarias y viarias potencian. Observamos con una gran preocupación que ni una sola actuación del Plan Galicia va a estar rematada en plazo, pese a que constantemente votamos sistemáticamente unos plazos y los seguimos comprometiendo. No vamos a consentir que el AVE no llegue a Galicia hasta el año 2018-2020, no vamos a admitir que se repita la historia de las autovías y que seamos los últimos en tener el AVE. Por eso pedimos a todos grupos parlamentarios que voten esta proposición no de ley en los términos que han sido enmendados ayer, que la voten; sobre todo pido al Gobierno y al Grupo Parlamentario Socialista que, si decide apoyarla, lo haga con voluntad de cumplirla y que no releguen a la alta velocidad a Galicia a una alta velocidad de una sola vía, un tren barato y un tren en el horizonte del 2020.

El señor **PRESIDENTE**: Tenía una enmienda solo del Grupo Popular, que ya ha defendido en su intervención. ¿Grupos parlamentarios que desean intervenir? Señor Rodríguez, tiene su señoría la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Empezaré por decir que el Bloque Nacionalista Galego es consciente de que todas las obras de lo que se denominó en su día Plan Galicia no dejaban de ser una especie de fuego de artificios que no tenía ningún soporte de carácter presupuestario, ni planificación, ni objetivos. Es fácil que cualquier gobierno pueda prometer el oro y el moro, pero a la hora de la práctica las cosas son muchísimo más complejas y más difíciles.

Está claro que hubo que trabajar mucho y en una orientación determinada para que el entonces Gobierno del Partido Popular asumiese que había que hacer algún tipo de modernización de las infraestructuras ferroviarias

de Galicia. Y quiero recordar que esta batalla que iniciamos en solitario en concreto en este Congreso de los Diputados los diputados del Bloque Nacionalista Galego en 1996 acabó dando unos ciertos frutos a comienzos del año 2000, en la II Legislatura del Partido Popular, cuando el señor Álvarez-Cascos aceptó nada menos que había que poner doble vía en el eje Atlántico y electrificación. Hasta entonces la negativa de forma taxativa, clara y contundente por parte de los ministros del Partido Popular, empezando por el señor Arias Salgado, fue rotunda en relación con cualquier tipo de modernización a la altura de los tiempos del ferrocarril en Galicia. Y eso que había todo un plan ferroviario, aprobado por unanimidad en el Parlamento de Galicia en el año 1995, que proponía no una modernización ultramoderna y basada en trenes de alta velocidad, sino simplemente la modernización de la infraestructura ferroviaria interna para que las velocidades medias fuesen de 150 kilómetros/hora.

Desde entonces ha llovido mucho y sería absurdo negar que a base del debate político se han ido haciendo algún tipo de conquistas, si bien es cierto que se sigue actuando de forma errática y contradictoria. Quiero dejar claro por parte del Bloque Nacionalista Galego que si se aceleran las obras de construcción del eje atlántico es gracias al debate político y gracias a que hay una determinada presión orientada desde un punto de vista constructivo. Si hay unas obras entre Ourense y Santiago, bajo nuestro punto de vista excesivamente mal planificadas y que se va a cumplir seguro su ejecución en el horizonte del año 2008-2009, también es porque hubo debate político. Y es cierto que, dentro de este diseño, lo que es exigible al Gobierno del Estado es que nos haga una planificación de las infraestructuras coherente. Y es incoherente que pueda llegar un itinerario de alta velocidad de Santiago a Ourense y en Ourense pueda quedar paralizado justo en el año 2009, sin continuidad prácticamente hasta Zamora. Esto debía obligar al Gobierno del Estado español a cavilar y a analizar hasta qué extremo no se está haciendo un mapa de infraestructuras contradictorio, incoherente y que va a tener muchísimos problemas para su optimización por lo menos a corto plazo, el año 2009-2010. Nosotros, de forma realista, pensamos que efectivamente el tramo Lubián-Ourense es un tramo clave y no entendemos por qué razón se tarda tanto tiempo desde el punto de vista burocrático administrativo en solucionar los problemas de la declaración de impacto ambiental. Sería muy equivocado no acabar las obras en el año 2009, porque esto es prácticamente imposible, aunque el ministerio pusiese todo el dinero del mundo en el próximo ejercicio, pero sí habría que empezar a situar el horizonte temporal nunca más allá de 2011-2012, cosa que ni siquiera tenemos garantizada.

En relación con otras infraestructuras, la prioritaria para dejar acomodado a todo el mundo desde el punto de vista de las relaciones internas y de las relaciones con el exterior, y en concreto con Portugal y con el resto del Estado español, sería el compromiso de hacer el itine-

rario Ferrol-A Coruña, que no figura para nada y que es fundamental, y el itinerario de la conexión con Portugal. Asimismo, en la modernización que se está haciendo en la infraestructura a Lugo, desde Ourense a Lugo, habría que mejorar todo el tramo Ourense-Monforte, para que de forma inmediata también todas las capitales de Galicia, las ciudades importantes, tuviesen por lo menos acceso al tren en unas condiciones mínimamente aceptables.

¿Con esto qué les quiero decir? Que nosotros vamos a apoyar esta proposición no de ley, pero también, quiero decirlo con claridad, que va a ser la última vez que lo hagamos en estos términos, porque está claro que estos términos son una especie de salvas puramente propagandísticas, que no están basadas, ya no digamos en el entreguismo, pero tampoco en una reivindicación de carácter realista, plausible y que sea defendida en todos los términos.

Vuelvo a repetir que vamos a apoyarlo, más que nada para que el ministerio se dé cuenta de que en relación con el tramo Lubián-Ourense no puede seguir actuando de la forma en que lo está haciendo. Ahora, nosotros tenemos muchísimas discrepancias en cómo se está aplicando el modelo, en concreto entre Ourense y Santiago, cómo se puede efectivamente abandonar la conexión con el resto del Estado español durante tantos años y que nos veamos incluso en el año 2015 con un trayecto Vigo-A Coruña-Madrid no inferior a cinco horas o seis, lo cual no es de recibo, e incluso nos veamos sin capacidad para utilizar esta organización de infraestructuras por trenes de medio o corto recorrido en el interior de Galicia, lo cual nos parece grave. Vamos a destinar nuestro esfuerzo a que efectivamente Lubián-Ourense se haga en el debido tiempo y forma, para que sea coherente el mapa ferroviario de Galicia, nos vamos a centrar en el caso de Ferrol-A Coruña y en las conexiones con Portugal. El resto, siendo muy importante, sobre todo la relación Ourense-Lugo, que será el cuarto pivote, nos parece que no es una cuestión, vuelvo a repetir, ni alarmante, ni urgente, pero igual que la autovía Ourense-Lugo, que nos parece que se debe efectivar, hoy en día, no es precisamente el principal escollo que tiene la relación Ourense-Lugo dotarse de una autovía, cuando hay vías alternativas bastante interesantes e importantes. Desde luego nosotros preferiríamos que el dinero se emplease de forma prioritaria en lo que es la red ferroviaria, para acabar la ejecución de Lubián-Ourense en un plazo aceptable.

Concluyo ya, señor presidente. La vamos a apoyar para que quede claro que nosotros estamos en discrepancia con determinado tipo de cuestiones del Gobierno, pero que no participamos de la filosofía de fondo de esta proposición no de ley y de continuar por este camino, que nos parece condenado al más terrible de los fracasos, aunque valga mañana para decir que efectivamente el Gobierno no cumple y que en Galicia estamos muy mal, cosa que yo pienso que es moderadamente cierta, aunque

estamos mejor que hace cinco años, y gracias al debate político.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún otro grupo parlamentario desea intervenir? (**Pausa.**) Grupo Parlamentario Socialista. Señor Louro, tiene su señoría la palabra.

El señor **LOURO GOYANES**: Señorías, hago uso de la palabra para fijar la posición del Grupo Parlamentario Socialista en relación con una iniciativa parlamentaria relativa a las actuaciones del Gobierno y a las actuaciones que el Gobierno de España tiene previsto realizar en Galicia. El Grupo Popular en este momento las sitúa particularmente en la provincia de Ourense. Decía el portavoz del Grupo Popular, y decía bien, que la provincia de Ourense sufre un diferencial de infraestructuras, un déficit de infraestructuras importante, y que la provincia de Ourense ocupa uno de los últimos lugares en el ranquin de las provincias españolas en función de los indicadores socioeconómicos. La provincia de Ourense es una provincia que sufre ciertos atrasos, ciertos diferenciales, ciertos déficits, que hay que corregir, y todas las fuerzas políticas que operan en la provincia y que operan en Galicia lo comparten. Yo me alegro particularmente de que el Partido Popular participe de la necesidad de corregir estos déficits, pero yo le diría al portavoz del Grupo Popular que la provincia de Ourense es una provincia que está gobernada por el Partido Popular de una manera hegemónica desde siempre, el Partido Popular gobierna en la Diputación de Ourense desde siempre, el Partido Popular es un partido hegemónico en la provincia de Ourense desde siempre, el Partido Popular ha gobernado la Xunta de Galicia 16 años consecutivos y el Partido Popular ha gobernado muchos años también en España y probablemente esa manera de gobernar tenga estas consecuencias.

Dicho esto, señorías, vamos a lo que se trata. Yo quiero decirles que en ocho años de Gobierno del señor Aznar en España las iniciativas y las actuaciones de carácter estratégico planteadas para Galicia han sido muy escasas. Galicia, igual que la provincia de Ourense, sufre un déficit de equipamientos y de infraestructuras, tiene un diferencial, con respecto a la media española y a la media comunitaria, muy importante. Tuvo que haber algo grave en Galicia para que los gobiernos de España y de Galicia reaccionaran, tuvo que ser el día 13 de noviembre del año 2002 cuando, por un accidente en un buque cargado de petróleo, se inundaron nuestras costas, provocando una grave catástrofe de consecuencias sociales, económicas y medioambientales de gran impacto, una catástrofe sin precedentes, una catástrofe que marca historia para nuestro país, para Galicia. Esta catástrofe provocó una crisis también sin precedentes en la Xunta de Galicia, en el Gobierno de España, ante la evidencia del desgobierno, de la dejadez y del abandono a la que se vio sometida la ciudadanía. Provocó asimismo

una movilización ciudadana muy importante y, fruto de esa movilización ciudadana, el Gobierno de Galicia, en colaboración con el Gobierno de España, presentaron un plan de equipamientos y de infraestructuras; antes nunca lo habían hecho. Ciertamente es que el plan fue elaborado con alguna celeridad y que presentaba ciertas deficiencias y escasa definición, carencia de reflexión tranquila, carencia de estudios serios y sobre todo, señorías, inexistencia de financiación.

El llamado Plan Galicia nace de las necesidades de una coyuntura política determinada y tiene claramente una finalidad política, resolver una situación de crisis, resolver y reconciliar al Gobierno con la ciudadanía. El Plan Galicia es principalmente, señorías, el soporte de una inmensa campaña de propaganda, el soporte de una inmensa campaña de los gobiernos de Galicia y de España en el año 2002 (**La señora Villalobos Talero pronuncia palabras que no se perciben.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señora Villalobos, deje usted que el señor Louro desarrolle su intervención como estime pertinente. Puede continuar, señorías.

El señor **LOURO GOYANES**: Gracias, señor presidente. Y esto tuvo consecuencias. En el año 2004 se produce en España la derrota electoral del Partido Popular y en el año 2005 se produce en Galicia la derrota electoral del Partido Popular. Señorías, los ciudadanos no perdonan el engaño y la mentira, y a partir de ahí... (**La señora Villalobos Talero pronuncia palabras que no se perciben.**)

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

El señor **LOURO GOYANES**: ... a partir de ahí hay que decir que el 22 de junio de 2004 hubo un acuerdo plenario del Congreso de los Diputados en el que se definen con claridad los plazos de ejecución de las distintas actuaciones contempladas en el llamado Plan Galicia. En el año 2005, en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, elaborado por el Ministerio de Fomento, se recogen todas y cada una de las actuaciones contempladas en el Plan Galicia. En los Presupuestos Generales del Estado del año 2005 en Galicia pasamos de una inversión per cápita que era el 93 por ciento de la media española al 111 por ciento. Y en los Presupuestos Generales del Estado de 2006 pasamos del 93 por ciento de la media española al 121 por ciento. Además, señorías, en el año 2004, último presupuesto elaborado por el Gobierno del Partido Popular, las inversiones previstas en Galicia, inversiones directas del Estado, ascendían a 1.028 millones de euros. En los Presupuestos Generales del Estado del año 2005 se presupuesta para Galicia una cifra que supera los 1.500 millones de euros, contemplando también el pago a los afectados del Prestige. Y en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2006, elaborados por el Gobierno

socialista, en Galicia se presupuesta una cifra que asciende a los 1.600 millones de euros.

El año 2005 marca el inicio de una senda inversora en Galicia que no tiene precedentes, y el año 2006, el ejercicio del año 2006, ratifica la voluntad política del Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero y de su compromiso con Galicia. Este volumen de recursos, señorías, permite poner en marcha en Galicia importantes inversiones en materia portuaria, en materia aeroportuaria y en materia de ferrocarriles y de autovías. En el año 2006, señorías, el volumen inversor es muy importante, supera los 1.600 millones de euros. No se puede negar la evidencia, es bueno reconocerla.

Señorías, el Grupo Parlamentario Socialista no puede compartir la filosofía de fondo que nos plantea la iniciativa del Partido Popular; los hechos son los hechos y los hechos fundamentan las razones que mi grupo tiene en relación con la confianza del Gobierno. Si bien la moción del 22 de junio de 2004 mostró con claridad la voluntad del Gobierno de España en relación con las inversiones en Galicia, los Presupuestos Generales del Estado del año 2005 muestran con claridad el compromiso. El año 2005 y el año 2006 son dos ejercicios presupuestarios que reafirman la voluntad, que reafirman el compromiso, ya que disponemos de recursos, señorías, y disponemos de más recursos que nunca. Disponemos de más recursos que nunca. El Gobierno está trabajando y lo está haciendo a nuestro juicio en la buena dirección, lleva poco tiempo, menos de dos años. La herencia recibida en esta materia es más bien escasa, inexistencia de estudios informativos, carencia total y absoluta de proyectos, las declaraciones de impacto ambiental de actuaciones de alto impacto estaban sin realizar.

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

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

Somos conscientes desde el Grupo Socialista de que es necesario estar muy atentos, de que es necesario impulsar al Gobierno, no podemos perder tiempo, dado que los plazos que tenemos son muy ajustados, pero somos conscientes, señorías, de que los proyectos son muy complejos, su ejecución es difícil y muy costosa y la tramitación administrativa también lo es. Y yo quiero aprovechar para pedir al Grupo del Partido Popular en esta Cámara, y particularmente en los territorios en Galicia, que colabore con el Gobierno, porque la tramitación administrativa a veces genera afecciones, lesiona intereses de colectivos o de personas y ello requiere actuar dentro de la ley y con los procedimientos adecuados. Es necesario para que no se paralizen las obras, para que no se ralenticen, y si el esfuerzo de todos va en la misma dirección, señor Delgado, tenga por seguro que los plazos que rubricamos el 22 de junio del año 2004 serán plazos que podamos ir cumpliendo, porque la voluntad del Gobierno es inequívoca y el volumen de

recursos que el Gobierno de España está destinando a estas actuaciones no tiene precedentes.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Villalobos, ¿llegó a acuerdos con el señor Sánchez i Llibre? ¿está de acuerdo con el cambio en el orden del día? (**Asentimiento**.)

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LIMPIAR Y MANTENER LOS TERRENOS ADYACENTES A LA LÍNEA 1 DE CERCANÍAS A SU PASO POR LAS POBLACIONES DEL MARESME. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 161/001080.)

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A AMPLIAR EL SERVICIO DE CERCANÍAS DE LA LÍNEA 1 A SU PASO POR LAS POBLACIONES DEL MARESME. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 161/001081.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate del punto segundo del orden del día, que es el debate agrupado de las proposiciones que figuran en los puntos número 3 y número 4, propuestas ambas por el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, relativas a limpiar y mantener los terrenos adyacentes a la línea 1 de cercanías a su paso por las poblaciones del Maresme y a ampliar el servicio de cercanías de la línea 1 a su paso por las poblaciones del Maresme.

Señor Sánchez i Llibre, tiene su señoría la palabra para defender sus proposiciones no de ley.

El señor **SÁNCHEZ I LLIBRE**: En primer lugar quiero agradecer muy sinceramente la cortesía parlamentaria de la diputada del Grupo Parlamentario Popular, la señora Villalobos, por acceder a que nuestras dos proposiciones no de ley puedan verse con esta rapidez. Repito que le estamos muy agradecidos.

Las dos proposiciones no de ley que ha presentado nuestro Grupo Parlamentario de Convergència i Unió van orientadas básicamente a intentar, desde el punto de vista de todas aquellas cuestiones que hacen referencia a las instalaciones de Renfe en las poblaciones de la comarca del Maresme pero básicamente las situadas en su zona central, que son los pueblos de Caldes d'Estrac, Arenys del Mar, Canet, Sant Pol, Calella, Pineda, Santa Susanna y Malgrat, poblaciones todas ellas de gran potencial turístico, y partiendo de la base de que dentro de pocos meses va a empezar la temporada de verano, la temporada turística, en la que estas poblaciones del Maresme son potencialmente, desde el punto de vista turístico, grandes acogedoras de turismo tanto interior como exterior, tal y como les decía, señorías, adecuar el paisaje, adecuar las instalaciones para que sean más atractivas. Si se tiene la oportunidad de ir en tren desde Caldes d'Estrac a Malgrat, por ejemplo, uno ve

un paisaje sucio, que no está en absoluto nada conservado, probablemente también muchas veces por el mal uso y por el incivismo de algunas personas que puedan estar maltratando el paisaje. Pero en algunos casos, señorías, esta mala imagen, esta suciedad y esta falta de cuidado en las instalaciones es también falta de responsabilidad de quienes tienen que cuidarlas.

Por este motivo nuestro grupo parlamentario, atendiendo a las peticiones de todas estas poblaciones en las cuales Renfe tiene un papel importante, ya que el tren pasa por su centro o por al lado, ha presentado esta proposición no de ley para instar al Gobierno del Estado a proceder inmediatamente a la adecuación, limpieza y mantenimiento en buen estado de los terrenos adyacentes a la línea 1 de cercanías a su paso por los municipios de la comarca del Maresme, en especial los situados entre Caldes d'Estrac y Malgret del Mar, así como también a reparar los desperfectos de los muros de separación para evitar la posibilidad de accidentes. Cabe decir también que el Partido Socialista ha presentado una enmienda de modificación a nuestra proposición no de ley y que, ya que va en la misma dirección de nuestra iniciativa parlamentaria, la vamos a aceptar. Nuestro grupo asimismo ha aprovechado esta ocasión para presentar una proposición no de ley referida a la actividad, al flujo y a las dotaciones que Renfe tiene en estas poblaciones del Maresme, en este caso concretamente desde Blanes hasta Barcelona, considerando la temporada turística, considerando que durante los próximos meses va a haber un incremento importantísimo en la afluencia de usuarios de los trenes de Renfe en los horarios punta desde Blanes hasta Barcelona; es una iniciativa que ya presentamos en el Pleno del Congreso de los Diputados y que fue aprobada por unanimidad por todas las formaciones políticas. Desde esta perspectiva presentamos otra iniciativa parlamentaria que va en la misma dirección: intentar potenciar el flujo de transporte de viajeros de Renfe en esta línea, que es la denominada C-1, para que podamos reforzar el servicio de cercanías, ampliando las dotaciones de unidades de trenes y la frecuencia de las circulaciones a las horas punta. También hay un segundo punto en el que planteamos destinar los medios necesarios para permitir su uso por las personas con problemas de movilidad. Quiero decir, señor presidente, que nos ha presentado otra enmienda el Grupo Socialista, que viene a complementar y a potenciar nuestra proposición no de ley y la vamos a aceptar.

El señor **PRESIDENTE**: Como usted ha comentado, a ambas proposiciones no de ley hay una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. Voy a dar por tanto la palabra a su portavoz, el señor Mas.

El señor **MAS I ESTELA**: Señoras y señores diputados, las dos proposiciones no de ley que presenta el Grupo de Convergència i Unió se refieren a la histórica vía primera que hubo en la península Ibérica de ferrocarril, Barcelona-Mataró, más allá de Mataró hasta Blanes. La limpieza de las vías es una propuesta sentida por todos los que somos usuarios de esta línea de circulación de Renfe y estamos

de acuerdo, en principio, con la propuesta que hace el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, en el sentido de que hay que continuar haciendo las obras de limpieza y mejora de los entornos de esta vía. El Gobierno contestó a una pregunta por escrito que hizo el Grupo de Convergència i Unió, publicada el 13 de febrero, es decir hace 15 ó 20 días, donde se daba cuenta de las partidas presupuestarias que ADIF destina a esta vía para las actuaciones que se tienen que hacer. Todos los que hemos trabajado en temas de mantenimiento sabemos que la limpieza de hierbas y de cañizales se hace en determinadas épocas del año, primavera y otoño. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

Nuestra enmienda va en la línea de, aceptando la filosofía o el espíritu de lo que propone la propuesta de Convergència i Unió, modificarla matizándola, para que quede claro la actuación que ya se está haciendo por parte del Gobierno. Es solo continuar las actuaciones previstas y colaborar con los ayuntamientos —algunas de estas cosas también la puedo explicar— en relación con esta vía y este tipo de actuaciones para mejorar este entorno. Celebramos que el Grupo de Convergència i Unió acepte esta matización, que pienso que es adecuada.

En cuanto al segundo punto, que es el incremento de los servicios de cercanías, hay que tener en cuenta que esta proposición no de ley la presenta el Grupo de Convergència i Unió en junio del año pasado. Hasta este momento hemos discutido en el Pleno otra proposición no de ley parecida que, en lugar de hacer referencia solo a la línea histórica del Maresme, hacía referencia a todas las cercanías de la provincia de Barcelona. En esta propuesta de todas las cercanías se aprobó al final del debate una enmienda por unanimidad de todos los grupos políticos, que decía que se hiciera esto de acuerdo, no con las disposiciones presupuestarias, que es esta coletilla que muchas veces hacemos en los debates sobre actuaciones, si hay dinero o no; aquí sería si hay el material móvil y si hay las posibilidades técnicas de hacerlo. En el caso del material móvil es conocido por los señores y señoras diputados, porque se discutió en el Pleno, que el material está contratado y que va a estar a disposición en el año 2007. Por tanto, los usuarios —y les puedo decir que es la vía que utilizo habitualmente para venir al Congreso, y algunas de estas explicaciones he tenido que darlas alguna vez en el propio tren— vamos a tener que sufrir durante este año 2006.

Con respecto a la posibilidad de aumento del servicio, depende de la capacidad de la infraestructura utilizada. El señor Sánchez i Llibre sabe perfectamente que hay un largo debate sobre la posibilidad o no de una tercera vía en esta línea que agilizaría el servicio, pero mientras no haya acuerdo sobre el tema, las vías son las que son, la capacidad de las vías y de los trenes es la que es y hemos de adecuar las peticiones de que haya más servicio a las capacidades que tiene la línea. Por esta razón, las matizaciones que hacemos a la propuesta de la proposición no de ley del Grupo de Convergència i Unió son, aceptándola entera, añadir la coletilla de: siempre que se esté de acuerdo con las disposiciones de material móvil y de infraestructuras.

Nos alegramos de que el Grupo de Convergència i Unió acepte esta enmienda, que mejora el texto, porque permite explicar mejor a los ciudadanos que no es que no haya voluntad política, que sí la hay, sino que lo que no hay son los medios técnicos para poder ejercerla, y que, cuando los haya, que ya están en marcha, se pondrá en funcionamiento.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el portavoz de Esquerra Republicana.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Respecto a las dos proposiciones no de ley, tengo que decir que me parece interesante sobre todo la primera, que mantengamos limpias las vías; la votaremos con entusiasmo. En cuanto a la segunda, reitero lo que ha dicho el portavoz socialista. Sabemos cuándo van a llegar los trenes, sabemos que en este momento, por la infraestructura existente, es imposible, que haya más tráfico; con los nuevos trenes sí que podremos incorporar más frecuencias y más capacidad. Una matización, no es que no haya trenes Civia, es que los que se han construido hasta ahora se han destinado a otros recorridos; esperemos que en 2007 los tengamos para cercanías Barcelona.

Y ante esta proposición no de ley tan interesante, para finalizar quiero comentar que seguramente cuando lleguen estos trenes ya no será necesario este debate en este Congreso, porque con la próxima aprobación del Estatut de Autonomía, y está como ponente el señor Sánchez i Llibre, la seguridad de que cercanías Barcelona pasará a la Administración de la Generalitat de Catalunya. **(El señor Ayala Sánchez pronuncia palabras que no se perciben.)**

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

La señora **NADAL I AYMERICH**: Efectivamente las cercanías que pasan por toda la costa del Maresme tienen parada en el 85 por ciento de sus poblaciones, dada la propia orografía de la comarca, y atraviesan en no pocos casos el núcleo urbano. Eso supone que los paseos marítimos y zonas que son de uso para ocio de los ciudadanos y también importantes para el turismo, como ha señalado el señor Sánchez i Llibre, se encuentran en una situación realmente de abandono y en definitiva en muy malas condiciones de conservación y de limpieza. Mi grupo parlamentario no tiene más que anunciar el voto favorable a esta propuesta para que se proceda de forma inmediata a la adecuación y limpieza de toda la extensión de la línea C-1 en la comarca del Maresme, pero especialmente en los municipios, como se dice en la propia proposición no de ley, desde Caldes d'Estrac, Arenys de Mar, Canet, Sant Pol, Calella, Pineda, Santa Susanna hasta Malgrat.

Se ha referido el señor Mas en su intervención a una respuesta que dio la ADIF precisamente hablando no solo de la necesidad de limpiar aquellos aspectos en todo el trazado de la vía que eran producto del incivismo, de lan-

zamiento de objetos, etcétera, sino también de proceder al desbroce y al corte de vegetación en toda la extensión de la línea. Pero hay una contradicción entre lo que se dice en la respuesta de la ADIF, que hace un canto a la receptividad entre su Administración y los propios ayuntamientos para poder realizar estas tareas de limpieza, de desbroce, de puesta a punto de la línea, y la propia realidad. No se corresponde con la realidad, como refleja incluso el señor Sánchez i Llibre en la exposición de motivos de la proposición no de ley que estamos debatiendo. Hay una tercera cuestión que es especialmente importante, que es la necesidad de reparar los desperfectos en los muros de separación. Es un elemento de seguridad básico. Estamos hablando, por un lado, de aspectos que tienen un impacto en el ocio de los ciudadanos, en la promoción del turismo de la zona, y hay otro aspecto que ya afecta a lo que es la propia seguridad, puesto que el mal estado de conservación de estos muros tiene como resultado accidentes que todos conocemos y que se producen especialmente en las épocas en las que hay más afluencia de gente, en verano, en el Maresme.

Respecto a la siguiente proposición no de ley, que afecta a la mejora de las cercanías de la C-1 en la comarca del Maresme, en todas las encuestas que se realizan a los viajeros los parámetros que más se valoran son la frecuencia de paso, la velocidad y el confort. Ha habido numerosas quejas y nosotros manifestamos nuestro apoyo a que se refuerce el servicio en la línea C-1 de cercanías y que se amplíen las dotaciones de unidades de trenes y las frecuencias de circulaciones en las horas punta. Sobre su segundo punto, destinar los medios necesarios para permitir el uso de todas las cercanías en esta zona por parte de las personas que tienen problemas de movilidad —lo ha señalado el representante de Esquerra Republicana—, una cuestión es la adecuación de las propias estaciones y otra, más importante, son los nuevos trenes de cercanías, la denominada plataforma Civia. Estos trenes disponen de coche con piso bajo, al mismo nivel que el andén de las estaciones, y esta es realmente la manera de resolver la problemática que se plantea.

Señora presidenta, señoras y señores diputados, anuncio nuestro voto favorable a la segunda de las proposiciones no de ley, del Grupo de Convergència i Unió, que pretende mejorar la línea de cercanías, la línea C-1, especialmente en la comarca del Maresme. No puedo dejar de decir, respecto a la primera de las proposiciones no de ley, que sorprende la aceptación de la enmienda por parte del Grupo de Convergència i Unió. Sorprende por lo siguiente, porque hace una descripción de auténtica dejadez y abandono en la comarca del Maresme por falta de atención, de limpieza, de mantenimiento de los muros, etcétera. Los que vamos allí con frecuencia sabemos que es así. En cambio, la enmienda dice: a continuar con la adecuación, limpieza y mantenimiento que se está haciendo. Si vamos a continuar haciendo lo que estamos haciendo hasta ahora, señor Mas, la situación no va a mejorar. Yo creo que debíamos intentar una mejor redacción de la enmienda con el fin de que el compromiso del Gobierno de la nación sea más claro, más

contundente, con plazos. Continuar haciendo lo que estamos haciendo hasta ahora, dada la descripción que se da en la propia exposición de motivos de la proposición no de ley, realmente es muy poco alentador. En cualquier caso, el Grupo Popular votará a favor, pero sí creemos que no se corresponde lo que será la resolución final de esta Comisión con lo que es la descripción de falta de atención por parte del Gobierno socialista a esta línea de cercanías del Maresme.

— **SOBRE VENTA DE LAS VIVIENDAS DE «LAS PROTEGIDAS» DE TORRE DE MAR (MÁLAGA) A SUS RESIDENTES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000672.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Seguimos con el orden del día y vamos al punto 2 del orden del día, que es la proposición no de ley sobre venta de las viviendas de «Las Protegidas» de Torre del Mar (Málaga) a sus residentes. Tiene la palabra la señora Villalobos.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Estas cuestiones de las que vamos a hablar ya se habrán visto, y se volverán a ver, puesto que son viviendas, barriadas, que se hicieron en la época del franquismo. Se está resolviendo, bien por parte del Estado, bien por parte de las comunidades autónomas, que los que los habitan, los que tuvieron acceso a esas viviendas, puedan comprarlas de forma escalonada. En este caso se refiere a unas viviendas en Torre del Mar, en el municipio de Vélez-Málaga.

Para aprovechar los minutos que tengo para esta intervención quiero situar en el momento actual el porqué de esta proposición no de ley. El 1 de diciembre de 2004, los malagueños que viven en esas casas reciben una carta del delegado de Hacienda en Málaga en la que les anuncian que el Ministerio de Hacienda, es decir, Patrimonio del Estado, propietario de esas viviendas, ha decidido ponerlas a la venta a partir del 1 de enero de 2005 con un valor determinado, y se les hace una oferta directa a los ciudadanos que viven en esas casas. Hay algunas cosas curiosas como, por ejemplo, que Hacienda les dice a los habitantes que tienen que pagar no solamente todos los trámites ante notario, Registro de la Propiedad, etcétera, sino también el IBI, que jamás lo han pagado, de 2004 y anteriores que se deben al Ayuntamiento de Vélez-Málaga. Pero esto casi es una anécdota comparado con el precio que aparece en esta carta. En esta tasación el Ministerio de Hacienda sitúa el valor de las casas de 30.000 a 35.000 euros por vivienda. Estamos hablando de viviendas pegadas al mar, unas viviendas que no llegan a tener 40 metros cuadrados, que se construyen y se reparten en el año 1948 y que todas las obras que se han producido, tanto en las casas como en la urbanización de la zona, se han llevado a cabo por los habitantes de estas casas. Lógicamente, cuando reciben estas cartas se movilizan y piden opinión para entender por qué se les pone estos precios. Hay una segunda carta del 30

de diciembre de 2004 del mismo delegado de Economía y Hacienda donde les dice a los propietarios «tengan cuidado con quién hablan», y dicen: «si necesitan una información completa o quiere resolver cualquier duda, llámenos. En su propio beneficio, le aconsejamos que lo haga antes de buscar información o asesoramiento de otro modo». A mí me parece casi una amenaza a los propietarios para que no vayan a buscar asesoramiento; lógicamente lo han hecho, y lo han hecho de forma importante. A partir de ahí se producen reuniones en el propio Ayuntamiento y el 12 de enero de 2005 la Junta de Portavoces del Ayuntamiento de Vélez-Málaga decide actuar conjuntamente con Patrimonio del Estado para negociar la venta posible de estas viviendas.

Ha transcurrido un año en el que se han producido varias reuniones entre el Ayuntamiento y Patrimonio del Estado, entre el Ayuntamiento y los grupos políticos representados, la plataforma de las viviendas, etcétera, y llegamos al mes de marzo de este año donde el alcalde de la ciudad entrega a la plataforma representante un escrito para dar un paso más en este tema de la venta de las casas, pero es un documento, desde mi punto de vista, un tanto extraño y sobre todo no tiene un aval real de cuál es la situación de esas casas porque en él se dice, por ejemplo, que el comprador reconoce que, mediante convenio firmado entre Patrimonio del Estado, Consejería de Obras Públicas y Ayuntamiento de Vélez-Málaga, la consejería ha asumido las competencias sobre las parcelas integradas en el grupo conocido como Barriada de Pescadores, hoy protegidas, de Torre del Mar. Yo les puedo decir que no hay ningún convenio firmado, que no hay hasta ahora absolutamente nada, no hay ningún acuerdo de Consejo de Ministros ni de ninguna naturaleza que transfiera estas viviendas a la Junta de Andalucía, como se hizo en otros casos con otras viviendas diferentes. Por lo tanto, no sé hasta qué punto esto puede ser así, aparte de que en este documento no se transfiere la titularidad del bien sino simplemente las competencias sobre las parcelas. Yo entiendo que debe ser la titularidad puesto que tiene que producirse una transferencia del Gobierno central a la comunidad autónoma para que pueda ejercitar sus competencias para la venta de estas casas. Pero no solamente eso, es que además el precio, que no aparece en este escrito pero sí en otro posterior, es de 9.000 euros por cada una de las viviendas. Insisto, son viviendas de 40 metros cuadrados. Esta es la oferta que hace la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía a cada uno de los vecinos de estas casas. Los vecinos siguen planteando que el precio sigue siendo excesivamente caro, y no lo dicen porque no tengan motivos de comparación, es que la propia Junta de Andalucía ha vendido a los propietarios allí mismo, en Vélez-Málaga, en lo que se llama allí el barrio de El Estuche, la Cooperativa Sindical Nuestra Señora de los Remedios, que es de 1952, la otra de la que hablaba es del año 1948, ha vendido por 306 euros, no por 9.000 euros; 306 euros el precio máximo de estas viviendas. Pero es que además la Junta de Andalucía en la barriada 25 años de Paz, en Estepona, al lado del mar, situación similar a esta de la que estamos hablando, ha vendido viviendas de

70 metros cuadrados por 730 euros a los ciudadanos que llevan viviendo allí desde el año 1950, no son, pues, propietarios nuevos. Pero hay muchos casos: en Málaga capital hay un barrio entero, el barrio de Carranque, donde la Junta de Andalucía hizo también una operación con los habitantes de estas viviendas.

Lo cual estoy absolutamente de acuerdo con lo que hizo la Junta de Andalucía, absolutamente de acuerdo, lo que no estoy de acuerdo es que se quiera vender ahora por 9.000 euros estas casas que no tienen un valor de ese precio, por eso en mi proposición no de ley digo que se venda a un precio simbólico, y en segundo lugar, que se garantice que no va a haber especulación sobre esos suelos, porque no se trata de que se venda para que después el ayuntamiento pueda recalificar, teniendo en cuenta que está en la orilla del mar, y hacer una especulación inmobiliaria. En este sentido creo que hay que tomar todas las precauciones y estoy convencida de que el Ayuntamiento de Vélez-Málaga y los grupos parlamentarios representados en él están en la misma labor.

Los vecinos se intentaron entrevistar con la ministra Magdalena Álvarez en una visita que hizo a Málaga el 17 de marzo y entregarle 6.000 firmas que recogieron en un día. Aquí tengo la carta que le dirigen a la señora ministra, donde le piden que les ayude y transmita esas firmas recogidas en sólo un día al ministro de Hacienda para que resuelva definitivamente o bien transfiriendo estas viviendas a la Junta de Andalucía o bien poniendo un precio al que estas familias, que son todas personas mayores, jubiladas, con pensiones medias de 300 euros, puedan hacer frente. Aquí tengo la relación completa de cada uno de esos ciudadanos y las 6.000 firmas, si fueran necesarias, donde piden a la ministra que les ayude ante el ayuntamiento y ante el Ministerio de Hacienda para resolver el problema de estas viviendas exactamente igual a como se ha resuelto en otras. La verdad es que la señora Magdalena Álvarez no los recibió porque iba a un tema más de autobombo y no le apetecía hablar con estas señoras para recogerles simplemente estas firmas.

Yo creo que es importante resolver este problema, e insisto en que se puede hacer como se ha hecho con otras viviendas en la propia provincia de Málaga. Si es transfiriendo su propiedad a la Junta de Andalucía, nos parece perfecto; que haya un decreto de transferencia donde la Junta de Andalucía se hace propietaria de esas viviendas y las saca a un precio absolutamente razonable.

Y entro en la enmienda que me ha planteado el Grupo Socialista que al final lo que recoge es este compromiso para cada uno de los propietarios. Dice «doña tal aparece, vecina de Torre del Mar, interviene en su calidad...», además mezcla beneficiario, concesionario, con propietarios, pero yo me imagino que después los juristas de la Junta de Andalucía le darían a este escrito un sentido jurídico mejor que el que tiene. Lo que se recoge en este escrito es: que la Junta de Andalucía, en un convenio, que no se ha firmado, que es la enmienda que me plantea ahora el Partido Socialista, vendería estas casas, pero las sigue vendiendo a 9.000 euros, y además introduce una cuestión

que los vecinos no están dispuestos a aceptar y que entiendo que no tienen por qué hacerlo, y es la consideración de vivienda de protección oficial de estas casas. Por lo tanto, está bien que se proteja el que no pueda haber una especulación inmobiliaria, pero para que se produjera esta especulación sería necesario la connivencia con el ayuntamiento, porque, si no, eso está considerado y está en el Plan General de Urbanismo de Vélez-Málaga tal como está y, por lo tanto, no podría producirse jamás una especulación sobre esos suelos. Ahora, que se le quieran introducir la consideración de vivienda de protección oficial de promoción pública, que es lo que dice este escrito entregado el 1 de marzo por el alcalde a la plataforma y recogida en esta enmienda del Partido Socialista, a mí me parece que no resuelve el problema. Me parece bien que se transfiera la propiedad a la Junta de Andalucía y que lo resuelva, porque se ha hecho en otros casos, pero lo que no...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Le ruego vaya terminando.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Voy terminando, señora presidenta. Lo que no me parece adecuado es que sea de esta forma, y desde luego me gustaría que esa sensibilidad social, de la que tanto presume el Grupo Socialista y el Gobierno socialista, se aplicara también en este caso y, por lo tanto, si hubiese una enmienda de sustitución diferente a la que ha presentado el Grupo Socialista, yo estaría dispuesta a negociarla, pero esto recoge exactamente lo mismo del 1 de marzo, los vecinos no lo quieren, a mí no me parece lo más adecuado y lo que le pediría a la representación del Grupo Socialista es que, una vez obviada la maldad intrínseca del Partido Popular y del Gobierno Popular, porque eso es lo primero que nos van a decir, dieran soluciones concretas y que lo resolvieran, realmente, porque esto se puede resolver y se debe resolver como los vecinos quieren, como se ha resuelto en otros casos, como se ha resuelto en otros conjuntos de viviendas que ha tenido el mismo proceso y que satisfaga a una serie de vecinos que tienen una situación económica que no es precisamente boyante, y por lo tanto, no pueden hacer frente a una valoración que pasa de los 35.000 euros a los 9.000 sin ningún tipo de explicación y que perfectamente puede ser otro precio social y no un precio de mercado, que es lo que plantea en estos momentos tanto la Junta de Andalucía como el Gobierno central.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): A este punto ha presentado enmiendas el Grupo Socialista. Tiene la palabra su portavoz, la señora Martel.

La señora **MARTEL GÓMEZ**: Señorías, es verdad que el Partido Popular no deja de sorprendernos con las proposiciones no de ley que suele traer ante las distintas comisiones. En este caso la proposición no de ley que la diputada del Partido Popular trae ante esta Comisión resulta especialmente curiosa por su enunciado. El Partido Popular nos tiene acostumbrados a toda clase de hipocresías y a faltar

a la verdad de manera convulsiva, y con esta proposición no de ley vuelve a hacerlo, esta vez manipulando y mintiendo a un grupo de familias desfavorecidas en reuniones que han mantenido. Plantearles que podrían acceder a la propiedad de sus viviendas por el precio simbólico de un euro, señora Villalobos, es engañar, es confundir a personas por intereses partidarios. Por tanto, señorías, manipulación, falsedad y demagogia son los condimentos que acompañan a esta proposición no de ley.

Señorías, el expediente de enajenación de las viviendas conocidas como «Las protegidas», en el núcleo costero del municipio de Vélez-Málaga, se inicia en el año 2003 por los servicios técnicos del entonces Ministerio de Hacienda del Gobierno del Partido Popular, que fue quien estableció los criterios que han sustentado las valoraciones notificadas a los vecinos y a las que ya ha hecho referencia la señora Villalobos. Las actuaciones iniciales llevadas a cabo por la Delegación de Economía y Hacienda de Málaga estuvieron inicialmente orientadas a regularizar una situación jurídica que permitiera la transmisión de la propiedad a los vecinos. En el momento en que el alcalde de Vélez-Málaga y yo misma tuvimos conocimiento de estas actuaciones y de la comunicación a los vecinos, comenzamos a trabajar para averiguar en qué situación se encontraba el expediente de enajenación de las viviendas, solicitando la paralización de la tramitación en curso del expediente, en la búsqueda de fórmulas menos onerosas que permitieran su regularización, dado el nivel de renta de los ocupantes de la vivienda. A estos efectos, en la Dirección General de Patrimonio del Estado se han celebrado diversas reuniones con los representantes municipales y con los vecinos de «Las protegidas», en las que se han estudiado diversas fórmulas para permitir el acceso a la propiedad de los vecinos, con fórmulas adecuadas a su situación social, a la naturaleza original de la vivienda y a la capacidad económica de sus ocupantes, que sean compatibles con la legislación reguladora del Patrimonio del Estado, dando garantías en todo momento desde la Dirección General de Patrimonio a los vecinos de que no se iba a alterar su situación de ocupación de las viviendas.

En la última reunión mantenida el pasado día 18 de enero entre el señor alcalde del Ayuntamiento de Vélez-Málaga, el teniente alcalde de Torre del Mar, el secretario general y representantes de la Dirección General de Patrimonio, se llegó a un principio de acuerdo consistente en la redacción de un convenio a suscribir por la Administración del Estado, la Comunidad Autónoma de Andalucía y el Ayuntamiento de Vélez-Málaga, en virtud del cual cada una de las administraciones asumiría obligaciones en orden a resolver la problemática surgida.

Pero volviendo, señorías, a la propuesta planteada por el Partido Popular, tengo que recordarle, señora Villalobos, o mejor hacerle saber, porque evidentemente lo desconoce, que la Ley 33/2003, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, aprobada en la anterior legislatura, respecto de los procedimientos de enajenación de bienes inmuebles de titularidad estatal, concretamente en su artículo 183.2, establece los criterios para fijar los precios de las enajena-

ciones. De esta manera, la aprobación en sus propios términos de la proposición no de ley que usted nos presenta resultaría inaplicable por vulnerar la legalidad vigente que aprobó su Gobierno. Por tanto, señora Villalobos, falsedad, manipulación y demagogia con unos vecinos a los que se les induce a reclamar una alternativa abiertamente contradictoria con la regulación legal que el Gobierno está obligado a aplicar.

Por lo que se refiere al segundo inciso de su proposición no de ley: El Gobierno de la nación promoverá iniciativas..., resulta evidente que, ante la ausencia de competencias para intervenir en los procesos urbanísticos de Vélez-Málaga, la única alternativa de la que dispone el Gobierno para impedir la especulación es la de establecer una prohibición absoluta de las transmisiones intervivos de los terrenos, una vez enajenados en condiciones que no resulten de mercado a los ocupantes de las viviendas.

Señorías, la legalización de las viviendas objeto de esta proposición no de ley es, como ha quedado demostrado, una preocupación para el alcalde de Vélez-Málaga y para nosotros, los diputados malagueños, que ha sido trasladada a la Dirección General de Patrimonio para alcanzar su solución. Por tanto, mi grupo ha presentado un texto de sustitución en la búsqueda de la mejor formulación para lograr una solución para los vecinos de las viviendas «Las protegidas» de Torre del Mar en los siguientes términos que paso a leerles: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno, de conformidad con lo previsto en el artículo 8.2 de la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas, a que la Administración General del Estado aborde la enajenación de los terrenos de «Las protegidas» en coordinación con las administraciones con competencia en materia de vivienda y proceda a tasar los terrenos de «Las protegidas» con referencia al precio legal previsto para las viviendas de protección oficial de promoción pública. Los terrenos podrán ser enajenados a las correspondientes administraciones con competencia en materia de vivienda para su posterior venta a los vecinos, con la condición de que en la escritura de compraventa que se otorgue a los vecinos se haga constar limitaciones análogas a las que la legislación de viviendas de protección oficial establece para sus ulteriores transmisiones, así como a los correspondientes derechos de tanteo y retracto.

Por tanto, rechazamos la proposición no de ley presentada por el Partido Popular y proponemos, como les digo, el texto de sustitución. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

— **RELATIVA A LA REALIZACIÓN DE LAS MEJORAS NECESARIAS EN LA CARRETERA N-651, A SU PASO POR PONTEDEUME (A CORUÑA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001297.)**

El señor **PRESIDENTE**: Finalizado este debate pasamos a la proposición no de ley que figura en el punto número 5 del orden del día, relativa a la realización de las

mejoras necesarias en la carretera nacional 651 a su paso por Pontedeume (A Coruña), formulada por el Grupo Parlamentario Mixto. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Vamos a tratar un tema muy clarificador en relación con el papel y la eficacia de las autovías de peaje, en concreto de las autopistas, a la hora de dotar de mayor fluidez de tráfico a las denominadas carreteras nacionales como vías alternativas que pueden posibilitar esa fluidez en vías de competencia estatal que antes estaban tremendamente presionadas y eran obsoletas desde el punto de vista del tráfico que tenían que soportar. Efectivamente la autopista A-9, que es una autopista de peaje, se presentó como una solución a los problemas del tráfico rodado en concreto en la N-651 a su paso por determinados ayuntamientos, y en particular por el medio urbano de las villas que son sus capitales. Este problema y su solución alternativa de las autopistas de peaje tuvo una gran expectativa en Galicia, ya que la carretera N-651 prácticamente es una carretera muy presionada desde el punto de vista del tráfico, con puntos neurálgicos muy importantes, pero curiosamente hemos observado que no dio resultado, excepto en el caso de Fene. El tramo de la A-9 entre Fene y Ferrol se convierte en la práctica en autovía libre de peaje y ahí sí se notó cómo bajó sensiblemente el tráfico rodado en el centro de Fene, con las consecuencias favorables de humanizar el rostro de lo que es el centro urbano y con las consecuencias positivas desde el punto de vista de la salud y desde el punto de vista ecológico. Sin embargo, en otras villas con carreteras de este tipo, por ejemplo en el caso de Pontedeume que vamos a tratar ahora o en el caso de Ordes, de Padrón o Caldas, la existencia de una autopista de peaje no acabó con las caravanas que se producen a unas determinadas horas todos los días del año, y en concreto no desapareció lo más importante, que es el tráfico rodado de mercancías, incluso mercancías peligrosas.

En el caso particular de Pontedeume hay que tener en cuenta que se trata de una villa situada justo a la desembocadura del río Eume, por lo tanto, para acceder a ella desde la N-651, desde Ferrol, dirección Coruña, hay que pasar un puente que desemboca justamente en el centro de esta villa, que además tiene un importante papel ya tradicional, en lo que es el desarrollo turístico de la Galicia del norte. Por si fuese poco, también está muy cerca de Pontedeume y hay que ir al centro urbano para poder desplazarse a uno de los parques naturales más importantes de nuestro país, que es el Parque Natural de las Fragas do Eume. Resultado: en el verano colas impresionantes, continuas, de un kilómetro, ya no en la N-651 sino en la avenida urbana Ricardo Sánchez que va en dirección a las Fragas do Eume. A determinadas horas del día también colapsos de tráfico y grandes concentraciones de personas, de autobuses y coches particulares porque en dirección también a la avenida Ricardo Sandez, que desemboca en la N-651, están situados los centros escolares de enseñanza secundaria el IES Fragas do Eume y el IES de Breamo, además de los

centros de infantil y de primaria del ayuntamiento. Por si fuese poco, se completa con la dotación de una serie de equipamientos fundamentales como son el centro de salud, la piscina municipal y la escuela infantil municipal, además del Foremdes. Por lo tanto, estamos en un lugar tremendamente conflictivo, en un cuello de botella que no se superó precisamente con la autopista de peaje y, progresivamente, se observa que en el verano, en días especiales y en horas determinadas de todos los días del año cada vez es peor la fluidez de tráfico.

Es normal, por lo tanto, que desde 1996 las autoridades locales hayan presentado demandas ante la Demarcación de Carreteras para conseguir compromisos y plazos en la ejecución de obras de seguridad vial y obras que posibilitasen la fluidez de tráfico. También el ayuntamiento tendría algo que decir en una parte no estrictamente urbana pero sí urbanizada, es un lugar que tiene cierta estructura urbana, que es la travesía de Campolongo, en la cual se realizaron actuaciones solamente de pintado no conductores precisamente a garantizar la seguridad de los peatones. También se abandonó lo que sería el acceso de la N-651 a grandes conglomeraciones de habitantes como es por ejemplo el núcleo de viviendas de la urbanización Olmo.

En este aspecto es normal, por lo tanto, que las propias autoridades de la Demarcación de Carreteras expresasen compromisos y plazos para dar solución a alguno de los problemas más acuciantes, pero no los ejecutaron en ningún momento. Solamente después de estas actuaciones de pintura, que no llevaron precisamente a la mejora de seguridad vial ni a la mejora del tráfico rodado en Campolongo, en el año 2005 la Administración central, en concreto la Demarcación de Carreteras, asumió que debía de hacer dos rotondas, en concreto, una cerca del puente que está en el mismo centro de la villa, y otra al inicio de la avenida a la que me refería, Ricardo Sánchez, que es donde se provocan los colapsos precisamente por el acceso a todos los servicios del ayuntamiento y a las Fragas do Eume. Se cuantificaba la inversión en más de medio millón de euros pero no se establecía plazo de ejecución. Por ahora no hay nada para mejorar el acceso a la urbanización Olmo, esa concentración de población importante, la más importante después del núcleo urbano tradicional de la villa, y por lo tanto, estas demandas no solamente tienen vigencia sino una gran urgencia.

Debe tenerse presente que en la travesía de Campolongo que, como ya dije, es una traza urbana, no se hizo un aprovechamiento del espacio existente para seguridad vial a base de construir arcenes y aceras, sino que se hicieron modificaciones de pintados, en concreto por parte del Ministerio de Fomento anterior, que consistió prácticamente en crear zonas muertas en medio de la carretera. Creemos que ésta no es la solución que se demandaba por parte del vecindario y ni siquiera la solución más correcta para la seguridad vial.

Por lo tanto, y resumiendo ya, señor presidente, planteamos la ejecución de tres proyectos: mejorar la travesía de Campolongo, asumir que la interconexión con Olmo-Vilar tiene que ser de otro tipo, más segura y más clara

desde el acceso de la N-651, y mejorar la fluidez del tráfico dentro de lo que es el núcleo urbano de Pontedeume, que tiene una urgencia sin duda tan clara que la propia Administración prometió la construcción de esas dos rotondas. Pensamos que esto hay que hacerlo cuanto antes, hay que responder a unas demandas que ya llevan muchos años en el candelero. La enmienda que se nos ha presentado la aceptaríamos siempre que se ponga la fecha de la ejecución de las obras en el ejercicio 2006, por lo menos, en lo que hace referencia a la travesía de Campolongo y también a lo que es el tráfico dentro del núcleo urbano de Pontedeume, que son los dos casos más urgentes y necesarios.

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

El señor **CARRO GARROTE**: Efectivamente nos encontramos ante una travesía donde una carretera nacional atraviesa un núcleo urbano que provoca múltiples atascos históricamente, desde hace muchos años, por muchas razones, antes de la existencia de la autopista, por el volumen de tráfico que circulaba hacia el Ferrol y su entorno y, en todo caso, agravado en los meses de verano por la cercanía de diversas playas importantes, entre ellas la propia playa de Cabanas que está a un kilómetro de esta ubicación y que atrae a diario, todos los veranos, a miles de personas y, por lo tanto, de vehículos que siguen colapsando este entorno urbano. Durante el mandato del Gobierno anterior, en contestación a una pregunta hecha por el diputado socialista Ceferino Díaz, se decía que la solución a estos atascos sería la autopista. Efectivamente, la autopista ha descongestionado una parte del tráfico, sobre todo del tráfico pesado que circulaba hacia Ferrol y que ahora mayoritariamente circula por la autopista, pero también es cierto que no ha resuelto esta cuestión del tráfico cercano, concretamente en los meses de verano a la playa de Cabanas, por ejemplo, ni tampoco, como decía antes el diputado Francisco Rodríguez, al Parque Natural de las Fragas do Eume.

En definitiva, nos encontramos ante una actuación compleja, por una parte es necesario mantener los criterios de seguridad vial al paso de una carretera nacional por un tramo urbano, preservando las condiciones de vida en general de los ciudadanos de ese entorno urbano, y por lo tanto limitando la velocidad, permitiendo accesos de peatones en los puntos necesarios, etcétera, y por otra parte nos encontramos ante la circunstancia o la necesidad de permitir la circulación de un número muy elevado de vehículos en un espacio de tiempo muy corto. La solución de ambos parámetros al cien por cien es imposible desde el punto de vista del propio espacio disponible, dado que, a su paso por el centro urbano, esta vía tiene un importante desnivel y también algunas curvas muy pronunciadas que hacen muy difícil cualquier hipotético incremento de la velocidad o cualquier otra circunstancia que permitiera una mayor fluidez de tráfico; también resulta complicada

la ampliación de carriles, especialmente en lo que es el centro urbano de Pontedeume, por eso las actuaciones que han de hacerse deben combinar la necesidad de preservar la seguridad vial y al mismo tiempo intentar una mayor fluidez de la vía.

El Ministerio de Fomento ha puesto en marcha un proyecto para acondicionar este tramo y, por lo tanto, mejorar tanto las infraestructuras y los problemas de seguridad vial como el propio diseño de la vía. En ese sentido, el Grupo Socialista presenta una enmienda en la que se insta al Gobierno a ejecutar, dentro de los programas de seguridad vial y acondicionamiento de las vías correspondientes a la provincia de A Coruña para este año 2006, las obras necesarias de mejora en la carretera N-651 en su tramo de la travesía de Campolongo y centro urbano de Pontedeume. Estamos convencidos de que es una obra absolutamente necesaria, y esperamos que se mejore la fluidez de la vía, teniendo en cuenta, como decía antes, las dificultades propias del trazado y de las características urbanas del entorno. Seguramente, estas obras nos permitirán mejorar la seguridad y, al mismo tiempo, aligerar algo el tráfico, pero nos encontramos con un nudo que fue punto negro de accidentes en tiempos pasados; esperamos poder evitar más accidentes o, por lo menos, reducirlos en este tramo. Por eso presentamos esta enmienda y esperamos alcanzar un acuerdo para que sea aprobada.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean intervenir? Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Señorías, el Grupo Parlamentario Popular va a aprobar la iniciativa del Bloque Nacionalista Galego porque entiende que lo que pide en su texto, en el que insta al Gobierno a redactar proyectos que mejoren la seguridad vial en la travesía de Campolongo, así como la fluidez de tráfico en Pontedeume y la interconexión con Olmo-Vilar, fijando compromisos explícitos y firmes en cuanto a presupuesto y plazos de ejecución, es lo mínimo que se le puede solicitar al Gobierno en este momento. De todas formas hay que echar la vista atrás y recordar cómo nos encontrábamos hace unos años en el paso por la villa de Pontedeume. Aunque la entrada en funcionamiento de la autopista no ha solucionado todos los problemas, la situación actual no tiene nada que ver con los tapones que se producían no sólo en Pontedeume sino en otras zonas importantes de lo que era la carretera N-6. Evidentemente, toda esta afluencia de tráfico se ve incrementada de una manera exponencial cuando llegan los meses de verano, los meses de vacaciones, y hay que dar alguna solución.

Decía el señor Rodríguez que se había alcanzado una primera solución, o por lo menos una primera hipótesis de trabajo, que era la construcción de rotondas a su paso por ambos lados del puente: una de ellas ha quedado realizada, que es la salida a la autopista, probablemente habría que seguir estudiando si la posibilidad de la entrada en el pueblo podría estar solucionada con una rotonda, y desde luego lo

que es importantísimo es solucionar la entrada y el acceso a lo que es la carretera que va al río Eume y a las Fragas do Eume. Nosotros entendemos, y lo vemos exactamente de la misma manera que se planteaba por parte del Bloque Nacionalista Galego, incluso del Partido Socialista en la pasada legislatura, que hay que dar soluciones para estas zonas, y yo creo que es oportuna esta iniciativa presentada por el Bloque Nacionalista Galego.

Por otra parte, hay un tema que me gustaría clarificar, que es uno de los puntos de la exposición de motivos, en el que se afirma que la carretera, a su paso por el Ayuntamiento de Miño, según todos los indicios, estaba realizada para favorecer los intereses de una gran promotora inmobiliaria. Me gustaría dejar claro que todas estas actuaciones son previas a la inversión de esa empresa en Miño y que los pasos por Leiro y Bañobre han resuelto una cantidad de problemas importante. En todo caso ese paso por Leiro, que comunica muchas zonas, es una obra que data de hace unos cuatro o cinco años aproximadamente, no recuerdo exactamente, que ha sido terminada hace tres años o tres años y medio, y que estaba previsto continuar por la zona de Campolongo. En todo caso es una obra necesaria. No se están exigiendo aquí presupuestos concretos, ni plazos concretos para su presentación, simplemente se está recogiendo una reivindicación no sólo de los habitantes de Pontedeume, sino también de todos los que circulamos por aquella zona, y yo creo que es importante que salga adelante esta proposición no de ley en los términos exactos que ha planteado el Bloque Nacionalista Galego y que no se descafeíne con una enmienda alternativa que no viene más que a decirnos que el Gobierno ejecute, dentro de los programas de seguridad vial y acondicionamiento de travesías correspondientes a la provincia de A Coruña, las obras necesarias de mejora en la carretera N-651 a su paso por el concello de Pontedeume. Desde nuestro punto de vista es tanto como no decir nada. El compromiso real, aunque ya digo, sin fijar plazos, ni presupuestos, simplemente instando al Gobierno para que redacte esos proyectos de mejora tan necesarios, el Grupo Parlamentario Popular lo ve oportuno en este momento, y creo que además coincide con una reivindicación que se ha venido haciendo hace años no sólo por parte del Bloque sino por parte del propio Partido Socialista en la pasada legislatura. En este momento que tiene el Gobierno en su mano es de toda lógica que acometa esas obras que en su momento, siendo oposición, reivindicó del Gobierno y que, desde luego, entendemos todos que son muy necesarias.

— **RELATIVA A LA FACHADA MARÍTIMA DE TARRAGONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001326.)**

El señor **PRESIDENTE:** Finalizado este punto del orden del día pasamos al siguiente, que es el que figura con el número 6. Proposición no de ley relativa a la fachada marítima de Tarragona, cuyo autor es el Grupo Parlamen-

tario Popular. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor Ricomá. **(Pausa.)**

El señor Ricomá y el señor Vallès se están anticipando y lo que debe ser consecuencia lo están haciendo ya ahora.

El señor **RICOMÁ DE CASTERLLANAU:** Gracias por la comprensión, pero evidentemente se trata de un tema de relevancia y creíamos que era bueno llegar a este trámite con el trabajo hecho y con el máximo grado de consenso posible.

Estamos hablando del proyecto de nueva fachada marítima para la ciudad de Tarragona, que comporta el soterramiento de su línea ferroviaria y que, de hecho, es un reto histórico para la ciudad, y me atrevería a decir más, es un anhelo colectivo de todos los ciudadanos. Sin duda su transformación es algo obligado para posibilitar el desarrollo de Tarragona en el futuro. No se trata de una cuestión meramente estética, como puede entenderse por el hecho de esconder bajo tierra una línea de tren, ni tampoco es una cuestión de pura lógica asociada a la modernidad que conlleva el estar ya en el siglo XXI; básicamente, es la supresión de un obstáculo importante, de una barrera que separa desde hace muchísimos años lo que es el casco urbano de la ciudad de sus once playas; básicamente, es romper esta barrera que separa el casco urbano de la ciudad del puerto pesquero más importante de Cataluña, de su zona marítima y del puerto comercial, uno de los más importantes de España; básicamente, es romper esta barrera que separa el caso urbano de la ciudad de elementos de alto valor histórico y patrimonial como puede ser el anfiteatro, declarado patrimonio mundial. Por tanto, este proyecto es un asunto vital para conseguir de una vez por todas la cohesión urbanística de la ciudad, para conseguir integrar todo lo que son los barrios de poniente de la ciudad con el centro, con el casco, y ambos con accesos directos a su frontal marítimo. Es un asunto vital también a efectos de movilidad. Hoy en día son pocos los accesos directos que hay en la ciudad para llegar al mar, hay que circunvalar gran parte de la misma para poder acceder en condiciones a estos espacios; tenemos además un paso a nivel a muy poca distancia de la estación de Tarragona, que coincide con el centro de la parte baja de la ciudad y que, debido al flujo importante de trenes, está constantemente cortado, con lo que ello significa a nivel de movilidad. Y también es un asunto vital para el propio desarrollo turístico de la ciudad, ¿por qué no? Está claro que Tarragona ha sido declarada hace cinco años patrimonio mundial por la Unesco, está claro que el frontal marítimo es aquello que más se valora en las ciudades, es aquella zona que contiene más elementos de interés para los visitantes, ya no sólo los naturales como pueden ser los espacios abiertos al mar o las playas, sino, como he dicho también, elementos de este patrimonio declarado mundial por la Unesco que están allí, pero en estos momentos con accesos complicados.

Digo todo esto para dejar constancia de la importancia, es el ser o no el ser de la ciudad de Tarragona el poder hacer frente a esta remodelación. Han sido diversos los intentos

hasta ahora. Nos podemos remontar a los años ochenta; el primer intento serio fue un esbozo que desarrolló la autoridad portuaria, que murió en el intento, y el último, y esperemos que el definitivo, fue la orden que cursó el Ayuntamiento de Tarragona en el año 2003 a un prestigioso estudio de abogados para que planteara cómo debía ser esta nueva fachada marítima, cómo se debía enfocar el soterramiento de la vía del tren, cómo se debía estructurar la nueva Tarragona sin este obstáculo al que yo he hecho referencia. Este proyecto fue finalmente aprobado por el ayuntamiento y puesto a consideración de la ciudadanía, quien lo valoró de forma muy positiva. Acto seguido, este proyecto del ayuntamiento inició su recorrido por las diferentes administraciones, atendiendo a que los terrenos por los que deben transcurrir las actuaciones de este proceso de remodelación eran al cien por cien propiedad de Renfe, por tanto, públicos dependiendo del Gobierno central. Lo que se hizo fue, en primer lugar, buscar el apoyo de la Generalitat, apoyo que fue manifestado, y seguidamente se elevó el desarrollo de este proyecto a la Administración central.

En este sentido, se creó un grupo de trabajo entre la Generalitat, el Ayuntamiento de Tarragona y el grupo Fomento, que estuvo puliendo aquellos aspectos del proyecto de forma que en su totalidad garantizara, por un lado, la viabilidad técnica, atendiendo a que es un proyecto complejo, donde hay más de tres kilómetros de soterramiento de línea férrea, que tiene que cruzar un río y que se encuentra en paralelo muy cerca al mar, y por otro, su viabilidad económica, atendiendo a que con las plusvalías de los terrenos que se liberen y con el proyecto constructivo definido en el cúbico en que lo permite dicho proyecto pueda ser autofinanciado.

Una vez se llegó a un acuerdo entre las tres instituciones que daban por viable este proyecto del Ayuntamiento de Tarragona, tenía que darse ya el paso definitivo, que era la creación de un ente público que gestionase el desarrollo del mismo. Todo ello sucedió en vísperas de las elecciones autonómicas en Cataluña y también en vísperas de las elecciones generales de marzo del año 2004. Hubo un acto de prudencia, en el sentido de que se consideró que, atendiendo estas consultas populares y la posibilidad de cambios de gobierno, como así sucedió, valía la pena dejar las cosas como estaban, a punto, insisto, de la creación de esta comisión de desarrollo de este proyecto, para que los gobiernos que se constituyeran después de las elecciones retomaran el tema. Estamos hablando de 2004 y desgraciadamente ha pasado mucho tiempo, porque no ha sido hasta septiembre de 2005, es decir, más de un año y medio después, cuando, tras mucha insistencia por parte del Ayuntamiento de Tarragona, la Generalitat de Catalunya vuelve a asumir la necesidad de impulsar dicho proyecto y el 24 de septiembre de 2005 se firma un convenio con la Generalitat de Catalunya por el que se crea una comisión paritaria entre las dos instituciones para impulsar y desarrollar este proyecto de remodelación de la fachada marítima.

En esta posición estamos en la actualidad, están trabajando Generalitat y ayuntamiento, pero falta la pata más importante que es la del Gobierno; la pata más importante

por dos razones: la primera porque se está produciendo la renovación de toda la red ferroviaria, se está produciendo la finalización de lo que es el corredor del Mediterráneo por una lado, que afecta a Tarragona, se está produciendo la implantación del tren de alta velocidad Madrid-Lérida-Barcelona-frontera francesa, que afecta a Tarragona; y la segunda porque, insisto, los terrenos sometidos a esta actuación son todos propiedad pública, son propiedad de Renfe. Por tanto es obvio que el Gobierno central tiene una responsabilidad y un compromiso de financiación asociado a la remodelación de la red ferroviaria y no puede quedar al margen de esta iniciativa.

Hemos considerado muy procedente la presentación de esta proposición no de ley porque las cosas a nivel de Generalitat y de ayuntamiento están funcionando muy bien, están ya trabajando en ello, y lo hemos planteado en este momento porque no podemos olvidarnos de que sólo es ante procesos de renovación tecnológica cuando se producen las consecuentes renovaciones de la red que les da soporte. Cuando pasamos de la máquina del carbón a la máquina eléctrica hubo una renovación de toda la red ferroviaria, ahora que pasamos del tren convencional, tradicional, al tren de alta velocidad, lógicamente es la ocasión también para emprender estas reformas.

En nuestra proposición no de ley pedíamos que se incorporase el Gobierno central a la comisión en la que está trabajando Generalitat y ayuntamiento para desarrollar este proyecto, pero por encima de todo lo que priorizamos es la buena voluntad y el consenso, y en este sentido, ante las enmiendas presentadas, que han sido dos, una de Esquerra Republicana y otra del Partido Socialista, hemos estado trabajando con anterioridad para llegar a un texto consensuado que nos permitiera tener la tranquilidad de que el Gobierno va a asumir su responsabilidad y va a jugar el rol importantísimo que le corresponde. En este sentido hemos llegado a un texto consensuado que creo que da satisfacción a todos y que más o menos queda como sigue: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, de acuerdo con los criterios establecidos en el PEIT en relación a la integración del ferrocarril en las ciudades, y en concreto en relación a Tarragona, analice, integrándose en la comisión creada en septiembre del 2005 entre Ayuntamiento de Tarragona y Generalitat de Catalunya para impulsar el desarrollo del proyecto de nueva fachada marítima, las actuaciones a acometer y, una vez alcanzado un acuerdo sobre la solución a adoptar, se firme el correspondiente convenio de financiación.

Creemos que este texto satisface a todos los grupos, y lo que es más importante, va en la línea de trabajo positivo, va en la línea de reforzar la necesidad de llevar este proyecto adelante y, en definitiva, va en la línea de que después de muchísimos años los compromisos en la defensa del proyecto sean cada vez más y por tanto consigamos que este anhelo del Ayuntamiento de Tarragona, que este compromiso con la ciudadanía pueda ser una realidad en el futuro más próximo posible.

El señor **PRESIDENTE:** Como sabe S.S., puede perfilar esa enmienda transaccional que han acordado hasta el momento antes de la votación, en la que tendrán que traerla a la Mesa para poder someterla a votación.

A esta proposición no de ley le ha formulado enmienda el Grupo Parlamentario Socialista. Señor Vallès, tiene S.S. la palabra para formular la defensa de su enmienda.

El señor **VALLÈS VIVES:** Efectivamente creo que hemos llegado a un acuerdo sobre esta proposición no de ley que sin duda podría ser perfilada ahora, pero me parece que es exactamente lo que el señor Ricomá acaba de leer.

Es evidente que para el Grupo Socialista el soterramiento del tren a su paso por la ciudad de Tarragona es un proyecto muy importante, y siendo éste un importante proyecto, la verdad es que a nuestro grupo le ha sorprendido la calificación que se hacía en la exposición de motivos de esta proposición no de ley, ahora matizada por el señor Ricomá en su intervención, en la que se calificaba la situación como de parálisis, intentando atribuir esta cuestión al actual Gobierno. El Partido Popular tuvo ocho años para llevar a cabo esta obra tan importante para la ciudad, que compartimos, y se quedó en un simple proyecto a finales del año 2003, un proyecto que nunca llegó a materializarse. Me atrevería a decir que esta actuación no ha empezado a tomarse en serio hasta que el actual Gobierno de la Generalitat de Catalunya se ha puesto a trabajar y a liderar, conjuntamente con el ayuntamiento, este proyecto, porque es evidente que solo con el impulso del ayuntamiento no se hubiese llegado a una realización material del proyecto que hoy discutimos, y a los hechos me remito.

Sorprende también, señor Ricomá, la búsqueda del consenso institucional con la complicidad del Gobierno, que hoy se solicita y al que afortunadamente creo que llegaremos, si tenemos en cuenta la falta de consenso en el seno de la comisión que debe impulsar este proyecto, entre otras cosas porque no se ha querido incluir ni a un solo representante de los partidos de la oposición municipal. Yo creo que si finalmente hoy llegamos a este acuerdo, debería repensarse esta cuestión e integrarse otros representantes municipales. En cualquier caso, bienvenido sea este ofrecimiento en este momento, pero me permito recordarle también que este convenio, al cual hoy usted pretende que se adhiera el Gobierno, ha sido negociado al margen del Ministerio de Fomento y sin su participación, habiendo teniendo conocimiento el ministerio de este proyecto solo de una forma podríamos decir extraoficial, sin mediar comunicación de ningún tipo ni invitación para adherirse al mismo en el momento de su constitución.

A pesar de esto, señor Ricomá, aunque a usted le pudiese sorprender, lo que hoy le proponemos es un compromiso firme del Ministerio de Fomento a entablar las conversaciones que sean necesarias, tanto con la Generalitat de Catalunya como con el Ayuntamiento de Tarragona, para acometer esta actuación tan necesaria para la ciudad, e incluso a participar en su financiación. Ustedes pedían en su proposición no de ley que nos integrásemos en esa comisión de estudio que elabora ese proyecto; nosotros le

ofrecemos mucho más, que es participar incluso en su financiación y, mediante la fórmula jurídica que finalmente llegue a acordarse, participar, si cabe, también en su ejecución, pero evidentemente no me compete a mí avanzar estos hechos. Debe tenerse en cuenta, sin embargo, que en este tipo de actuaciones la iniciativa deben tomarla, como así lo han hecho, las administraciones con competencias urbanísticas, que son las que primero deben negociar tanto una solución técnica como la fórmula de financiación, con la participación, aquí sí, como es evidente, de todas las administraciones afectadas con competencias en la materia, y es luego precisamente cuando se va a firmar ese convenio de financiación.

Así se ha hecho en otras actuaciones similares y, para evitar agravios comparativos, en Tarragona no debería adoptarse una fórmula diferente. Así consta en el mismo convenio de colaboración entre la Administración de la Generalitat de Catalunya y el Ayuntamiento de Tarragona para impulsar el desarrollo del proyecto de fachada marítima en el que, en su punto primero, se dice expresamente que tanto la Generalitat como el ayuntamiento crearán una comisión para definir la fachada marítima de Tarragona y negociar con la Administración del Estado y las entidades que sean necesarias su incorporación a dicha operación. Por lo tanto, el ministerio actúa también en consecuencia con lo que se está pidiendo, con lo que está descrito en el convenio que suscribieron en su momento tanto la Generalitat como el Ayuntamiento de Tarragona.

Ahora bien, como ya sabe el señor Ricomá, el proyecto que se presente finalmente al ministerio, en el que va a participar también en su confección y en su elaboración para que pueda ser objeto de financiación, debe cumplir por lo menos una serie de condicionantes técnicos, que se conocen, pero que me gustaría recordar aquí una vez más. En primer lugar, el soterramiento de la vía férrea no debe obstaculizar en ningún caso el tráfico de mercancías. Todos conocemos la proximidad de la fachada marítima de Tarragona con el puerto de Tarragona y, evidentemente, cualquier operación ferroviaria que se acometa en ese punto no debería afectar en ningún caso a la circulación y al tráfico de mercancías, especialmente las que tengan entrada y salida en el puerto de Tarragona. Un segundo condicionante que deberá cumplir este proyecto es que se deberá respetar la pendiente máxima de soterramiento; es una cuestión técnica que debe tenerse en cuenta, entre otras cosas, porque en principio, de acuerdo con los criterios establecidos por el Ministerio de Fomento, los ríos se cruzan preferentemente mediante un puente, es decir, por arriba. Tenemos el río Francolí que podría plantear cuestiones técnicas de pendiente, que en cualquier caso deberán discutirse y salvarse en esa definición del proyecto. Y finalmente un tercer condicionante técnico es que en ningún caso se supere la edificabilidad máxima permitida. Para decirlo de un modo claro, la solución al soterramiento del tren a su paso por Tarragona no debe ser nunca una solución urbanística, sino que debe ser una solución ferroviaria. No queremos que este soterramiento del tren en Tarragona suponga la sustitución de lo que actualmente se llama un

cinturón de hierro por otro cinturón de cemento, que representaría una alta edificabilidad en dicha zona, y mucho menos, claro está, en los terrenos que van a quedar desafectados por parte de Renfe como consecuencia de esta actuación.

En definitiva, señor Ricomá, como proponente de esta proposición no de ley, lo que el Ministerio de Fomento le está pidiendo es que se elabore un proyecto técnicamente riguroso y creíble para que el Gobierno pueda comprometerse a su financiación, como es su voluntad y como yo hoy se la traslado aquí, en esta Comisión. De ser así, y yo espero que por el bien de Tarragona sea más pronto que tarde, el criterio general de financiación consistirá en que el Gobierno aporte a la operación la inversión necesaria para lograr los objetivos incluidos en su planificación ferroviaria, así como el suelo de su titularidad que resulte innecesario para la explotación como consecuencia de la nueva ordenación ferroviaria resultante de esta operación. Como es lógico, la inversión complementaria a ésta que en su caso aportará el Ministerio de Fomento, y hasta que se alcance el importe total de la solución de integración que se acuerde en esa comisión, deberá ser aportada, lógicamente, por las otras dos administraciones afectadas, es decir, Administración local y Generalitat de Catalunya.

Termino, señor presidente, esta es, como le decía al principio, una actuación necesaria para Tarragona y el Gobierno, como siempre, es sensible a esta necesidad, y por ello le ofrecemos en esta enmienda transaccional al señor Ricomá un compromiso mayor si cabe que el que el Grupo Popular pretendía en su proposición no de ley original, es decir, vamos a elaborar un proyecto sólido y riguroso cuanto antes para que este Gobierno se comprometa, como es su voluntad, a participar tanto en su financiación como, si así se acaba decidiendo, en su ejecución.

Señor presidente, hoy es un día importante, casi me atrevería a decir histórico para el futuro de la fachada marítima de Tarragona, porque vamos, y espero que por unanimidad, a instar al Gobierno a participar en esa financiación. Espero que goce también, como le decía, del apoyo de todos los grupos, pero vamos a ser responsables en nuestras competencias, vamos a elaborar cuanto antes un proyecto riguroso y sostenible para que el soterramiento del tren en Tarragona pueda ser cuanto antes una realidad.

El señor **PRESIDENTE**: Han solicitado la palabra el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya y de *Convergència i Unió*, que se han puesto de acuerdo. Señor Maldonado, tiene la palabra S.S. en primer lugar.

El señor **MALDONADO I GILI**: Agradezco al portavoz de Esquerra que me deje intervenir antes, dado que, como usted sabe, hay comisiones a la misma hora que están de alguna forma interfiriendo y hace que los portavoces tengamos que ir de una a otra saltándonos el orden establecido.

Nuestro grupo agradece esta proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Es un tema

redundante, que se arrastra desde hace tiempo, nunca mejor dicho, por esta casa y por otras instituciones; redundante porque nuestro grupo ha presentado diversas iniciativas y el portavoz que les habla ha formulado incluso alguna pregunta parlamentaria al Gobierno sobre qué solución se puede dar a este problema existente en la ciudad de Tarragona. Creo que hoy estamos en una actitud positiva respecto a su solución definitiva oyendo al grupo presentante y al grupo enmendante, y así se llega a una solución política en el Congreso para instar al Gobierno.

Me ha gustado, quiero decirlo, el tono del portavoz popular, el tono en el que ha presentado la iniciativa, que no es de requerimiento a nadie sino de petición de solución, no mirando hacia atrás sino buscando la solución importante para la ciudad de Tarragona. Me ha gustado la voluntad política que permitirá que de alguna forma salga una unanimidad de esta Comisión para un tema muy importante para la ciudad de Tarragona y para las comarcas tarraconinas.

Este es un tema que tiene mucho que ver con el futuro de la ciudad de Tarragona y con el futuro de los municipios del tarraconés, la fachada marítimo-terrestre de Tarragona representa una barrera insalvable, es un tapón que tiene la ciudad de Tarragona histórico. Tarragona como ciudad en los últimos años ha hecho una apuesta importante por su desarrollo, y sus ciudadanas y ciudadanos tienen mucho que ver en este despegue de la ciudad de Tarragona, pero, ¡cómo no!, pilotados, guiados por el Ayuntamiento de Tarragona. El Ayuntamiento de Tarragona ha hecho una gran labor para que Tarragona ciudad se convierta en la máquina de tren de la provincia de Tarragona, en su desarrollo socioeconómico. Es verdad que Tarragona como ciudad y el camp de Tarragona en general tiene diversos taponos, está atravesada por carreteras, autopistas, redes ferroviarias, etcétera. Esto en su día requirió que nuestro grupo, *Convergència i Unió*, pidiera un libro blanco de infraestructuras de la demarcación de Tarragona, y la que más sufre este tapón, la que más sufre esta situación de taponamiento en el desarrollo de infraestructuras es la ciudad de Tarragona, pero de todas, la que más cuece, la que más angustia provoca a la ciudadanía, es la fachada marítimo-terrestre de Tarragona.

Hoy visualizamos no sé si el final del túnel pero visualizamos la luz desde el punto de vista político, los dos grupos mayoritarios han llegado a una transacción, a un acuerdo, que instará al Gobierno a impulsar el desarrollo de este proyecto. El acuerdo final es bueno porque va más allá, incorpora al Gobierno central, y lo incorpora no solo formando parte de esta comisión sino, en palabras de su portavoz, del portavoz del partido que da apoyo al Gobierno, participando en la financiación de la obra. En un momento en que el portavoz popular, miembro del Ayuntamiento de Tarragona, nos dice que la colaboración Ayuntamiento de Tarragona-*Generalitat de Catalunya* es positiva, es favorable y va bien, faltaba el último eslabón de este proyecto, que era el Gobierno central. Con esta incorporación hoy podemos decir que el proyecto puede andar, puede llevar una singladura positiva. Nuestro grupo no solo apo-

yará y votará a favor sino que celebra este acuerdo político unánime en el Congreso de los Diputados sobre un tema que históricamente ha creado angustia a los ciudadanos.

El portavoz socialista decía que hoy es un día histórico para la fachada marítimo-terrestre de Tarragona, yo iría más allá, yo diría que hoy es un día histórico para la ciudadanía de Tarragona, para los hombres y mujeres que viven en la ciudad de Tarragona que ven que por fin puede haber acuerdo político quizás lejos de la ciudad de Tarragona. Esta voluntad de acuerdo sería también plausible encontrarla en el Ayuntamiento de Tarragona y que el Ayuntamiento de Tarragona viera esta voluntad política del Partido Socialista también en la ciudad de Tarragona; pero bueno, aunque sea más lejos de la ciudad de Tarragona, en este caso en el Congreso de los Diputados, hoy es un día en el que se puede decir que la ciudad de Tarragona está de suerte porque sus políticos en el Congreso de los Diputados llegan a un acuerdo para instar al Gobierno a que impulse el desarrollo de un proyecto muy importante para Tarragona y para las comarcas de Tarragona.

El señor Vallés utilizaba una expresión que me he apuntado: cuanto antes. Le agradezco esta idea porque el final de su intervención me ha preocupado cuando ha dicho: Este proyecto tirará adelante si se aceptan o si se respetan unos condicionantes técnicos. ¡Hombre!, yo tengo el pleno convencimiento y la seguridad de que el Ayuntamiento de Tarragona respetará estos condicionantes técnicos porque pocos ayuntamientos puede haber más respetuosos con la ley que el Ayuntamiento de Tarragona. Por lo tanto, si estos condicionantes técnicos son solo respecto a la ley vigente, no habrá ningún problema, lo que me podría preocupar es que esto fuera una triquiñuela para demorar la obra con vistas electorales, demorar a la espera de la campaña electoral y que se vea quién hace la obra. Esperamos que no sea así, el tono y la explicación del señor Vallés indican que cuanto antes, yo le agradezco esta explicación final porque los condicionantes técnicos hay que ponerlos, lógicamente, para respetar la ley, pero espero que no sean condicionantes políticos. Es lo único que me puede preocupar y que, visto el tono del portavoz socialista, creo que no será ésta la voluntad política.

Nada más reitero que hoy es un día que esta unanimidad política que se está vislumbrando puede impulsar una obra que desde hace tiempo a la ciudad de Tarragona ilusiona, para poder tener una fachada marítimo-terrestre que conecte, por ejemplo, el barrio del Serrallo, histórico barrio pescador donde tanta gente ha visto que era un barrio que formaba parte de Tarragona pero que tenía una infraestructura que no le dejaba dar la mano con el resto de la ciudad. Hoy se puede ver que esta barrera histórica del Serrallo, la misma zona del puerto, etcétera, puede desaparecer en poco tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde ahora el turno de palabra al portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya. Señor Andreu, tiene S.S. la palabra.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Me ha sorprendido gratamente oír un elogio del portavoz popular, señor Ricomá, al menos en este aspecto de la fachada marítima de la ciudad de Tarragona, a la Generalitat de Catalunya, este Gobierno denostado día sí, día no, por el partido del señor Ricomá, que dice que no hemos acertado nunca ni una. Como mínimo es la primera vez en muchos meses que oigo a un portavoz del Grupo Popular un elogio sobre el Gobierno de la Generalitat de Catalunya. Por eso le digo que, por lo inusual, quiero agradecer y felicitar al señor Ricomá por el reconocimiento del trabajo bien hecho de la Generalitat de Catalunya.

Nos sumaremos entusiastamente a esta transacción que nos han anunciado los portavoces del Grupo Popular y del Grupo Socialista. Sí diré respecto al portavoz socialista que esta prevención sobre el Ayuntamiento de Tarragona, uno que cree en la autonomía municipal y que ha sido alcalde, me ha parecido excesiva, pero lo que no acabo de entender es este poco entusiasmo hacia el futuro por parte del Grupo Socialista de la ciudad de Tarragona. Aún creo y aspiro a que en la próxima legislatura municipal habrá una inversión de las fuerzas políticas que gobiernen el Ayuntamiento de Tarragona y entonces no hará falta ni que se discutan todos estos temas de volumetrías y todo esto.

Lo cierto es que ahora podemos empezar a hablar de la fachada marítima por dos razones. También es un tema que por parte de la alcaldía se ha presentado en ciertos momentos y que se ha utilizado electoralmente, como ahora querían retraer en alguna intervención la pelota al revés. Este proyecto no se puede acometer si no hay, por un lado, la estación central de Tarragona en la Secuita-Perafort y los trenes Ave y Altaria en la línea de gran velocidad hasta Roda de Bará, y tampoco se puede acometer sin que el eje Mediterráneo, el Valencia-Tarragona, quede conectado con la estación de la Secuita-Perafort.

El corredor Mediterráneo de alta velocidad lo tenemos muy retrasado, faltan cuatro proyectos de plataforma, unos que están recientemente adjudicados pero en los que aún no se ha empezado a trabajar, otros que salieron a licitación hace apenas un mes, después se necesitará otra licitación de toda la plataforma de catenaria, vías, desde Vandellós a la estación central de Tarragona, y esto nos puede situar en el horizonte del 2010 como mínimo, a menos de que venga la ministra y nos cuente, como hace 15 días, que las cosas irán al doble de la velocidad de lo que van. Ningún peligro de que esto pueda servir de cuestión electoral, aún tardaremos tiempo, y ésta es la realidad, en ver obras, porque hasta que no se pueda sacar el tráfico ferroviario de la fachada marítima es, si no imposible, complicadísimo poder efectuar estas obras.

Hoy es el en que hemos logrado el consenso que este proyecto por su envergadura necesitaba. Hemos dado un paso más, será un proceso largo, es una obra complejísima y de una trascendencia y un gran volumen, y permítame, como estudiante que me formé en la Universidad de Tarragona y que en mi vida de estudiante tantas horas he pasado en el balcón del Mediterráneo, felicitarle si es que pronto

hacemos realidad que esta maravillosa fachada marítima que tiene la ciudad de Tarragona aún pueda superarse con la nueva reordenación del tránsito ferroviario en su costa.

— **SOBRE LOS CAMBIOS EN LA LÍNEA FERROVIARIA DEL PRAT DEBIDO A LAS OBRAS DEL AVE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/001399.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la proposición no de ley que figura como punto 7 del orden del día, relativa a los cambios en la línea ferroviaria del Prat debido a las obras del Ave, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya-Verds. Señor Herrera, tiene S.S. la palabra para defender la proposición no de ley.

El señor **HERRERA TORRES**: Como los señores diputados y diputadas saben, el aeropuerto del Prat, el aeropuerto de Barcelona, es el segundo aeropuerto en importancia en el conjunto del Estado, y más allá de las transferencias o no del mismo, que esperemos que podamos resolver en breve, lo cierto es que el segundo aeropuerto más importante del Estado a día de hoy no tiene garantizado precisamente un correcto acceso mediante transporte público. De hecho, la entrada del Ave a la ciudad de Barcelona ha supuesto que la línea directa, la línea que comunicaba la ciudad, y también el Maresme, la línea C-1, con el aeropuerto del Prat finalmente no se construya y que finalmente se tengan que hacer transbordos por escaleras en una estación como la de la ciudad del Prat, afectando a la movilidad de los pasajeros y suponiendo una clara disminución del servicio en el acceso en transporte público al aeropuerto del Prat.

No es por desmerecer otros aeropuertos a los que en conversaciones privadas hemos hecho referencia con el portavoz socialista, pero el aeropuerto del Prat no es un aeropuerto cualquiera, es un aeropuerto de gran importancia estratégica y que esta falta de movilidad puede afectar a lo largo del año a 36 millones de pasajeros, que más allá de los que acceden al aeropuerto, afecta también a los mismos trabajadores, más de 12.000, que trabajan en el mismo aeropuerto. Lo cierto es que los servicios de autobuses que se han puesto, que en un principio eran cada 30 minutos, cada 30 minutos salía un autobús de la estación de Sans hacia el aeropuerto, este servicio cubre tan solo el 20 por ciento de la capacidad ofertada por el anterior servicio ferroviario, que era de 1.448 viajeros por hora y sentido, y que la línea C-2, la que une Barcelona con Castelldefels, Vilanova y San Vicens, no ha ampliado, no ha incrementado precisamente el número de frecuencias. Lo cierto es, como les decía, además que el tiempo de desplazamiento ha aumentado, de 34 a 52 minutos se tarda ahora cuando antes se tardaba 25, ha incrementado entre del 36 y el 108 por ciento, y lo que antes se hacía con un

tren ahora se tiene que hacer con un tren, con una pasarela mecánica, con otro tren, y después, cuando se llega al Prat, con un autobús que conecta la terminal del Prat con la estación de trenes, con lo cual es algo que resulta francamente insólito.

Más allá de la imprevisión, una imprevisión manifiesta por parte de los gestores de ADIF, que cuando plantearon precisamente la llegada del Ave a Barcelona se olvidaron simplemente de cambiar los cajones, lo que los técnicos llaman los cajones, y por tanto, cambiar la señalización semafórica, permitiendo en definitiva que el tren pudiese llegar al Prat con toda normalidad, lo que es cierto es que incluso con las medidas paliativas no se ha solventado bien este servicio que debe conectar 14 kilómetros de distancia entre la ciudad de Barcelona al aeropuerto del Prat.

Por eso presentamos esta proposición no de ley, una proposición no de ley que lo que busca es precisamente que haya sensibilidad, que haya sensibilidad por parte del Ministerio de Fomento y que, en definitiva, se solvete de forma transitoria la conectividad con el aeropuerto del Prat. Hace apenas diez días salía en un periódico catalán de bastante renombre la posibilidad de que Renfe estudiase la conexión entre la estación de Francia y el aeropuerto del Prat. Lo cierto es que existen alternativas, y lo malo es que estas alternativas se plantean o se han planteado cuando ya había transcurrido mucho tiempo. Destacaríamos algunos aspectos, como mínimo la posibilidad de que se estudie, y nuestros técnicos así lo acreditan, así como Comisiones Obreras y la Plataforma de Transporte Público, la circulación por Vilafranca de la línea C-4 de los trenes regionales y de largo recorrido que no tienen parada entre Sans Vicens del Caldés y Barcelona, con el objetivo precisamente de que pudiera volver a funcionar esa lanzadera entre la estación de Sans y el aeropuerto directamente, sin realizar ningún transbordo como hoy acontece. Entendemos que los autobuses entre Sans y el aeropuerto deberían conectar directamente con las terminales A, B y C, y no con la estación de Renfe, propuesta que también entendemos más que razonable. Se debería de incrementar la capacidad de los autobuses entre Sans y el aeropuerto llegando a los diez autobuses, y por tanto, consiguiendo una frecuencia de cada 12 minutos, no entendemos los motivos técnicos por los cuales simplemente la frecuencia. Proponemos no se pueda incrementar que, por supuesto, se adapten los autobuses sustitutorios a personas discapacitadas y con equipajes; se entiende que cuando tú conectas un aeropuerto sería bueno que los autobuses se adaptasen a los equipajes que trasladan en este caso los pasajeros, y por supuesto que AENA estudie como mínimo la entrada de un carril-bus segregado al aeropuerto de Barcelona.

El Grupo Socialista nos planteará una transacción, hemos estado con conversaciones y hay un avance cuando nos hablan, por ejemplo, del carácter inmediato, de que se ponga con carácter inmediato un servicio a la estación provisional del Prat con el objetivo precisamente de que se haga un transbordo accesible, no como el que hoy tenemos teniendo que subir y bajar escaleras, y que se restablezca el servicio ferroviario directo al aeropuerto del Prat a lo

más tardar en el mes de junio. Ese es ya un primer paso y, por lo tanto, valoramos positivamente la transacción que nos plantea el Grupo Socialista, pero también le pedimos y le trasladamos la necesidad de mejorar un elemento, como es el de los servicios de autobuses directamente al aeropuerto del Prat cuya frecuencia se debería incrementar.

Para acabar, señor presidente, les recuerdo que el Ayuntamiento del Prat, el Ayuntamiento del Prat en cada una de estas medidas que nosotros hemos planteado ha aprobado por unanimidad, ya no solo por el grupo mayoritario en el Prat, que es, como usted sabe, Iniciativa per Catalunya-Verds, sino por unanimidad de todos los grupos, precisamente estas medidas. Les diré también que, más allá de los elementos de mejora que se han efectuado los últimos meses, desde que se firma esta proposición no de ley en el mes de diciembre, 21 de diciembre, hasta hoy, más allá de estos dos meses y poco que han transcurrido, hay algunos elementos que se continúan manteniendo. Está claro que desde diciembre a ahora hay alguna mejora, estamos en los 20 minutos ya en los autobuses, pero digamos que hay recorrido para que de aquí al mes de junio, que es cuando se tiene que restablecer el servicio ferroviario directo, haya medidas de carácter inmediato que permitan el acceso directo a los autobuses que conectan la estación de Sans con el aeropuerto y que podrían conectar perfectamente, no con la terminal de trenes, sino con las terminales A, B y C del aeropuerto de Barcelona.

Por todo ello presentamos esta proposición no de ley y lo que esperamos en definitiva es que, valorando positivamente este elemento, haya un segundo elemento en lo que se refiere a los autobuses. Nos gustaría que hubiese mención alguna a los autobuses entre Sans y el aeropuerto para que conecten directamente con las terminales A, B y C y no con la estación de Renfe. Un tercer elemento sería que en esta planificación se estudie, como mínimo se estudie, precisamente que estos trenes de largo recorrido entre Saus Vicens y Barcelona puedan ir por Vilafranca.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición de ley le ha formulado enmienda el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, la señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: El Grupo Socialista ha visto con buenos ojos esta proposición no de ley pero hemos decidido presentar una enmienda, que ahora hemos estado transaccionando con el señor Herrera, porque para el Grupo Socialista es muy importante que los viajeros que van al aeropuerto de Barcelona tengan mejor transporte público, ya que todo el mundo sabe que con las obras del Ave ese transporte ha sido cambiado y ha tenido diferentes maneras de planificar.

Don Joan Herrera nos pedía en su proposición no de ley, y por eso hemos presentado esta enmienda transaccional, que se creara un consejo de movilidad y un gestor dentro

del aeropuerto. Como ya hemos hablado con él, ya le hemos comentado que este consejo de movilidad es competencia de la Generalitat de Catalunya, no es competencia del Gobierno, y es competencia a través de la autoridad de movilidad. No obstante, para estudiar los efectos de estas obras, que sí que son y tenemos conciencia de que suponen un deterioro en el servicio, y para minimizar su afeción a los servicios, se creó un grupo de trabajo que aún está funcionando en el que estaba la TBM, con la participación de la Generalitat, ADIF y Renfe. La solución que se aprobó en este consejo de administración, insisto, fue la que esta comisión consideró que era la mejor e incluso la pasaron por el consejo administrativo de la TBM para que la aprobaran. Como servicio complementario a partir de diciembre de 2005 se instauró este servicio de autobuses desde la estación de Sans hasta el aeropuerto sin paradas, con una frecuencia al principio de 30 minutos que desde el 1 de marzo se aumentó, como ya ha dicho el señor Herrera, a 20 minutos. Este aumento es consecuencia de estas reuniones de trabajo que en este momento entraron sindicatos y AENA también para ver cuál era la mejor manera de minimizar estas posturas, estas maneras. También se tiene en cuenta la accesibilidad en el traslado y hay la previsión, también lo ha dicho el señor Herrera, de que se pondrá en servicio una estación provisional para que los pasajeros no tengan que hacer el transbordo que están haciendo actualmente, sino que esta estación facilitará un transbordo mucho más ágil. Para garantizar los servicios y el diseño de los trenes lanzadera al Prat aeropuerto cada 20 minutos y enlazar con la línea C-2 de cercanías se ha puesto en marcha que haya más trenes de cercanías que paren en la estación del Prat para que haya más facilidad, lo que pasa es que el transbordo estamos intentando mejorarlo.

Otra de las cosas que el ministerio ha puesto en marcha ha sido que a partir de finales de junio, y además yo creo que esto es la transacción que estamos instando porque nos parece muy importante que así sea, se restablezca otra vez el servicio directo. Para nosotros sería muy importante y además esto es lo que queremos.

En el punto 3 de la proposición no de ley, porque me parecía una buena solución y cuando estuve estudiándola incluso pregunté a técnicos y se lo he comentado en privado a él, a técnicos de cercanías, si era posible que los trenes de largo recorrido no pasaran por Vilafranca y no entraran en el Prat. Me dijeron que esto no era posible, aunque lo habían intentado estudiar. Además en Barcelona siempre cuando nos tenemos que situar ponemos el lado montaña y el lado mar y sabemos si estamos en un lado o en otro. Ellos me comentaban que pasan por lado montaña los de largo recorrido y en cambio los de cercanías van por lado mar, o sea, que también van por vías distintas. Eso es lo que me explicaron. Por eso le decía que era muy difícil hacer este tramo o sería muy costoso, seguramente soluciones técnicas habría, por el tiempo que nos queda para que se reestablezca este sentido.

Podríamos seguir hablando pero en las formas y en el fondo estamos de acuerdo en que tenemos que mejorar, y mucho, la conectividad con el aeropuerto de Barcelona.

Las fórmulas y las maneras que se están intentando para el ministerio y por los ayuntamientos es una de las cosas que cada día vamos trabajando y vamos intentando mejorar. En esta manera de ver las cosas estamos intentando transaccionar para que los ciudadanos, que en el fondo son para los que trabajamos, tengan una mejor conexión con el aeropuerto.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea intervenir? Señor Andreu, tiene S.S. la palabra.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Presidente, señorías, la verdad es que partíamos antes de las obras de una situación tercermundista en la conexión ferroviaria de la ciudad de Barcelona con el aeropuerto del Prat, con vía única, con una estación en el aeropuerto que te dejaba muy lejos de cualquiera de las terminales, la más lejos de todas la del puente aéreo, con una frecuencia cada 30 minutos porque con la vía única no había posibilidad de más frecuencias, y esta situación tercermundista con las obras no se ha resuelto satisfactoriamente a nuestro entender.

Las obras implicaban, y esto se sabía, que se tendría que prescindir del tránsito ferroviario durante unos meses. La sustitución de los trenes por autobuses en el estado de obras que se encuentra la Gran Vía sabíamos de antemano que iban a crear problemas, y así nació la sustitución de los ferrocarriles por los autobuses que sobre la marcha hemos intentado paliar ante el gran desastre de planificación que se había previsto.

Era necesaria esta proposición no de ley porque la situación de acceso en transporte público desde la ciudad de Barcelona al aeropuerto es extraordinariamente compleja y lenta en su ejecución, pero en el futuro, en el horizonte del 2008 esta situación se volverá a plantear con la entrada de las nuevas terminales, porque la actual estación quedará extraordinariamente lejos de la nueva terminal que se está levantando en el aeropuerto de Barcelona.

Hay un proyecto que está dotado presupuestariamente en los presupuestos generales de este año, que es el tren lanzadera Sans-Terminal 1-Terminal 2 del aeropuerto de Barcelona, que se tendría que estar trabajando a fin de que este año se pudiera aprobar el proyecto constructivo para que estuviera en marcha en el 2008 con la inauguración de la nueva terminal y que, por las referencias que tenemos, se encuentra muy atrasado en su redacción como proyecto constructivo.

Nosotros albergamos dudas sobre algunas de las soluciones que se han planteado, como el hecho de que pasaran los trenes de largo recorrido por Vilafranca, pero sí aplaudimos y agradecemos al Grupo de Iniciativa que haya presentado esta moción. No va acabar la problemática en el mes de junio cuando se restablezca, si es que es en el mes de junio cuando se establece otra vez el tránsito ferroviario desde Sans al aeropuerto, e instamos a que el Ministerio de Fomento cumpla sus compromisos en los presupuestos para que el tren lanzadera pueda ser una realidad en el año 2008 con la inauguración de la nueva terminal.

El señor **PRESIDENTE**: También ha solicitado la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Señor Grau, tiene S.S. la palabra.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Intervengo para manifestar nuestro apoyo y nuestra posición favorable a la propuesta que presenta el Grupo Esquerra de Catalunya-Els Verds, en coherencia con el conocimiento que hemos tenido en este manifiesto en el territorio.

Esta proposición no de ley busca en sus propios términos una solidaridad de todos los grupos aquí para un problema coyuntural, cosa que estamos manifestando todos los portavoces, por los trastornos que origina en núcleos con un número importante de población en sus desplazamientos en cercanías y en los accesos a Barcelona. Estoy de acuerdo con el portavoz de Esquerra Republicana cuando dice que se han sumado una serie de obras que han generado que los frutos del consejo de movilidad, o al menos el interés del consejo de movilidad por tener el control sobre un acceso importantísimo a Barcelona como es el del aeropuerto desde El Prat, de Hospitalet de Llobregat a Barcelona, con las obras de la Gran Vía. Por esto entendemos que hay que tener más agilidad y que hay que buscar las soluciones inmediatas. Posiblemente las soluciones sean coyunturales y por breve período de tiempo, posiblemente también sea aceptable el hecho de que en el mes de junio ya unas partes de las obras estén terminadas, que los transbordos sean bastantes más rápidos o que no sean necesarias determinadas acciones, hablamos de coyunturalidad, pero nuestro deseo hubiera sido, y ya por coherencia, que se hubiera pensado más en el servicio a los ciudadanos y que este consejo de movilidad hiciera un seguimiento estricto y más ágil de la problemática de los ciudadanos. La prensa nos manifiesta día a día los embotellamientos, los retrasos, los descontentos, las manifestaciones de todo un grupo de ciudadanos que en definitiva van a ser beneficiarios de unas grandes obras pero, como pasa muchas veces en las obras estas caseras, tú tienes el derecho de recibir a los constructores pero después quieres que rápidamente se vayan por el trastorno que están causando.

Por esta razón nuestro énfasis en esta votación lo ponemos más en el consejo de movilidad con un voto de confianza para que las soluciones que pueda aportar el ministerio, los ayuntamientos afectados, AENA y todos los organismos que en definitiva forman parte de esta comisión de movilidad, organicen y den soluciones inmediatas o ágiles a los problemas que se presenten. Por ello nuestra votación es favorable, quiere ser un grito de atención, quiere ser un aviso o quiere ser un apoyo a los gestores de esta obra, y al ministerio que tome con el máximo cariño la gestión de esta obra que tantos trastornos está provocando. Confirmamos nuestro voto favorable a esta proposición no de ley que presenta Iniciativa per Catalunya-Els Verds.

El señor **PRESIDENTE**: También ha solicitado la palabra la portavoz del Grupo Popular, la señora Nadal. Tiene S.S. la palabra.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Yo quisiera hacer en primer lugar unas consideraciones generales y algún recordatorio al señor Herrera. En segundo lugar, haré un rápido repaso de los puntos de la proposición no de ley presentada por S.S., si bien diré de antemano que creo que la transacción que ha propuesto el Grupo Socialista responde más a las soluciones que se pueden poner en marcha de una forma rápida, operativa y eficaz, que el redactado inicial que presenta el Grupo de Iniciativa per Catalunya. Si me permiten, haré una última reflexión que más que una reflexión es una petición, un ruego de futuro para el Grupo de Iniciativa per Catalunya, y me permitirá hacerlo por la gran importancia estratégica que ha reconocido el señor Herrera que tiene el aeropuerto de Barcelona y por la situación en la que ha puesto el aeropuerto de Barcelona en lo que son todas las infraestructuras aeroportuarias y en la necesidad de desarrollo de Cataluña.

El señor Herrera recordaba al final que el pleno municipal en el Ayuntamiento del Prat aprobó el pasado mes de noviembre, y lo aprobó por unanimidad, una moción a favor de un plan de acceso sostenible y de mejora del transporte colectivo al aeropuerto del Prat. Insisto, es una preocupación de todos los grupos políticos, es una preocupación que quedó manifestada en esta moción del pleno del Ayuntamiento del Prat. Con posterioridad, el alcalde del Prat, señor Tejedor, de Iniciativa per Catalunya, acordó con el secretario de movilidad de la Generalitat, señor Nadal, gobernada también por Iniciativa per Catalunya, el señor Nadal socialista, la creación de este consell de mobilitat para buscar soluciones a los problemas de conexión con el aeropuerto y de movilidad interna en las instalaciones aeroportuarias. En este consell, en esta especie de consorcio de movilidad están integrados naturalmente, además de la autoridad del transporte metropolitano, la entidad metropolitana del transporte, Renfe, el ADIF, sindicatos, el Ayuntamiento del Prat, y naturalmente se mantiene abierto a los distintos operadores. Lo cierto es que se acordó, a petición de todos los grupos políticos —insisto que la Generalitat, vuelvo a recordar, gobernada por los socialistas, gobernada por ustedes, señor Herrera, y por Esquerra Republicana— impulsar un plan de choque en un plazo de 15 días con el fin de mejorar estas conexiones. Este plan de choque ha dado el resultado que ha dado y yo creo que el señor Herrera no ha manifestado una crítica explícita pero sí una crítica implícita al funcionamiento de la propia Generalitat de Catalunya cuando ha presentado esta proposición no de ley y en su propia defensa.

Paso a la segunda de las cuestiones que quería tratar, que es hacer un repaso muy rápido de los puntos que se contienen en esta proposición no de ley. Está claro que todos compartimos la preocupación por las malas comunicaciones que hay entre Barcelona y el aeropuerto del Prat hasta que se restablezcan las comunicaciones ferroviarias, que, según parece y ha anunciado la señora Puig en representación del Grupo Socialista, podrían estar ya restablecidas en el mes de junio. Nos parece que es un plazo muy largo pero en definitiva va a haber que aceptarlo. Nuestro grupo, el Grupo Popular, el Partido Popular, ha presentado

iniciativas al respecto en el Parlament de Catalunya, por cierto, una de ellas está siendo objeto de debate y votación esta misma mañana en la Comisión de Política Territorial del Parlament, con el fin de que se incluya en la estación del aeropuerto en la zona 1 de cercanías y no en la zona 4, porque esto lo que provoca es duplicar el coste para los usuarios. Estoy en la absoluta seguridad de que la preocupación de los grupos políticos dará lugar a que se apoye esta propuesta del Partido Popular también en la Cámara catalana.

Respecto al punto 3 de la proposición no de ley de Iniciativa per Catalunya, nosotros teníamos serias dudas respecto a la viabilidad técnica de que se pudiera adecuar la vía por las prestaciones que requieren los trenes de largo recorrido. No me extenderé porque la señora Puig cuando ha intervenido en representación del Grupo Socialista ha explicado claramente las dificultades desde el punto de vista técnico que plantea adecuar estas prestaciones respecto de los trenes de largo recorrido.

Hay otro punto que se trata en la proposición no de ley que es la pasarela entre la estación y la terminal. He de decir, señorías, que ya ha sido reabierto aunque conecte con la entrada de la terminal y no con la terminal misma, y esta es una cuestión naturalmente a resolver.

Decía antes el representante de Esquerra Republicana de Catalunya que la solución de más autobuses no es la solución idónea, claro que no, es una solución coyuntural, pero ha puesto el dedo en la llaga Esquerra Republicana, es que el problema es la situación en la que el Ayuntamiento de Barcelona, he de decir nuevamente que está gobernado por socialistas, por Esquerra Republicana y por Iniciativa per Catalunya, mantiene la situación de la Gran Vía; es decir, en la situación de obras permanentes y paralizadas en la que se encuentra la Gran Vía de Barcelona pues realmente la solución de poner más autobuses, como digo, no es la más idónea.

En este repaso sí que lamento que la llegada del metro al aeropuerto se haya retrasado por los cambios que la Generalitat, insisto, gobernada por el Partido Socialista, por Iniciativa per Catalunya y por Esquerra Republicana, que plantean aquí estas propuestas, ha decidido incluir en el trazado del metro en el Prat y por el retraso general que tiene la línea 9 del metro en su desarrollo.

Termino, señorías, con esa reflexión, permítanme que es más que una reflexión, un ruego, señor Herrera, porque usted, insisto, ha hecho mucho énfasis, y lo ha hecho realmente con una gran convicción, una defensa de la gran importancia estratégica que tiene el aeropuerto de Barcelona. Fíjense, señorías, yo quiero recordar que la Cámara de Comercio de Barcelona, que, como ustedes saben, es una de las instituciones más relevante, más prestigiosa, más reconocida de la sociedad civil catalana, nos recordaba hace pocos días una exposición que se celebró en el Museo de Historia de Catalunya bajo el título Abajo las murallas. Se hacía referencia en esta exposición a la capacidad que tuvieron los ciudadanos de la ciudad de Barcelona, a la valentía que tuvieron, a la decisión valiente que representó el derrumbar las murallas. Se dice desde la Cámara de

Comercio de Barcelona y desde muchas instituciones catalanas que las nuevas murallas en el siglo XXI para la ciudad de Barcelona son las medidas que desde una de las patas del Gobierno tripartito, precisamente la que representa el señor Herrera en la persona del conseller Milà y precisamente el alcalde del Prat, señor Tejedor, se quieren establecer con la Red Natura 2000 respecto al posible desarrollo del aeropuerto del Prat. Esto ha sido manifestado también en el Ayuntamiento de Barcelona y ha sido manifestado también por el propio conseller de Política Territorial, por lo tanto, estamos completamente de acuerdo con usted, señor Herrera, trabajemos conjuntamente al grito de: Abajo las murallas.

— **SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DE ROTONDAS EN EL MUNICIPIO DE TORREFARRERA (LLEIDA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC). (Número de expediente 161/001464.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la proposición no de ley que figura en el punto número 8 del orden del día, por lo tanto última de esta sesión, relativa a la construcción de rotondas en el municipio de Torrefarrera (Lleida), formulada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor Ramón.

El señor **RAMÓN TORRES**: Presentamos hoy desde el Grupo de Esquerra Republicana esta proposición no de ley que hace referencia a la construcción de dos rotondas o glorietas que se tienen que construir y que se deberían haber construido ya en la N-230, una nacional que en el tramo de la provincia de Lleida atraviesa varios centros urbanos como el de la misma Torrefarrera o como el del pueblo de Roselló, Almenar, Alfarràs o Alguaire, entre otros, y donde estos municipios ya han reclamado varias veces y ya hace varios años la construcción de estas glorietas sobre todo por temas de seguridad y de acceso a esos términos municipales o esos centros urbanos se pudiera mejorar.

Hoy la N-230 cuenta también con un gran incremento de vehículos en los últimos años. Recordemos que esta N-230 conecta lo que es la capital, Lleida, con Viella, con el val d' Arán. Eso hace que haya un gran número de vehículos que usen diariamente esa N-230, que también se ve aumentada por el gran número de habitantes de todos esos pueblos que citaba como son Roselló, Almenar, Alfarràs o el mismo Alguaire, que viajan diariamente a la provincia de Lleida, ya sea por temas laborales o por temas comerciales, y que lo que hace es incrementar también en mucho este número de vehículos que usan diariamente esta N-230.

Nosotros, como les decía, presentamos hoy esta proposición no de ley que hace referencia al municipio de Torrefarrera porque Torrefarrera es una ciudad que ha experimentado un crecimiento en los últimos años muy

importante, en los últimos cinco años ha doblado el número de habitantes, estaban en 1.600 hace cinco años y ha pasado de esos 1.600 a 3.100 habitantes actuales. También esta ciudad está pendiente de una actuación urbanística debido al plan parcial urbanístico que se está ejecutando, y para darles un dato les diré que en el año 2005 se han construido sólo en este año 282 nuevas viviendas. Debido a la proximidad que tiene con la ciudad de Lleida, está sólo a 7 kilómetros, me aventuraría a decir que, si no la que más, es una de las que más crecimiento va a experimentar en esa primera corona de poblaciones próximas a Lleida. La verdad es que ese plan parcial urbanístico que les estaba diciendo se ha hecho con una coherencia urbanística importante y ello la hace una población muy atractiva para que la gente que vive en Lleida que busca más tranquilidad o que busca una población con un número menor de habitantes y con mucha más tranquilidad, elija esa población de Torrefarrera, por lo cual es previsible que ese aumento de población sea mucho más importante.

La única salida que tiene esta población es la N-230, a la que hacíamos referencia en dos puntos clave que son los dos puntos en los que habría que construir estas dos glorietas. En uno de los dos déjenme decirles que la salida actual es bastante peligrosa. Es una salida que se encuentra en medio de una curva en la que la media de accidentes en los últimos años se calcula en 2,5. También les digo que la semana pasada hubo un accidente importante en ese punto y que también por sistemas de seguridad y por el número de heridos y daños materiales que ha habido en estos últimos tiempos también se hacía necesaria la construcción de estas dos glorietas.

Recordarles también que en esta Cámara en la Ley General de Presupuestos del Estado 2006 se aprobó una enmienda a instancia de nuestro grupo parlamentario, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, que intentaba o pretendía abrir una partida presupuestaria para empezar a trabajar en la construcción de estas dos rotondas y de varias rotondas proyectadas en una serie de municipios que les he avanzado, que les he nombrado al principio de mi intervención y que son todos estos municipios de la provincia de Lleida que la N-230 cruza por su centro urbano.

Nosotros presentábamos esta proposición no de ley porque entendíamos que la reclamación de los vecinos de Torrefarrera hacía ya urgente retomar de manera inmediata la construcción de estas rotondas. Ha habido una organización municipal importante de todos los colores políticos, que han intentado o que han exigido o que han demandado la construcción de estas dos rotondas de manera urgente. Nosotros entendíamos que era necesario a principios de este año 2006, también ligado con esa enmienda presupuestaria que había presentado nuestro grupo, que uno de los primeros municipios que se viera beneficiado de esa nueva construcción, o de ese nuevo proyecto ya aprobado tiempo atrás pero que no se había llevado a la práctica, fuera el de Torrefarrera.

A esta proposición no de ley que presenta hoy nuestro grupo se plantea una enmienda, que la presenta el Grupo

Parlamentario Socialista, el grupo que da apoyo al Gobierno, y que tengo que decirle a su portavoz, señora Cunillera, que cuando la he leído nuestro grupo se ha congratulado porque lo que queremos y lo que pretendíamos con nuestra proposición no de ley era avanzar el máximo esta construcción. ¿Por qué digo que nos hemos congratulado? Porque la enmienda que nos presenta hoy la señora Cunillera va mucho más allá y lo que intenta es que, como nosotros pretendíamos, a principios de este año se pudieran proyectar estas dos rotondas, pero también las rotondas de las poblaciones vecinas. Cuando hemos visto que lo que vamos a instar hoy al Gobierno es que en el primer semestre de este año se liciten las obras no solo de estas dos rotondas sino de todas las glorietas proyectadas en el proyecto de mejora de intersección y de reordenación del acceso a la carretera N-230, no tengo que decir más que nos congratulamos de que nos hayan presentado esta enmienda y que la aceptaremos con mucha gratitud. Entendemos que la aprobación de esta enmienda puede llegar a unirse a acuerdos que hayan podido alcanzar desde el mismo consell comarcal o desde reuniones que hayan podido tener alcaldes.

Si aprobamos hoy la proposición no de ley en la forma que nos enmienda hoy el Partido Socialista será un punto más en esas reclamaciones o en esas negociaciones que se han llevado a cabo, y en definitiva nuestro grupo se congratula porque eso llevará a que instemos al Gobierno a que en estos primeros seis meses del 2006 se liciten unas obras que, aparte de ser demandadas por todas las poblaciones, como les comentaba al principio de mi intervención, también son muy necesarias para el acceso a esas poblaciones y también por seguridad.

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

La señora **CUNILLERA I MESTRES:** Efectivamente nosotros hemos presentado enmienda a una proposición no de ley que responde a una demanda o a una reivindicación que empezaba ya a ser histórica aunque tendrá que reconocer el señor Ramón, proponente, que no cabe hablar de retomar un proyecto que nunca ha existido; sería más bien iniciar un proyecto, que sí es verdad que ha sido reivindicado de manera tradicional y clásica, pero que nunca tuvo una respuesta como la que efectivamente va a tener en este momento pero como la que también ha tenido a lo largo de estos dos años.

Tengo que decir también que es verdad que responde a un interés que hemos tenido todos los grupos parlamentarios, todos los partidos políticos que conocemos la problemática que tiene esa área. Es verdad que estamos hablando de una carretera, la N-230, que en todo su recorrido entre la ciudad de Lleida y la frontera francesa por el valle de Arán, pero especialmente entre la ciudad de Lleida y el límite con la provincia de Huesca tiene un volumen importante de circulación de vehículos por motivos como los que ha explicado el señor Ramón y que atraviesa poblaciones

que han visto incrementada de manera sustancial su población, pero también en el caso específico de Torrefarrera porque es una población que tiene unos polígonos industriales muy importantes, y justamente como la salida y entrada de uno de esos polígonos en su conexión con la A-2 es la que tiene más problemas, se ha tenido necesidad de buscar una solución técnica más importante. Son soluciones que se han reclamado de manera insistente por las autoridades locales y por todos los grupos políticos, pero realmente la primera solución que ha habido que arbitrar ante ese atasco o colapso con el que está amenazado ese tramo de carretera nacional ha sido poner en marcha la autovía que va a correr en paralelo, que sustituirá a la N-230 en su momento y que efectivamente genera una reivindicación histórica, ya en el año 2000, en la campaña electoral de las elecciones generales del año 2000, el entonces ministro de Fomento, señor Álvarez-Cascos, fue a nuestra circunscripción a hacer campaña electoral y nos prometió una autovía, por un importe creo no equivocarme si digo de 150.000 millones de pesetas, que iba a unir la ciudad de Lleida con la frontera francesa por el valle d'Arán, pero realmente quedó en eso, quedó en promesa electoral porque en el año 2004 hubo que hacer aquello que hay que hacer cuando se pone en marcha una obra, que es un estudio informativo, hay que hacer una declaración de impacto ambiental, y hay que hacer un proyecto constructivo, que es la fase en que se encuentra la autovía entre la ciudad de Lleida y el límite con la provincia de Huesca. Es evidente que existen tres tramos. Uno de los tramos tiene problemas porque atraviesa esas zonas pobladas y de polígono industrial, otras tienen problemas ambientales de protección de algunas determinadas aves, pero es verdad que eso está en marcha, eso lo podemos comprobar a través de las licitaciones y de los estudios que se han ido haciendo, y todos los hemos podido ver además también porque se han reflejado en los Presupuestos Generales del Estado durante estos años.

Sin embargo, es verdad también que no se ha olvidado lo que en paralelo había que hacer, que era dar solución a esos problemas de tráfico que tienen la que ya en breve tiempo, espero, será la antigua N-230, y por eso hay ya un proyecto. Es evidente también que si hoy podemos comprometer que ese proyecto se va a licitar en este primer semestre es porque en estos dos años se han ido haciendo toda esta serie de trabajos previos de los que alguno de los grupos aquí presentes tiene conocimiento.

Además, nos congratulamos de que en estos días hayamos podido leer en la prensa local de Lleida que se han producido reuniones entre los representantes de estos municipios con las demarcaciones de carreteras tanto de Cataluña como de Lleida y que han salido manifiestamente satisfechos; la prensa así lo ha reflejado y yo no tengo porqué dudar. Algunos de estos ayuntamientos, concretamente el de Torrefarrera, tiene conocimiento desde el año pasado de los planos, de los proyectos y de cómo va a ser la ejecución. Por tanto, estamos ante un compromiso del Gobierno que se va a sustanciar en este primer semestre que, como dice nuestra enmienda, se trata de mejora de

intersecciones y reordenación de accesos en la carretera N-230, puntos kilométricos 3 al 28, y que incluye todas las glorietas, incluidas las rotondas de Torrefarrera, porque no de otra manera se podría dar solución al problema que tiene esa carretera de acumulación de circulación y de circulación por enmedio de los núcleos habitados. Por tanto, si el grupo proponente, como ha dicho, acepta nuestra enmienda, creo que vamos a aportar más tranquilidad a todos aquellos que reclamaban de manera tan insistente que esto se solucionara, y lo vamos a fijar en un plazo de tiempo muy concreto. En definitiva estamos ratificando que estamos cumpliendo, tanto los representantes locales que en su momento han tenido esas negociaciones como nosotros, un servicio a los ciudadanos y ciudadanas, introduciendo además un elemento de confianza que ratificaría las informaciones que todos ya conocíamos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean hacer uso de la palabra? (**Pausa.**) Por parte de Convergència i Unió, señor Grau, tiene S.S. la palabra.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Nuestra posición es favorable a la propuesta del Grupo de Esquerra Republicana sobre esta adaptación de rotondas de la N-230 y, más aún, a la enmienda que presenta el Grupo Socialista. Entendemos que estamos votando una obviedad, y así lo ha manifestado la portavoz del Grupo Socialista, en tanto que éste es un tema sobre el que ya se ha hablado durante mucho tiempo con los interesados y, lógicamente, lo que proponen en estos momentos es plasmarlo en una propuesta, de las pocas que nos hace el Gobierno en tiempo y en forma, de contratación con unas fechas cerradas para que se dé ya una solución óptima a este problema. Es un problema, como se ha dicho, que ya está muy hablado, y su introducción en los apartados de los Presupuestos Generales del Estado ha representado el fijar estas partidas. Por tanto, por una vez, porque ya ha sido bastante difícil conseguir en el caso de Roselló la implantación de la glorieta, que se estuvo negociando durante tres años, y ahora que toma el Grupo Socialista la solución hasta el límite con la provincia de Huesca, mejora mucho esta travesía. Estamos absolutamente de acuerdo, y así también lo han manifestado las autoridades locales y comarcales, en la necesidad de establecer una solución al núcleo de Torrefarrera, de darle un acceso, porque el tráfico es realmente importante, y si a ello le sumamos el de los fines de semana, porque es una de las vías principales de acceso hacia el Valle de Arán, esto es una buena solución y en definitiva también una vía de seguridad frente a unos accidentes importantes que se están produciendo en la zona.

Agradecemos al grupo de Gobierno esta toma de posición tan favorable a la propuesta de Esquerra Republicana y la mejora que presenta su propuesta y que de alguna manera esto represente el inicio o la continuación de las necesidades del famoso desdoblamiento o construcción en autovía de la A-230, que fue una de las grandes estrellas electorales del año 2000 y que tiene avatares en cuanto a impactos ambientales, en cuanto a problemas en determinadas zonas del recorrido, y que también tenía como uno

de los fallos importantes la resolución del atravesado del Valle de Arán. Con ello estas soluciones están tomadas. Esperemos que la A-230 sea el complemento a esta acción que resuelve algunas vías urbanas y que en el futuro el desarrollo de esta vía intermedia hacia Francia por el Valle de Arán sea esta solución y que el acceso a Lleida vía A-2, vía N-230, quede resuelto definitivamente. Nos congratulamos de esta propuesta y reitero nuestro voto favorable a esta proposición no de ley y en la forma que se enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Ricomá.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Vamos a dar ahora otra muestra de que el Partido Popular es capaz en todo momento de priorizar los intereses de los ciudadanos en aspectos de ámbito tan local o de afectación tan local como puede ser el mejorar los accesos, las comunicaciones en una población, en este caso pequeña, como es Torrefarrera, en la provincia de Lérida, y lo digo porque anteriormente el portavoz de Esquerra Republicana, el señor Andreu, se ha extrañado también de la relación existente a nivel de trabajo entre el Ayuntamiento de Tarragona, que está gobernado por Convergència y Partido Popular, con la Generalitat de Catalunya. La extrañeza, señor Andreu, tendría que ser al contrario, porque quienes tienen por doctrina prohibir o establecer todo tipo de relaciones con el Partido Popular son ustedes a través del Pacto del Tinell, no somos nosotros, que actuamos motivados lógicamente por los intereses ciudadanos, de la misma manera que si antes se dudaba de la convicción de que un diputado de Reus defendiera asuntos vinculados a Tarragona, le puedo asegurar que yo ahora, como diputado de Tarragona, voy a defender con convicción intereses de la provincia de Lérida. En cualquier caso, estamos hablando de una proposición no de ley que yo diría que es de medallero, es de aquellas que se presentan en el sentido de que el último que lo hace es el que se lleva la baza, es el que gana la partida, y lo digo porque hace referencia a un tema que parece, tal como apunta la Ley de Presupuestos Generales del Estado para este año 2006, que está lo suficientemente orientado, ahora bien, si conseguimos una iniciativa que lleve el sello de un determinado partido, parece que el tema se active gracias a ese partido. Yo creo que aquí de lo que se trata es de mejorar la red viaria, de actualizar las carreteras nacionales, de plantear que la situación de los municipios que se encuentran cercanos, incluso atravesados, como es el caso de Torrefarrera, por carreteras nacionales, puedan redefinir todas sus conexiones para que la vida en estos pequeños municipios se vea lo menos alterada posible. Insisto en que es un tema recurrente y que tiene consignación presupuestaria. Estamos a primeros de marzo y tres meses después de la entrada en vigencia de los presupuestos generales ir empujando de esta manera, yo no veo más explicación que la que he señalado anteriormente de querer colgarse una medalla, es correr delante del balón. Claro, también puede ser que lo que haya detrás sean dudas sobre el cumplimiento por parte del Gobierno de la propia ley, en este caso

de las partidas que vienen asignadas en los Presupuestos Generales del Estado; dudas con las que podemos sintomatizar, porque a este Gobierno si algo le caracteriza es el hábil y virtuoso ejercicio de la palabrería y no la traslación de dicha palabrería a hechos concretos; en este sentido, entenderíamos que tres meses después de entrar en vigor la Ley de Presupuestos Generales ya se instara a que se cumpliera una partida que viene contemplada en ellos. En cualquier caso, insisto, Torrefarrera es un pequeño municipio que se ve profundamente alterado por el intenso tráfico de vehículos que tiene por la N-230 que la atraviesa por completo. Es la carretera que une las comarcas de Lérida y también la zona catalana-mediterránea con la montaña, con el Pirineo, con el Valle de Arán, con toda la atracción que ejerce el Valle de Arán por su potencial turístico, por tanto, son muchos los vehículos que circulan por allí. Es un municipio además que está desarrollando polígonos industriales, con dificultades para conexiónarse con esta carretera, que va a desarrollar un nuevo polígono industrial y, por tanto, sus reivindicaciones son totalmente justas. Es una cuestión que el Ayuntamiento de Torrefarrera lleva tiempo defendiendo, ayuntamiento en el que también se encuentra colaborando en tareas de Gobierno el Partido Popular, y sin ningún tipo de dudas se van a ver gratificados al conocer la noticia de que el Congreso va a prestar su apoyo a que se pueda ejecutar esta partida presupuestaria que ya consta y que se van a realizar las dos rotondas que tanto influyen, que tanto inciden en la cotidianeidad de la vida de los habitantes de Torrefarrera. Por tanto, quiero reiterar el apoyo que el Grupo Parlamentario Popular va a dar a esta iniciativa en los términos que quede después de la transacción que se ha hecho a raíz de la enmienda presentada.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, finalizado el orden del día, y dado que son las 13 horas, 13 minutos, podemos comenzar las votaciones. Si les parece, vamos a seguir el orden en el que figuran en el orden del día inicial.

En primer lugar votaremos la proposición no de ley relativa a la ejecución de distintas obras en materia ferroviaria y de carreteras que afectan a la provincia de Ourense. Se entiende que votaremos con la enmienda formulada por el propio Grupo Parlamentario Popular, que ha sido obviamente asumida.

Efectuada la votación, dijo

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

En segundo lugar, votamos la proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a la venta de las viviendas de «Las Protegidas» de Torre del Mar (Málaga) a sus residentes. Entiendo por su intervención, señora Villalobos, que no se aceptaba la enmienda del Grupo Socialista, por tanto se vota en sus términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos a continuación la proposición no de ley que figura en el orden del día como número 3, formulada por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió, al que se le ha formulado una enmienda del Grupo Socialista que ha sido aceptada y que, por tanto, se incorpora a la votación.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la proposición no de ley que figura en el orden del día como número 4, del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió, relativa a los servicios de cercanías de la línea 1 a su paso por las poblaciones del Maresme, a la que le ha sido incorporada una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la proposición no de ley que figura en el orden del día como número 5, relativa a la realización de las mejoras necesarias en la carretera N-651, a su paso por Pontedeume. Había una enmienda formulada por el Grupo Parlamentario Socialista y tiene la Mesa en su poder una transaccional, que les paso a leer a SS.SS. para que tengan conocimiento de lo que vamos a votar. Dice así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a ejecutar, dentro de los programas de seguridad vial y acondicionamiento de travesías correspondientes al año 2006 en la provincia de A Coruña, las obras necesarias de mejora en la carretera N-651 en el tramo de travesía de Campolongo y centro urbano de Pontedeume.

Señorías, votamos esta proposición no de ley.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la proposición no de ley que figura en el número 6 del orden del día, relativa a la fachada marítima de Tarragona, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. A esta proposición no de ley le habían formulado enmiendas diversos grupos parlamentarios, pero se ha llegado a una transaccional, que paso a leer a sus señorías, que será la que someteremos a votación. Dice así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, de acuerdo con los criterios establecidos en el PEIT en relación a la integración del ferrocarril en las ciudades y en concreto en relación a Tarragona, analice, integrándose en la Comisión creada en septiembre de 2005 entre el Ayuntamiento de Tarragona y la Generalitat de Catalunya para impulsar el desarrollo del proyecto de nueva fachada marítima de Tarragona, las actuaciones a acometer y, una vez alcanzado

un acuerdo sobre la solución a adoptar, se firme el correspondiente convenio de financiación.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la proposición no de ley sobre cambios en la línea ferroviaria del Prat debido a las obras del Ave, formulada por el Grupo Parlamentario Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya-Verds. A esta proposición no de ley había una enmienda del Grupo Socialista, pero se ha acordado una transacción, que paso a leer a sus señorías, que será la que someteremos a votación. Dice así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, con carácter inmediato, se ponga en servicio la estación provisional del Prat con el fin de hacer más accesible el trasbordo, así como que, a la mayor brevedad, se restablezca el servicio ferroviario directo y no más tarde del mes de junio del año 2006.

Efectuada la votación dijo

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

Finalmente, señorías, votamos la proposición no de ley sobre la construcción de rotondas en el municipio de Torrefarrera (Lleida). A esta proposición no de ley le ha formulado una enmienda el Grupo Parlamentario Socialista, que ha sido aceptada, con lo cual se votará con la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista incorporada.

Efectuada la votación, dijo

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

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

Era la una y veinte minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

