



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2006

VIII Legislatura

Núm. 579

FOMENTO Y VIVIENDA

**PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a MARÍA DOLORES PUIG GASOL,
VICEPRESIDENTA PRIMERA**

Sesión núm. 32

celebrada el martes, 16 de mayo de 2006

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Sobre el soterramiento del Tren de Gran Velocidad (TGV) y la línea Barcelona-Port Bou a su paso por Montcada. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/001545.) 3
- Sobre el nuevo convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Govern de les Illes Balears en materia de carreteras. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC). (Número de expediente 161/000947.) 7

	Página
— Sobre ejecución de las obras de rehabilitación de la carretera N-651 en el tramo que incluye la travesía de Fene en coordinación con el Ayuntamiento. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001477.)	10
— Relativa a la modificación del Real Decreto 801/2005, de 1 de julio, por el que se aprueba el Plan estatal 2005-2008 para favorecer el acceso de los ciudadanos a la vivienda. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001538.) ..	11
— Relativa a las actuaciones Eje Pirenaico N-260. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001588.)	15
— Relativa a racionalización del debate sobre infraestructuras terrestres en Galicia y medidas del Gobierno al respecto. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001639.)	18
— Sobre medidas urgentes de mejora de los servicios ferroviarios entre Barcelona y el aeropuerto de El Prat. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001486.)	22
— Relativa a la realización de un estudio sobre la posibilidad de una nueva conexión de la Alpujarra granadina con la A-44, autovía de Sierra Nevada. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001659.)	25
— Relativa a la eliminación del peaje de Rande (AP-9). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001670.)	27

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señoras y señores diputados, vamos a dar comienzo a la sesión. Primero quiero decirles que el presidente no va a poder estar en esta sesión, por lo que les pido disculpas; espero que funcione igual que siempre. Primer punto del orden del día.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Presidenta, yo quisiera hacer una manifestación previa. Además, habíamos acordado los portavoces que como primer punto del orden del día se viera el número 5, por necesidades del portavoz de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol) Si están de acuerdo los portavoces, lo haremos así.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Una cuestión previa, señora presidenta. Lamento profundamente que no pueda estar el presidente, pero mi grupo parlamentario quiere que conste en el «Diario de Sesiones» nuestra protesta y nuestro rechazo por no haber incluido como punto primero del orden del día de hoy una pregunta oral, consecuencia de transformación de otra escrita sin contestar, de la señora Villalobos. A pesar de que la Mesa lo

aceptó el martes y que la convocatoria de esta Comisión la recibimos el jueves por la tarde, no se ha incluido, a pesar, otra vez, de que este portavoz lo requirió expresamente a la Comisión de Fomento. Por tanto, señora presidenta, estamos ante una nueva manifestación, la tercera, en la que la actuación de la Presidencia, no de usted, pero sí de la Presidencia, supone un acto de menosprecio a las normas reglamentarias de este Congreso y además de sectarismo en contra de los derechos del Grupo Popular y de impedir el ejercicio del control del Gobierno que tiene esta Comisión. **(El señor De la Encina Ortega pide la palabra.)**

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

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Con relación a lo que acaba de exponer el portavoz del Grupo Popular, ya que el presidente de la Comisión no se encuentra presente, quiero manifestar que no se acordó en la Junta de Portavoces la introducción de esa pregunta escrita que se transformaba en oral; ese fue el argumento que al parecer se esgrimió y que me trasladó el presidente de la Comisión para que no pueda estar contestándose hoy. Además, yo mismo trasladé al portavoz del Grupo Popular que, como la próxima semana tendremos otra sesión de esta Comisión, se retrasaba una semana. Entiendo que las palabras del portavoz del Grupo

Popular recriminando el partidismo y el sectarismo del presidente están fuera de lugar, porque precisamente el presidente de esta Comisión siempre ha demostrado su objetividad e imparcialidad con todos los grupos políticos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Por lo que se ha oído, la pregunta la haremos en la próxima sesión del día 24.

La hora de votación no será antes de la una de la tarde.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— SOBRE EL SOTERRAMIENTO DEL TREN DE GRAN VELOCIDAD (TGV) Y LA LÍNEA BARCELONA-PORT BOU A SU PASO POR MONTCADA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/001545.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Empezamos con el orden del día y la primera PNL que se verá será la número 5, que es relativa al soterramiento del tren de gran velocidad y la línea Barcelona-Port Bou en su paso por Montcada.

Tiene la palabra el señor Herrera por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

El señor **HERRERA TORRES**: Nuestro grupo parlamentario ha presentado esta proposición no de ley precisamente a expensas de una reivindicación amplia y consensuada en una localidad, Montcada i Reixac, muy triturada por las diferentes infraestructuras que pasan por su término municipal.

Aquellos conocedores del área metropolitana de Barcelona saben que la ciudad de Montcada sufre precisamente las servidumbres del paso de tres líneas de ferrocarril y dos autopistas, siendo una localidad claramente popular, de gente trabajadora, que sufre todas las salidas norte de la ciudad de Barcelona. Por estas razones, la ciudad de Montcada viene reivindicando, ya desde la década de los ochenta, el soterramiento de las diferentes vías que pasan por la ciudad y algunos consistorios del Ayuntamiento de Montcada ya se han comprometido en varias ocasiones, con diferentes ministerios de todos los colores, para que este soterramiento se produjese de una vez por todas. Todo parecía indicar que la cosa iba bien con el paso del AVE por la ciudad de Montcada, y lo parecía precisamente porque esto iba a suponer el soterramiento total del paso de la línea a Port Bou por la misma ciudad. Pero lo cierto es que hubo una modificación del trazado y lo que apareció de nuevo fue que la línea de tren convencional, la de Barcelona-Port Bou, pasaría por Montcada y en su último tramo no pasaría

de forma soterrada sino que irrumpiría en la ciudad dividiéndola de nuevo.

Ante esta situación, en Montcada i Reixac se ha creado una gran movilización ciudadana en la que han participado multitud de entidades y asociaciones y en la que hemos participado también muchos diputados y muchas diputadas de diferentes colores políticos. Sin ir más lejos, hace apenas unas semanas, en una ciudad relativamente pequeña se movilizaban hasta dos mil personas, habiéndose adherido todas las fuerzas políticas. Por todo ello, nuestro grupo presentó esta proposición no de ley. Quiero decirles también que no es una demanda nueva. El 26 de julio de 2005 nuestro grupo presentó por primera vez en esta Cámara una pregunta sobre la situación en Montcada i Reixac y los cambios que habían supuesto que finalmente el Ministerio de Fomento optase por que la línea de Port Bou pasase por donde pasa actualmente y que en su último tramo continuase separando el pueblo. De hecho, estas iniciativas las hemos multiplicado en los últimos meses con preguntas y, sin ir más lejos, con esta proposición no de ley. De hecho, el propio alcalde de Montcada recientemente se dirigió también al Ministerio de Fomento y recibió un compromiso por parte del secretario de Estado, el señor Morlán, para que finalmente se produjese ese soterramiento en paralelo a la línea del AVE y no por el trazado que actualmente estaba previsto. Hasta el momento, el Ministerio de Fomento había dicho que el soterramiento de la línea de Port Bou podía suponer un retraso de 43 meses. Lo cierto es que los técnicos, no solo del ayuntamiento sino otros a los que hemos consultado, nos dicen que este retraso no es tal.

¿Qué es lo relevante desde nuestro punto de vista en la discusión del día de hoy? Que esta Comisión de Fomento dé un mandato para que el soterramiento del AVE y de la línea de Port Bou se dé en paralelo y para que no separe de nuevo la ciudad de Montcada i Reixac. Segundo elemento que para nosotros es importante: que haya garantías para que el soterramiento de la línea de Port Bou se produzca en tiempo y forma y en paralelo a la línea del AVE. ¿Por qué hablamos de garantías? Por la experiencia de la ciudad de Montcada, una experiencia traumática precisamente porque diferentes gobiernos que se habían comprometido a soterrar las vías a su paso por Montcada de forma reiterada —y es una cosa que podemos decir de diferentes gobiernos de distintos colores— han incumplido su compromiso. Hoy, nos encontramos con que en Montcada i Reixac existe un amplio consenso para que, si bien las obras no se realizan en paralelo, como nosotros planteamos en nuestra proposición no de ley, como mínimo se inicien en paralelo. Podemos llegar a entender que, precisamente por las prisas para que el AVE llegue a la frontera francesa, las obras no se deben realizar completamente en paralelo, al mismo tiempo; pero lo que sí entendemos es que se dan los requisitos y las condiciones para que las obras de soterramiento del AVE, pero también de la línea de Port Bou se inicien en paralelo, no siendo reversible la

decisión de soterrar la línea de Port Bou precisamente por donde hoy pasa. Para nosotros, un elemento que sería importante para llegar a un consenso, sabiendo que existe voluntad por parte del Ministerio de Fomento, es no solo que digamos que van a pasar por el sur, sino que digamos que se va a anunciar en paralelo. Otra cosa es que nuestro grupo ya no exige que se haga en paralelo toda la inversión para soterrar ambas líneas, comprendemos las circunstancias que se dan y aquí añadimos nuestro gramo de flexibilidad; pero a la vez entendemos que este sería un elemento crucial.

Para terminar, quiero decirles que esta no es una proposición no de ley cualquiera, porque en definitiva lo que expresa es la sensibilidad de esta Cámara, por supuesto del Ministerio de Fomento, con ciudades que han sido maltratadas y que tienen una fuerte hipoteca por el paso de las infraestructuras. Montcada es la expresión de una de esas ciudades. Y de lo que se trata, en definitiva, es de que el Congreso de los Diputados y el Ministerio de Fomento tengan la sensibilidad necesaria para que ciudades como Montcada i Reixac, tan maltratadas por el paso de muchas infraestructuras, no continúen así. Estamos debatiendo sobre una ciudad que es muy sensible a este tema; estamos ante una reivindicación absolutamente transversal. Por tanto, se trata de que esta Comisión esté a la altura de esa sensibilidad manifiesta y para dar respuesta a esa sensibilidad lo que necesitamos es el compromiso de que se va a hacer el trazado sur y de que el soterramiento de la línea del AVE y de la línea de Port Bou se van a iniciar en paralelo, que la decisión no es reversible. Y si exigimos ese compromiso es porque no es la primera vez que se discute; tampoco es la primera vez que se aprueba. El Gobierno —insisto— de forma reiterada se comprometió a soterrar esas líneas y a hacerlo por la línea sur, como planteamos en nuestra proposición no de ley. Esperamos que podamos llegar a un consenso y a un acuerdo para que se den estos dos elementos: el compromiso del soterramiento de la línea de Port Bou por la línea sur y el compromiso de que se inicien las obras en paralelo; dicho de otra manera, el compromiso de que la decisión de soterramiento de la línea de Port Bou por el sur de Montcada no es reversible, como en tantas y tantas ocasiones ha sucedido.

No tengo nada más que añadir, señora presidenta. Solo quiero agradecer su atención y a los portavoces que nos hayan permitido cambiar el orden de las proposiciones no de ley.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): A este punto del orden del día se han presentado dos enmiendas, una de ellas, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Para su defensa tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, Convergència i Unió tiene presentada ante esta Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso de los Diputados una proposi-

ción no de ley que tiene la misma finalidad que la que hoy plantea el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Queremos un compromiso formal, solemne e irrevocable, del Congreso de los Diputados, en el sentido de que en estos momentos en los que en Montcada i Reixac se va a vivir el soterramiento de la línea del tren de alta velocidad no dejemos escapar la ocasión para realizar también el soterramiento de la línea férrea que allí conocen como la línea de Francia. Cualquier ciudadano que conozca Montcada i Reixac sabe que esa zona es prestadora de territorio para infraestructuras ajenas; es una zona que ha visto mutilada su población, en el sentido de término municipal, por las grandes infraestructuras, vías férreas, autopistas, carreteras de titularidad estatal; todas ellas pasan por el término municipal de Montcada i Reixac. Montcada i Reixac ha dado muestras suficientes de compromiso con el conjunto del interés general a través de un grave peaje en su propio territorio, y ahora Montcada i Reixac no se puede permitir que, cuando una infraestructura más va a cruzar su término municipal —en este caso, la línea de alta velocidad—, dejemos escapar la ocasión para dejar comprometido el soterramiento de la línea férrea de Francia a su paso por el centro de esta localidad. Señorías, desde Convergència i Unió queremos dejar claro que no nos valen soluciones intermedias; no nos vale la solución proyectada que de alguna manera creaba una vez más un muro en pleno centro de Montcada i Reixac. La solución que abría un ajardinamiento del muro, pero no un soterramiento de la línea, es una falsa solución; no era una solución. En fechas recientes este diputado ha tenido la oportunidad de estar en dos ocasiones en Montcada i Reixac y de hablar con las distintas formaciones políticas del municipio, y con el impulso de todos, con un amplio consenso, nosotros entendemos que hoy podemos dar un paso adelante, el paso de comprometer esta votación en el Congreso de los Diputados. Pero existe el riesgo de que hoy lo aprobemos, quedemos muy bien, se publiquen titulares positivos en Montcada i Reixac —como salieron a raíz del compromiso escrito del señor Morlán, en nombre del Gobierno, a través de una carta que dirigió al alcalde de Montcada i Reixac en fechas recientes—, que los medios de comunicación reflejen el compromiso de hoy, pero que el compromiso no quede ligado expresamente con fechas que deban cumplirse. Hay un riesgo, el riesgo de que primero se finalice el soterramiento de la línea de alta velocidad y después ya veremos cuándo se realiza el soterramiento de la línea del tren convencional, del tren de Francia. Nosotros creemos que sería un error.

Ya avanzo que nuestro grupo va a aprobar cualquier proposición no de ley que finalmente el grupo proponente acepte a través de alguna enmienda. Estamos dispuestos a aunarnos al consenso, pero entendemos que ese consenso debería ser tangible en un compromiso serio sobre que ese soterramiento de la línea de tren convencional no se demorará, para que no nos encontremos con que, pasados unos años, los ciudadanos de

Montcada i Reixac digan: ¿Cómo dejamos pasar la oportunidad de establecer en ese momento también el soterramiento de la línea convencional? Sabemos que hay que hacer nuevos estudios de impacto ambiental, pero todo ello es relativamente fácil en el caso de Montcada i Reixac porque las alternativas ya están muy estudiadas.

Podría ser discutible, desde un punto de vista técnico, que el primer soterramiento previsto no fuera viable. Se dice que las pilastras de la autopista conflúan en el puente del río Ripoll. No somos técnicos —el portavoz que les habla es jurista— y en ningún caso vamos a discutir que los inconvenientes técnicos que el ministerio ha alegado a esa primera solución hagan aconsejable el soterramiento por la vía sur. Sea como sea, el soterramiento debe realizarse en la integridad del núcleo urbano de Montcada i Reixac y debe evitarse ese efecto barrera pernicioso para tantas infraestructuras que Montcada i Reixac ha prestado para el interés general y ninguna de las cuales ha revertido de manera directa en crear un mejor acceso entre las distintas barriadas de dicho municipio. Ahora tenemos la oportunidad, ahora tenemos la ocasión, ahora no les podemos decir que no. Lo que mi grupo pide ahora es el máximo consenso. Hemos presentado una proposición no de ley que incluso podríamos haber acumulado en el debate de hoy. Perseguimos el mismo objetivo y por tanto lo que interesa es que hoy lleguemos a un acuerdo y a la aprobación de la iniciativa. Mi grupo está abierto a ello y anuncio que votará a favor. Concretamente, la enmienda que hemos presentado y que nos gustaría que pudiera ser aceptada pretende que en el plazo máximo de dos meses se realice la redacción del proyecto para el soterramiento del ferrocarril convencional en todo el casco urbano de Montcada i Reixac y hasta el otro lado del río, que permita licitar estas obras en el menor periodo de tiempo posible. ¿Cuál es el objetivo de la enmienda, que se puede aceptar textualmente o con una redacción alternativa? Es buscar la ejecución en paralelo más rápida de los dos proyectos de soterramiento; que uno no nos lleve después a lamentar no haber hecho también el soterramiento de la línea convencional lo más pronto posible. Esa inmediatez puede ser útil y beneficiosa. Ya anunciamos que también podemos adquirir compromisos presupuestarios en este ámbito.

Mi grupo parlamentario entiende que hoy tenemos una ocasión de oro para lograr un consenso tangible, útil, que comprometa al Gobierno y que realmente beneficie al conjunto de la población, a los ciudadanos del núcleo de Montcada i Reixac, que tanto han sufrido las infraestructuras que pasan por su población.

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

El señor **CORCUERA PLAZA**: El Grupo Socialista está absolutamente de acuerdo con el soterramiento total, tanto del AVE como de la línea Barcelona-Port Bou, a

su paso por Montcada i Reixac, puesto que es una demanda justa y reivindicada, como se decía, desde hace tiempo por su alcalde y los vecinos del municipio en diversas movilizaciones. Como saben y se ha dicho, Montcada i Reixac padece los efectos de todo tipo de infraestructuras debido a su situación estratégica como entrada norte a la ciudad de Barcelona. Muchas de ellas se han diseñado y construido a lo largo de los años con un bajo o nulo nivel de sensibilidad hacia esta población y especialmente hacia sus ciudadanos.

Para entender su especial complejidad geográfica, basta ver que, junto a diferentes cuencas fluviales que afectan al municipio, aparecen todo tipo de barreras arquitectónicas, como ya se ha comentado: dos autopistas, dos carreteras nacionales, diversas comarcales y tres líneas ferroviarias, que segmentan la ciudad y su tránsito interior. Pero, además, como pueden imaginar, tal volumen de tráfico rodado y ferroviario provoca distintos accidentes y una contaminación ambiental y acústica insoportable. En este contexto, el anuncio del paso por Montcada i Reixac de la futura línea de alta velocidad Barcelona-frontera francesa, en un trazado paralelo a la línea convencional Barcelona-Port Bou, que pasa por el centro de la ciudad, fue visto como una oportunidad para reorganizar las infraestructuras ferroviarias en el municipio. El soterramiento de las líneas del AVE debía ser la oportunidad para soterrar también la línea convencional que desde hace años segmenta el centro de la ciudad, mejorando así su cohesión y permeabilidad.

Después de diferentes propuestas y gestiones por parte del ayuntamiento para mejorar el proyecto, en el año 2000 el Ministerio de Fomento aprueba un estudio informativo según el cual, tanto la línea del AVE como la convencional, debían ser soterradas al paso por la población, emergiendo fuera del casco urbano, al otro lado del río Ripoll. Posteriormente a la aprobación del estudio y en época todavía del Gobierno del Partido Popular, comenzaron a llegar noticias al municipio de que el Ministerio de Fomento quería modificar el proyecto al afectar a los pilares de un viaducto de la autopista AP-7. Era técnicamente inviable la solución planteada para la línea convencional Barcelona-Port Bou para que cruzara soterrada el casco urbano y el cauce del río Ripoll. Como solución se planteó entonces el paso del río por superficie, lo que implicaba que las vías debían emerger dentro del casco urbano a la distancia suficiente del cauce como para poder salvarlo por medio de un puente. La modificación del proyecto preveía así una disminución en la longitud del soterramiento de la línea, haciendo que volviera a emerger en el centro del municipio, en lugar de al otro lado del río, tal como se había acordado. Con este cambio en el proyecto se perdía la oportunidad de que Montcada i Reixac viera libre de vías su centro urbano y se agravaba aún más si cabe su segmentación.

Por todo ello, decimos sí al soterramiento de ambas líneas; un sí que no lo es solo del Grupo Socialista sino que lo es ante todo del Gobierno de España, que a través

de la Secretaría de Estado de Infraestructuras ya ha manifestado con rotunda claridad su compromiso de soterrar tanto el trazado de la línea de alta velocidad como la línea convencional Barcelona-Port Bou a su paso por Montcada i Reixac, sobrepasando el soterramiento en ambos casos el cauce del río Ripoll, para lo que se está elaborando un nuevo proyecto que solucione los impedimentos técnicos del anterior. No obstante, y a pesar de coincidir en la necesidad del soterramiento de ambas líneas, el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda de sustitución del texto planteado por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. El respeto a los ciudadanos nos impide aprobar esta proposición no de ley en su redacción original, puesto que habla de un soterramiento simultáneo de ambas líneas que es imposible cumplir. No podemos hacer creer a los vecinos que ambas obras se realizarán de forma simultánea porque sabemos que están en fases distintas y que hay que cumplir con la legislación. Usted, señor Herrera, también lo sabe.

Señorías, la variación del trazado de la línea del ferrocarril convencional, necesaria para que sea técnicamente viable la totalidad del soterramiento, requiere redactar y tramitar a los efectos ambientales y de la ley del sector ferroviario un nuevo proyecto que el Ministerio de Fomento va a poner en marcha con carácter inmediato. Dados los compromisos adquiridos en relación con la línea de alta velocidad, que debe estar operativa en 2009, según el contrato de conexión Figueres-Perpignan, las obras de soterramiento del AVE a su paso por Montcada i Reixac deberán contratarse con anterioridad a las de la línea convencional puesto que no es posible esperar a que el nuevo proyecto de dicha línea esté disponible. Las obras del ferrocarril convencional Barcelona-Port Bou se iniciarán tan pronto como esté disponible el proyecto, una vez se hayan realizado los trámites que marca la legislación ambiental y el sector ferroviario.

Señor Herrera, hoy podríamos aprobar su proposición no de ley pero usted sabe que no podrá ser cumplida su exigencia de simultaneidad. Dejen de confundir a los ciudadanos y trabajemos juntos para que el soterramiento de ambas líneas sea una realidad lo antes posible. Los ciudadanos de Montcada no entenderían que, en lugar de trabajar conjuntamente todas las fuerzas políticas para buscar una solución viable, nos enzarzáramos en una guerra para sacar rédito electoral. El compromiso del Gobierno para el soterramiento de ambas líneas es claro y con garantías suficientes y este es el sentido de nuestra enmienda. No obstante, estamos abiertos a llegar a un acuerdo, a un consenso, que pueda permitir su aprobación.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Ahora podrán intervenir los grupos que no han presentado enmiendas. En primer lugar, el señor Andreu tiene la palabra.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Nuestro grupo no ha presentado enmiendas porque coincidimos con la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Nos hemos quedado un poco perplejos ante la intervención del Grupo Socialista porque parece que no había problemas para el soterramiento de la línea convencional Montcada i Reixac coincidiendo con las obras del tren de gran velocidad.

Tal como se ha dicho, existe un problema real. Ante el compromiso inicial de que se iban a acometer en esta oportunidad histórica las obras de soterramiento del tren de gran velocidad y la línea convencional, todos sabemos que no hay voluntad del Gobierno de desarrollarlas simultáneamente. Hay preocupación en la ciudadanía y en la alcaldía dado que había un compromiso del Gobierno de que se iban a realizar conjuntamente los dos proyectos. Con la excusa de cumplir la fecha del 14 de febrero de 2009, según contrato firmado un mes antes de las últimas elecciones generales entre el Reino de España, la República Francesa y la empresa TP Ferro, se dice que las obras no se harán simultáneamente pero que sí se van a realizar. Tenemos ejemplos clarísimos de obras de soterramiento del ferrocarril convencional en las que hablamos de seis, ocho o diez años para realizarlas, que se tienen que iniciar y que de momento aún no se han conseguido ni los convenios entre el Ministerio de Fomento y los ayuntamientos ni la redacción de los proyectos. Uno de estos casos, que ha sido muy comentado en esta Comisión, es el soterramiento de la línea del tren convencional en Sant Feliu de Llobregat. Llevamos más de diez años esperando y oyendo que es inminente su realización, pero la realidad es que no se ha hecho absolutamente nada todavía.

Tenemos la convicción de que si las obras no se realizan conjuntamente —y no es excusa el año 2009, porque todos sabemos que esta fecha se tendrá que revisar, que no se llegará a Figueres ni en 2009, ni 2010, ni en 2011— con las prisas vamos a convertir Montcada i Reixac en un nuevo Sant Feliu de Llobregat y habremos perdido la oportunidad histórica que nos daba la construcción de la línea del tren de gran velocidad para soterrar la línea convencional y hacer desaparecer del centro de la ciudad una infraestructura más que molesta. Nuestro grupo apoyará la proposición no de ley de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y nos parece que la enmienda del Grupo Socialista, como ya hemos dicho, condena a Montcada i Reixac a convivir durante muchos años más con la infraestructura del ferrocarril convencional atravesando el centro de su ciudad.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra la señora Sánchez-Camacho.

La señora **SÁNCHEZ-CAMACHO PÉREZ**: Intentaré realizar una intervención breve ya que mi grupo entiende que se ha hecho un análisis exhaustivo de la

situación de la localidad de Montcada i Reixac. Nuestro grupo parlamentario no puede dejar de confirmar que la situación es la que los diputados que han intervenido han expuesto de forma muy ilustrativa, situando a Montcada i Reixac en el área metropolitana de Barcelona como la entrada norte a la ciudad, como una de las ciudades que ha estado sometida a mayores servidumbres, en cuanto a infraestructuras se refiere, para el acceso a la ciudad de Barcelona —dos líneas de ferrocarril, dos autopistas—, que han hipotecado la calidad de vida y la cotidianidad de los ciudadanos de Montcada i Reixac. El Grupo Parlamentario Popular y el Gobierno del Partido Popular, también a iniciativa de los ciudadanos de Montcada i Reixac, realizó la previsión de la obra del soterramiento de la línea que cruzaba la ciudad de Montcada i Reixac y el soterramiento de esa línea convencional de Barcelona-Figuères-Port Bou. Nos hemos sorprendido de que en ese estudio informativo de la línea férrea se ha establecido que el soterramiento de la línea convencional es inviable. Sus señorías entenderán que, tras los estudios informativos que se realizan muchas veces cuando se han previsto soterramientos de líneas, como hizo el Partido Popular para el soterramiento en la ciudad de Girona del paso del tren de alta velocidad, aparecen después algunos obstáculos a los que debe adecuarse la previsión inicial de soterramiento. El Grupo Parlamentario Popular sigue entendiendo —y confía en que debe realizarse— que es bueno el soterramiento para la ciudad de Montcada i Reixac, que se debe realizar junto con el del tren de alta velocidad, compartimos en su totalidad la parte dispositiva de esta proposición no de ley y no entendemos las justificaciones del Grupo Parlamentario Socialista aludiendo a un posible retraso, que parece ser ya la cantarella —como decimos en Cataluña— de que todo lo que no se puede hacer siempre perjudica y retrasa, en este caso el acceso del tren de alta velocidad a su llegada desde Figueres hasta la frontera francesa. Por eso, nuestro grupo parlamentario hoy va a apoyar esta parte dispositiva en sus términos.

Quiero decirle al señor Herrera que se ha desprendido de su intervención que los soterramientos tanto de la línea convencional como de la línea del tren de alta velocidad se iban a realizar de forma simultánea, no así del texto dispositivo. Entendemos que sería positivo que se pudiera llegar a un consenso por parte de todos los grupos y que sería idóneo que se pudiera adecuar la enmienda presentada por el Grupo Catalán (Convergència i Unió), que en este caso plantea los términos para realizar la licitación del soterramiento de la línea convencional, evidentemente con el compromiso real del Grupo Parlamentario Socialista para que no ocurra lo que algunos de los parlamentarios que me han precedido en el uso de la palabra han afirmado, es decir que de aquí salgamos con el máximo consenso para que se produzca ese doble soterramiento, satisfacción para el municipio y la localidad de Montcada i Reixac, pero después, a la hora de la verdad, vuelvan a producirse

esas dilaciones y esos retrasos por parte del Ministerio de Fomento. También quiero decirles que el Grupo Parlamentario Popular además lleva ya presentadas diferentes mociones en el Ayuntamiento de Montcada i Reixac para el soterramiento de la línea convencional de Barcelona-Figuères-Port Bou y la línea del tren de alta velocidad, así como interpelaciones y mociones, en este caso, proposiciones no de ley, en el Parlament de Catalunya aprobadas por unanimidad por el resto de los grupos parlamentarios. Por eso, nuestro grupo apoya esta iniciativa —esperemos que con el consenso y en la línea que ha sido expuesta por parte del resto de los diputados—, haciendo una petición expresa al Grupo Parlamentario Socialista de que esto que se aprueba hoy sea un compromiso real, un compromiso efectivo en beneficio de la ciudad de Montcada i Reixac, que todos los que lo conocemos bien sabemos que es un municipio fuertemente agravado ya por las infraestructuras, además de fuertemente afectado por la situación de enorme desagravio en la vida cotidiana de los ciudadanos. El soterramiento hacia el sur de la línea convencional sería extraordinariamente positivo, lo apartaría del centro de la ciudad y además iría en paralelo con el soterramiento del tren de alta velocidad.

— **SOBRE EL NUEVO CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y EL GOVERN DE LES ILLES BALEARS EN MATERIA DE CARRETERAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA, ERC. (Número de expediente 161/000947.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al punto 1.º del orden del día: Proposición no de ley sobre el nuevo convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Govern de les Illes Balears en materia de carreteras. Su autor es el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. El señor Andreu tiene la palabra.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Hemos visto estos días cómo en la Ille de Eivissa se daban las manifestaciones más grandes que ha conocido en su historia contemporánea, además hemos visto cómo la construcción de la autovía Eivissa Aeropuerto tenía que realizarse con la presencia de la Guardia Civil y que ha habido paralizaciones judiciales de ciertas expropiaciones, y hemos visto uno de los rechazos más amplios de la sociedad de Eivissa a la construcción de esta autovía. Igualmente tenemos pendiente en Mallorca las obras del segundo cinturón planteado como vía rápida y de gran capacidad. **(El señor vicepresidente, Martínez Sieso, ocupa la Presidencia.)** Es sorprendente que desde los diversos gobiernos de España, el actual y el anterior, se hiciera una política por primera vez en muchos años de una peseta por ferrocarril, una peseta por carretera —y de esto se vanagloriaban los respectivos ministros de

Fomento— y nos encontremos en la Comunidad de les Illes Balears con que los convenios firmados con el ministerio son 430 millones de euros para carreteras y solamente seis millones de euros para ferrocarril, de los cuales no ha habido ninguna ejecución presupuestaria porque no se han desarrollado los proyectos constructivos; o sea que en la realidad son cero euros para el ferrocarril y 430 millones de euros para carreteras.

De todos es sabido la problemática urbanística y paisajística de les Illes Balears. No es baladí que la construcción de estas infraestructuras hayan despertado tanto en Mallorca como en Eivissa las mayores manifestaciones que se conocen de su historia reciente —hay una protesta popular tangible—, y creemos que hacer autovías con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad delante de las excavadoras y entrando en las propiedades en las que no se ha llegado a acuerdo sobre su expropiación, no es una fórmula correcta de proceder. Creemos que se tendrían que revisar por parte del ministerio los convenios que tiene con la Comunidad balear y con los consejos insulares y que concretamente estas dos obras, el cinturón de Palma y la autovía Eivissa-Aeropuerto-Eivissa-San Antoni, se tendrían que paralizar por el rechazo popular que ha creado en ambas islas.

El Grupo Socialista ha presentado una enmienda que no entendemos lo que quiere decir: ¿que se agilicen los trámites para la firma de los convenios? No podemos aceptar dicha enmienda por su indefinición y no queremos que lo que está pasando en la Comisión Europea respecto a otras comunidades y sus desarrollos urbanísticos en el litoral se vuelva repetir en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Se ha presentado a esta proposición no de ley una enmienda por el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra la señora Oliver.

La señora **OLIVER SAGRERAS**: Quiero señalar en primer lugar que mi grupo ha presentado un texto alternativo a la proposición no de ley presentada por Esquerra Republicana de Catalunya. Lo ha hecho por varios motivos que brevemente paso a exponer.

En primer lugar es preciso señalar que esta proposición no de ley está fechada el 17 de mayo de 2005, por lo que, a nuestro entender, en los términos concretos en que se formuló en su momento ha perdido actualidad. En este sentido, y por lo que respecta ya al título de la proposición no de ley, quiero señalar que las negociaciones para la firma del nuevo convenio de carreteras se están llevando a cabo ahora mismo entre el Gobierno del Estado y cada uno de los consejos insulares y no entre el Gobierno del Estado y el Gobierno de las Illes Balears, si bien es cierto que el Gobierno de las Illes Balears ha participado en el inicio de las negociaciones y ha autorizado este procedimiento. Los consejos insulares, el de Mallorca, el de Menorca y el de Ibiza-Formentera, son las administraciones que tienen la titularidad y la función

ejecutiva y de gestión en materia de carreteras y de caminos en virtud de la Ley autonómica 16/2001. Así pues, es cada consejo insular el que propone actualmente al Gobierno del Estado las posibles actuaciones a llevar a cabo en materia de carreteras. Se está trabajando en esta relación de proyectos para cada una de las islas para la posterior firma de común acuerdo de los convenios para la mejora de la red viaria de las islas sobre la base de los criterios de seguridad, de adecuación a la frágil realidad territorial de las islas, de sostenibilidad medioambiental, de integración en el entorno y con total transparencia.

Con relación al punto número 1 de la proposición no de ley, hay que señalar que se va a llevar a cabo un estudio exhaustivo sobre los accesos a Palma de Mallorca. Es necesario que este estudio aborde los aspectos del tráfico sobre la base de criterios territoriales, socioeconómicos, urbanísticos y medioambientales. Los puntos números 2, 3 y 4 de la proposición no de ley han perdido todo el sentido, ya que entre las actuaciones que se pretenden incluir en el convenio de Ibiza no figura el nuevo acceso a la carretera de Ibiza ni el desdoblamiento de la carretera Ibiza-San Antoni. Por otra parte, la ministra anunció que el importe total de los tres convenios era de 569 millones de euros, que se dedicarían íntegramente a la red viaria de las islas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): No hay más enmiendas presentadas a esta proposición no de ley. ¿Grupos que desean fijar posición? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora Salom.

La señora **SALOM COLL**: En primer lugar, he de decir que hay cuatro errores de concepción en esta proposición no de ley presentada por Esquerra Republicana. El primero de ellos es que se habla de una disposición adicional cuarta en la exposición de motivos, y cuando nos hemos documentado, no existe nada de lo que ellos comentan en la exposición de motivos. También se habla de un nuevo convenio entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de las Islas Baleares, y es un error, porque el nuevo convenio es a tres bandas entre el Gobierno balear, que inició los trámites, el Ministerio de Fomento y los consejos insulares. Esquerra Republicana se olvida por completo del papel de los consejos insulares en materia de carreteras. Por otro lado, en la exposición de motivos comentan que hay que retirar unos proyectos, cuando las obras se están ejecutando en estos momentos y van a buen ritmo. Además, mezclan el convenio de carreteras con el convenio de tren, cuando son dos temas separados y distintos porque, por un lado, está el convenio de carreteras y, por otro, el convenio de tren. El Grupo Parlamentario Popular quiere impulsar que cuanto antes se firme un nuevo convenio en materia ferroviaria en las Islas Baleares, en concreto, en Mallorca. Desde luego, seis millones son pocos; queremos más dinero para financiar las mejoras en la red ferroviaria de las Islas

Baleares. Estos son los errores que hay en la exposición de motivos.

Si entramos en el contenido de la proposición no de ley, hemos de señalar que en su iniciativa nos dicen cómo tienen que ser las infraestructuras en materia de carreteras en Mallorca y en Ibiza, cómo quiere Esquerra Republicana que sean las carreteras en dos islas de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares. A este respecto, en primer lugar les diría a los diputados de Esquerra que en las últimas elecciones autonómicas y municipales el Partido Popular ganó por mayoría en las Islas Baleares; en el Consell Insular de la isla de Ibiza el Partido Popular tiene mayoría, y en la isla de Mallorca existe un pacto de gobernabilidad y estabilidad entre el Partido Popular y Unión Mallorquina, según el cual se han acordado una serie de infraestructuras. En el programa electoral del Partido Popular figuraba que, si ganábamos, íbamos a acometer una mejora importantísima de la red viaria de Baleares, porque teníamos unos déficit históricos. Queremos mejorar las carreteras en Baleares por seguridad, para que las carreteras tengan la capacidad suficiente para absorber el tráfico que tenemos. Me gustaría pedirles que, ya que tenemos un Gobierno legítimamente constituido y con claras mayorías, Esquerra Republicana respete las decisiones tomadas por el Gobierno balear y que respete las decisiones tomadas por los consejos insulares. En las Islas Baleares somos mayorcitos para decidir qué carreteras queremos; las carreteras en Baleares son competencia nuestra. Tenemos que recordarles que Esquerra Republicana no tiene representación en el Parlamento de las Islas Baleares, no tiene representación en ninguno de los tres consejos insulares y no tiene representación en el Ayuntamiento de Palma de Mallorca. Por tanto, dejen que seamos los mallorquines, menorquines, ibicencos y formenterenses los que decidamos desde nuestra comunidad el modelo de infraestructuras de carreteras que queremos en las Islas Baleares. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)** Además, qué extraño y qué hipocresía que esto lo digan ustedes. Parece ser que Esquerra Republicana quiere decidir desde Madrid lo que se debe hacer en las Islas Baleares. ¿Se imaginan ustedes lo que pasaría si invirtiéramos los papeles, si desde Madrid un partido sin representación en Cataluña decidiera en el Congreso qué carreteras se tienen que hacer en la Comunidad Autónoma de Cataluña? Ustedes pondrían el grito en el cielo. Entonces, ¿por qué nos quieren tutelar en las Islas Baleares? No queremos tutelas; somos mayorcitos y queremos decidir desde Baleares qué es lo mejor para nuestra comunidad.

El segundo cinturón que ustedes dicen que no tiene que ser una vía con determinadas características es imprescindible. Hace falta el segundo cinturón en Palma de Mallorca, y hay un acuerdo bastante amplio en este sentido. Las obras de Ibiza son imprescindibles: el acceso al aeropuerto y el desdoblamiento de Ibiza a San Antonio. Son obras legales. Los expedientes adminis-

trativos se han hecho correctamente, cumpliendo todos los trámites legislativos y normativos correspondientes, aunque les pese. Estas obras están ya en ejecución y van a un buen ritmo, a excepción de cuando llega el vandalismo y lo que algunos han denominado kale borroka. ¿Qué ha pasado a la hora de iniciar estas obras? Ha habido intentos de agresión a la consejera de infraestructuras; se ha zarandeado el coche del presidente del consell insular; han entrado en el domicilio particular de la hija del presidente del Consell Insular de Ibiza y le han pintado toda la casa con letreros en contra de las carreteras; ha habido manifestaciones impidiendo que las empresas adjudicatarias de las obras pudieran llevar a cabo sus trabajos; se han quemado seis máquinas de las empresas constructoras; han condenado a una ex consejera del Pacto de Progreso en los tribunales, incluso a pagar las costas, por mala fe. ¿Es este el radicalismo que quiere Esquerra Republicana? ¿Esto es lo que quieren ustedes, lo que defienden, todo con tal de ir en contra de unos proyectos legítimos del Consell Insular de Ibiza y del Gobierno balear? Sean respetuosos con las decisiones que tomamos en Baleares. En nuestra comunidad nosotros queremos carreteras seguras para que haya menos accidentes; queremos carreteras que puedan absorber el tráfico actual, con capacidad suficiente; queremos unas carreteras como las que tienen las demás comunidades autónomas, los países modernos, unas carreteras que nos permitan ser competitivos. ¿O es que Esquerra Republicana quiere que las carreteras de Baleares sean menos competitivas que las que tienen ustedes en Cataluña? Además, después nos dicen que el dinero que no se destine a carreteras vaya al tren. Nosotros decimos que el dinero que se destine a las carreteras vaya a las carreteras, y que firmemos cuanto antes un nuevo convenio con financiación para desarrollar y llevar hacia delante las obras necesarias para mejorar la red ferroviaria en Mallorca.

Por todo lo que acabo de exponer, señora vicepresidenta, como es natural, votaremos en contra de esta proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. Respecto a la enmienda planteada por los compañeros del Grupo Parlamentario Socialista, hemos de señalar que si se aceptara por el grupo proponente, Esquerra Republicana, nuestro grupo parlamentario votaría a favor, en el bien entendido de que estaríamos ante un tercer convenio, el tercer convenio en materia de carreteras. El primer convenio y el segundo están en los tribunales en estos momentos. Cuando en la enmienda dicen que se agilicen los trámites para la firma de los nuevos convenios, nosotros decimos que se firmen ya, porque llevamos más de un año de retraso. Por tanto, nosotros votaríamos a favor, y la agilización consistiría en que se produzca ya la firma de estos nuevos convenios en materia de carreteras, porque ya llevamos más de un año de retraso. **(El señor Andreu Domingo pide la palabra.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): No ha lugar, señor Andreu.

— **SOBRE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA N-651 EN EL TRAMO QUE INCLUYE LA TRAVESÍA DE FENE EN COORDINACIÓN CON EL AYUNTAMIENTO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001477.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al punto número 2 del orden del día, que es la proposición no de ley sobre la ejecución de las obras de rehabilitación de la carretera N-651 en el tramo que incluye la travesía de Fene, en coordinación con el ayuntamiento. Tiene la palabra el señor Carro por el Grupo Socialista.

El señor **CARRO GARROTE**: Tal como figura en la exposición de motivos, la carretera N-651 a su paso por Fene sufre un importante deterioro que se acumula al del periodo anterior al año 2003, año en el que entró en funcionamiento la autopista que llega a Ferrol. Se creyó que dicha autopista quizá sería la solución a esta vía o que ésta quedaría sin tráfico una vez que la autopista entrara en funcionamiento, aunque realmente eso no ha sido así y no lo ha sido por varias circunstancias: en primer lugar, porque la vía supone la entrada a una zona importante de la ciudad de Ferrol y, por tanto, hay una parte del tráfico que sigue entrando por ahí, especialmente el que va dirigido al polígono da Gándara y particularmente también en tanto que no se acabe de construir el ramal de la autopista que da entrada a ese polígono da Gándara. Por lo tanto, esta vía mantiene un nivel de tráfico muy alto y el impacto del mismo en el entorno urbano de Fene es enorme. Es por esto por lo que es necesario humanizar ese entorno, aparte de rehabilitar la calzada y la vía tanto en señalización horizontal como vertical, pero es necesario también humanizar el entorno de la travesía de Fene al paso por el centro del municipio; por este motivo es por el que incluimos en la proposición no de ley la necesidad de que el proyecto se elabore en colaboración con el ayuntamiento, para que éste pueda aprovechar esta ocasión de rehabilitación de la calzada y de la vía con el fin de actuar sobre el entorno urbano y proceder, como digo, a mejorar y a humanizar ese tramo de travesía. En estos momentos, además, están ya en marcha proyectos entre los tramos de Paderne y Pontedeume —en Campolongo y Pontedeume hay dos proyectos importantes en la travesía urbana de ambos lugares— y también hay un proyecto importante para Cabanas, con lo cual, entre Paderne y Ferrol, falta ese tramo Cavanass-Ferrol, que es lo que instamos a que se resuelva. Hablamos de la necesidad de una rehabilitación integral del firme, con señalización horizontal y vertical y accediendo a las intersecciones

de la vía. Por tanto, creemos que es necesario instar al Gobierno a que aborde las obras antedichas entre los kilómetros 20 y 30 de la N-651 y los kilómetros 4 y 5 de la F-14, que es el tramo final de entrada en la ciudad de Ferrol. Insistimos en la necesidad de la colaboración con el ayuntamiento en la elaboración del proyecto y esperamos que todo esto contribuya a humanizar el paso de la N-651 por la localidad de Fene, tal como hemos expuesto.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): ¿Grupos que desean intervenir? Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Vamos a apoyar la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista y lo vamos a hacer porque este es un tema pendiente de solución, ya que se trata del tramo urbano de una vía de carácter estatal, la N-651, que fue famosa precisamente por darse en ella, a su paso por este ayuntamiento, los colapsos de tráfico más grandes que había en Galicia hasta el año 2003. Afortunadamente, esta situación fue superada a través del acceso por autovía a Ferrol pero, al mismo tiempo, es muy necesario integrar el vial en una estructura de carácter urbano en un ayuntamiento cuyo núcleo fundamental de población es precisamente este lugar por el que pasa la N-651, entre Santa Ana o Rego da Moura y la Puerta del Sol. Indudablemente, sería muy importante que antes de hacerse esta actuación, prometida por parte de la Dirección General de Carreteras y que está pendiente desde hace algún tiempo, se negociasen las características del proyecto con el ayuntamiento, que es una parte fundamental y, desde luego, insustituible para llevar a cabo el proyecto. Por eso, consideramos que aprobando esta proposición no de ley hacemos un servicio para acelerar la ejecución del proyecto, pero también queremos llamar la atención sobre la necesidad de que la Dirección General de Carreteras no actúe en ningún momento, no ya sin coordinarse con el ayuntamiento, sino sin decidir las características del proyecto con el mismo, no vaya a ser que se vuelvan a acometer algunas actuaciones que después sean objeto de discrepancia vecinal o incluso de disputa por parte de la Administración local. En todo caso, lo importante es que se haga esta obra y que se haga en el horizonte temporal del año 2006. Sería interesante que este aspecto pudiese figurar también en la proposición no de ley que hoy se va a apoyar, desde luego, con nuestro voto favorable.

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

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Señorías, el Grupo Parlamentario Popular va a dar el voto favorable a esta proposición no de ley presentada, aunque la verdad es que entiendo que es innecesaria puesto que el Gobierno está ya con estas obras de mantenimiento y de conservación de la N-VI, concretamente

con cargo al programa 513.C. Creo que no es necesario que desde el Parlamento y precisamente el grupo que da apoyo al Gobierno, que es el Partido Socialista, se inste al Gobierno a que continúe realizando las obras contenidas en el programa 513.C, de mantenimiento y conservación de las carreteras. En todo caso, bienvenida sea esta proposición no de ley instando al Gobierno a que ejecute esta importante obra de mantenimiento y conservación.

Lo que sí querría dejar claro es que en una moción aprobada en el Ayuntamiento de Fene con el voto favorable del Partido Socialista y presentada por el Partido Popular se habló ya de que era imprescindible este tipo de actuación. Como no se ha citado aquí, quiero dejar claro que es muy importante la conexión de la autopista con la N-VI porque está habiendo muchos accidentes en la zona de la carretera de acceso entre Barallobre y Magalofes, que probablemente sea uno de los puntos que necesiten una actuación más importante de acuerdo, como aquí se decía por parte de los dos grupos políticos que me han precedido en el uso de la palabra, con el Ayuntamiento de Fene. Creo que es importante que se hagan esas obras, aunque pienso que es innecesario que desde el Grupo Parlamentario Socialista se inste al Gobierno socialista a que continúe realizando las obras ya iniciadas con cargo al programa 513.C, que no es más que mantenimiento y conservación. Me gustaría saber, si alguien lo conoce, qué podría suponer en pesetas o en euros la reparación de esta obra porque sería muy significativo. En todo caso, está claro que si lo que hay que hacer, tanto en Fene como en toda la comarca, es sacar adelante las obras con proposiciones no de ley, probablemente las del Partido Socialista serían determinantes para que el Gobierno abordase dos cuestiones fundamentales: la primera, la ronda oeste, que tanto se ha venido solicitando durante muchos años y que todavía está pendiente por la aprobación en el Pleno de la modificación del Plan General de Urbanismo, y lo que es imprescindible —me gustaría que fuera el propio Partido Socialista el que presentara esa proposición no de ley al Gobierno— es que, además de estas obras de mantenimiento y conservación, se ocupara de que saliera adelante definitivamente la tercera fase del polígono industrial de Vilar do Colo, porque, a día de hoy, la segunda ya está completamente comprometida.

Por ello, el Grupo Parlamentario Popular va a votar favorablemente estas obras de mantenimiento y conservación que, sin ninguna duda, sin necesidad de esta proposición no de ley, el Gobierno tenía previsto en sus actuaciones para el presente año.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): El señor Jané me ha pedido que se viera al final el punto 3 del orden del día porque él está en la Junta de Portavoces. Si les parece bien, lo veremos al final de esta sesión.

— **RELATIVA A LA MODIFICACIÓN DEL REAL DECRETO 801/2005, DE 1 DE JULIO, POR EL QUE SE APRUEBA EL PLAN ESTATAL 2005-2008, PARA FAVORECER EL ACCESO DE LOS CIUDADANOS A LA VIVIENDA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001538.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al punto número 4, que es la proposición no de ley relativa a la modificación del Real Decreto 801/2005, de 1 de julio, por el que se aprueba el Plan Estatal 2005-2008 para favorecer el acceso de los ciudadanos a la vivienda. Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Matos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: La proposición no de ley que hoy debatimos a instancias del Grupo Parlamentario Popular pretende mejorar el vigente Plan de Vivienda en unos aspectos puntuales que benefician, sobre todo, a los destinatarios de dicho plan. No pretende mejorar la desastrosa gestión del Ministerio de Vivienda en cuanto a la financiación del plan. Las medidas que contiene la PNL no pueden sustituir lamentablemente el año que se ha perdido, pero sí mejorar, como he dicho, el acceso a la vivienda protegida en determinados aspectos que van dirigidos a los destinatarios del plan.

Como saben todas SS.SS., nosotros no nos opusimos al nuevo Plan de Vivienda, no podíamos hacerlo, puesto que la ministra, en un arrebató de lucidez, había optado por abandonar las tesis iniciales de esta legislatura en las cuales citaba como ejemplo el Chile de Allende y sí optó por mantener las líneas del anterior plan. El nuevo plan mantiene el mismo concepto de actuaciones protegibles, la promoción de viviendas de nueva construcción para venta, arrendamiento y uso propio, la promoción de vivienda protegida calificada como de promoción pública, la adquisición de vivienda existente, la rehabilitación de áreas urbanas degradadas y la urbanización de suelo. Mantiene también la misma estructura de ayuda, los préstamos cualificados que el nuevo plan llama préstamos convenidos, las subvenciones a la construcción de viviendas protegidas, las ayudas estatales directas a la entrada y la subsidiación de las cuotas de amortización. También mantiene la misma tipología de vivienda, la vivienda en régimen especial y la vivienda protegida de precio general, añadiéndole un tipo de vivienda nuevo, la vivienda concertada, que fue aprobada por esta Comisión en una proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Pero hay algunos aspectos del plan que en su día propusimos incorporar; no se nos hizo caso y hoy solicitamos el apoyo de los grupos parlamentarios. En primer lugar, pretendemos que se mantenga el mismo nivel de ayudas a la adquisición de vivienda protegida que estaban fijadas en el Plan 2002-2005 en este nuevo Plan 2005-2008, y esto es porque el nuevo plan hace un cambio en lo que

es la ayuda directa a la entrada y sustituye el concepto anterior, que era un porcentaje sobre el precio de la vivienda, por una cantidad fija. Esto hace que en las viviendas superiores a 80 metros, entre 80 y 90 metros, que son las más habituales en los planes de vivienda, las ayudas directas disminuyan considerablemente.

He hecho un supuesto con los precios básicos que se barajan aquí en la Comunidad de Madrid y las diferencias son las siguientes. En primer lugar, si aplicáramos los precios de vivienda protegida para una vivienda de 90 metros cuadrados con su garaje incorporado, como exige el Plan General, nos sale que las ayudas que hubiera tenido una familia por el plan anterior con estos mismos precios cuyos ingresos son inferiores a una vez y media el Iprem, 17.000 euros, entre una vez y media y dos veces y media, 12.900 euros, y entre dos veces y media y tres veces y media, 8.092 euros, en primer lugar serían el 11 por ciento; en segundo lugar el 8 por ciento y en tercer lugar el 5 por ciento. Sin embargo, esas ayudas han sido sustituidas por una cantidad fija de 7.000 euros para los ingresos inferiores a dos veces y medio el Iprem y de 4.000 euros entre dos veces y media y tres veces y media. Esto significa que una familia con unos ingresos inferiores a una vez y media el Iprem tenga una subvención menor que la del plan anterior en 10.800 euros; si es una familia cuyos ingresos son entre una vez y media y dos veces y media, una subvención inferior a 5.900 euros, y para el caso entre dos veces y media y tres veces y media el Iprem, una diferencia menor en 4.092 euros. Es verdad, y nos lo puede decir el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, que en los casos de viviendas de 50 y 60 metros, al ser una cantidad fija, la ayuda directa a la entrada es mayor, pero esos son los casos menores que se realizan en toda España. Lo normal es que sean superiores a 80 metros cuadrados y, por tanto, la diferencia de la subvención es así. La modificación que creemos conveniente del nuevo Plan de Vivienda es simplemente añadir un párrafo al artículo que habla de las ayudas directas a la entrada que diga que en ningún caso esas ayudas serán inferiores al 11 por ciento para las familias con unos ingresos inferiores a una vez y media el Iprem, al 8 por ciento para las familias cuyos ingresos sean entre una vez y media y dos veces y media y no sean en ningún caso inferiores al 5 por ciento para ingresos entre dos veces y media y tres veces y media. Porque no es lógico, con los esfuerzos que dice que está haciendo el ministerio en materia de vivienda, que la familia en la vivienda tipo habitual entre 80 y 90 metros tenga unas subvenciones menores que en el plan anterior.

La segunda propuesta que hacemos es la de las ayudas a los inquilinos. El nuevo decreto incorpora una medida que ya estableció en el plan de choque, que fue dotar a los inquilinos de viviendas de una subvención de 240 euros mensuales, con una limitación y un máximo para recibir esa ayuda de dos años. Esto lo consideramos una limitación totalmente antisocial. La subvención de 240 euros mensuales al inquilino debe persistir mientras

permanezca en su misma situación precaria. No es normal retirarle esa subvención de 240 euros mensuales a los dos años, sea cual sea su situación económica, porque, si persiste, no tienen otra solución que irse a la calle porque no tienen la subvención de los planes de vivienda. Además, esta prolongación de la ayuda mientras dure la misma situación precaria de la familia se establece en todas las comunidades autónomas, lo que ocurre es que el ministerio solo financia dos años y esto nos parece una medida completamente antisocial.

En la tercera propuesta se pretende flexibilizar los requisitos de financiación de los programas de rehabilitación aislada de edificios y viviendas. En el nuevo plan se limita demasiado, exclusivamente a materias de accesibilidad para minusválidas, a materias de estanqueidad, es decir humedades, o a materias de energía. Pero cuando no se tiene ningún problema de estos y la vivienda está en mal estado por tener una antigüedad mayor a 30, 40 ó 50 años no se pueden obtener ayudas a la rehabilitación y creemos que se deben flexibilizar más los requisitos porque hay muchísimas viviendas en España que están vacías y en mal estado, que no sufren ninguna de esas características que establece el real decreto, pero que necesitan, sin lugar a dudas, una rehabilitación para poder introducirlas en el mercado. Por tanto, proponemos flexibilizar los requisitos para que se puedan financiar programas de rehabilitación aislada de edificios y viviendas.

La cuarta propuesta hace referencia a la promoción de viviendas protegidas en régimen de arrendamiento con opción de compra. Este programa no existía tampoco en el plan anterior, pero muchas comunidades autónomas, el ejemplo más claro es Madrid, lo introdujeron en sus planes de vivienda con un enorme éxito y con una enorme demanda sobre todo de jóvenes, que son personas que no tienen los suficientes medios para acceder a una vivienda en estos momentos, que pueden alquilarlas y dentro de siete años, cuando su situación cambie, pueden optar a la compra de la vivienda. Estos programas de viviendas no están impedidos por el real decreto, pero no obtienen financiación por parte del Gobierno y están siendo soportados exclusivamente por las comunidades autónomas. Se deben incorporar al nuevo Plan de Vivienda estos programas debido a la experiencia que ya están teniendo en las distintas comunidades autónomas.

Otra propuesta que se hace en el punto 5.º, que la retiramos porque ya fue acordada por el Gobierno después de haberse presentado la proposición no de ley, es la línea de crédito con el Instituto de Crédito Oficial, el ICO, para facilitar a las administraciones públicas el ejercicio de los derechos de tanteo y retracto sobre la vivienda protegida como instrumento de lucha contra el fraude. Como esa línea ya fue creada en noviembre, dos meses después de presentada esta proposición no de ley, señora presidenta, retiramos el punto 5.º de la proposición no de ley.

Solicitamos modificar los artículos 5, 7, 13, 20 y 33 con el fin de evitar invadir competencias propias de las comunidades autónomas. Estos artículos fueron modificados en la tramitación del Plan de Vivienda a instancia del Grupo Parlamentario Popular, pero no han quedado claros y están creando muchísimas confusiones en las comunidades autónomas. Antes de que puedan llegar a plantearse conflictos de competencias por una interpretación diferente entre las comunidades autónomas y el Ministerio de Vivienda, pretendemos que esos artículos sean otra vez consensuados y redactados para que no invadan las competencias de las comunidades autónomas.

Al principio me referí a la desastrosa gestión de los programas de vivienda, y está siendo así. El Plan de Vivienda, que tenía que haberse aprobado en enero de 2005, se aprobó en julio de 2005 y los primeros convenios con las comunidades autónomas se firmaron en diciembre de 2005, es decir, prácticamente acabando el año, y los últimos, durante los meses de enero y febrero de 2006. Por tanto, se ha perdido un año en la financiación. Los porcentajes que está manejando el Ministerio de Vivienda del grado de ejecución de los planes de vivienda son ridículos, con una media del 40 por ciento de ejecución en todo el Estado español, atribuyendo a comunidades como Madrid un grado de ejecución del 26 por ciento. Esto es absolutamente falso. Las comunidades autónomas han venido gestionando sus propios planes de vivienda de una manera exquisita.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Matos, debe ir terminando.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Desde la aprobación del Real Decreto 801/2005, que fue en julio, todas las comunidades autónomas han venido calificando viviendas a un ritmo magnífico, que ya han llegado a superar los objetivos planteados por el Ministerio de Vivienda. Lo que ocurre es que como el Ministerio de Vivienda firmó los convenios a finales del año 2005 está dando unos resultados desastrosos en la gestión de la financiación del Plan de Vivienda. Pero eso, como dije al principio, no es lo que pretende esta proposición no de ley. Esta proposición no de ley pretende modificar cuatro aspectos concretos del Plan de Vivienda con la idea de mantener los mismos niveles de ayuda para las familias que tenía el Plan de Vivienda 2002-2005 y para ello solicitamos el apoyo de los grupos parlamentarios de esta Comisión.

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

El señor **ANDREU DOMINGO**: La verdad es que encontramos más que razonada esta proposición no de ley del Grupo Popular y anunciamos que contará con nuestro voto a favor. Ya que antes no he podido hablar

por alusiones me pregunto si, ante la exquisitez de la intervención del señor Matos, querrán un voto de una persona que, en su opinión, practica el imperialismo, que está dotada de una cierta hipocresía y cercana a la kale borroka, según han expresado anteriormente. Represento a un partido político de una impecable trayectoria democrática —no sé si todo el mundo puede decir lo mismo— y no entiendo cómo se está pidiendo que el conjunto del Estado español pueda tener voz y participar en el referéndum sobre el Estatuto de Cataluña y que nosotros como partido político con implantación en la Comunidad de las Illes Balears no podamos opinar y no podamos estar al lado de las protestas cívicas que se han hecho contra estos proyectos. Tendrán mi voto, pero ya saben de quien procederá.

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

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Antes de entrar a valorar desde la perspectiva del Grupo Socialista cada una de las propuestas del Grupo Popular en su proposición no de ley, me gustaría aclarar algunos de los datos generales del Plan de Vivienda 2005-2008. Quiero recordar a SS.SS., aunque creo que lo tendrán presente, que este plan supone una inversión de 6.822 millones de euros a lo largo de la ejecución de los cuatro años de vigencia del plan, que va a proporcionar una ayuda para que puedan disponer de una vivienda a 720.000 familias, lo que supone que el número de actuaciones va a ser superior en un 63 por ciento al que había en el Plan de Vivienda 2002-2005, que fueron solamente 442.000. Por tanto, cuando el Grupo Popular dice que lo que se pretende con esta proposición no de ley es ayudar más o equipar este plan de vivienda al de 2002-2005, creo que hay que matizarlo bastante. ¿Usted qué quiere, renunciar a esos 3.400 millones más que supone este plan para volver al Plan de Vivienda 2002-2005, o usted está proponiendo que en cada una de las ayudas nos equiparemos al anterior Plan 2002-2005 y, por tanto, superar los 6.822 millones de euros? ¿Usted nos está proponiendo que superemos los 6.822 millones de euros? Eso tuvieron tiempo de hacerlo durante sus ocho años de Gobierno y, evidentemente, no invirtieron ni mucho menos estas cantidades.

También me voy a referir a algunos de los aspectos que usted ha comentado en cuanto a cantidades concretas. Usted no ha especificado las tipologías de las distintas áreas que hay. Le voy a poner algunos ejemplos. En el caso de una vivienda de 80 metros cuadrados con garaje y trastero las ayudas que se dan no son iguales para todos los casos. Para salarios inferiores a 2,5 veces el Iprem, si se trata de un municipio del grupo A son 19.651 euros, si se trata de jóvenes, 22.651 euros; si es una vivienda del grupo B, 17.017, pero si se trata de jóvenes son 20.017; en el caso del grupo C son 15.674 y cuando se trata de jóvenes 18.674. Entre 2,5 y 3,5 el Iprem, para el grupo A, 8.410 y cuando son jóvenes 11.410;

para el grupo B, 7.321 y cuando son jóvenes 10.321; en el caso del grupo C, 6.751 y para jóvenes 9.751. Por tanto, no me diga que esas ayudas se ven mejoradas solamente cuando se trata de viviendas de 50 metros cuadrados, porque también se refiere a viviendas de 80 metros cuadrados. Probablemente, cuando sean de más de 80 metros cuadrados, puede que ya la ayuda sea inferior a lo que se daba en proporción a la superficie del piso, pero cuando se hace una plan de vivienda hay que optar y aquí se ha optado por llegar al mayor número posible de beneficiarios y también se ha tomado otra decisión, que es potenciar el alquiler en vez de la adquisición de vivienda protegida. Por darle algunos datos de lo que supone este plan de vivienda en relación con las comunidades autónomas, voy a poner solamente cuatro ejemplos. El Plan de Vivienda 2005-2008 para Andalucía supone más de 1.022 millones de euros y el Plan 2002-2005 supuso 461 millones de euros. Para Cataluña, el Plan 2005-2008 supone 857 millones de euros y el Plan 2002-2005 supuso 391 millones de euros. Para Galicia, el Plan 2005-2008 supone 3.304,5 millones de euros y el Plan 2002-2005, 153,8 millones de euros. Para Valencia, el Plan 2005-2008 supone 489 millones de euros y el Plan 2002-2005, 308 millones de euros. Es decir, prácticamente se ha duplicado la inversión destinada en el Plan de Vivienda 2005-2008 respecto de la inversión que se programó en el Plan 2002-2005. Por tanto, señoría, sepamos de qué estamos hablando. Estamos hablando de un plan que ha más que duplicado la inversión dirigida a actuaciones protegidas, plan que se tiene que hacer necesariamente con la colaboración y el consenso de las comunidades autónomas.

Hablaba el señor Matos de la desastrosa gestión del Ministerio de Vivienda porque el decreto se aprobó en julio de 2005, porque los convenios se firmaron en diciembre, etcétera. Señor Matos, esta cuestión tenemos que tratarla con un poquito más de rigor. Usted sabe perfectamente que cuando se aprueba el decreto marco, que en esta ocasión se ha hecho consensuando y dialogando no solamente con las comunidades autónomas, sino también con los colectivos afectados, con numerosos grupos del sector de la construcción y de la vivienda —se ha hecho mediante esa metodología—, se llega a un amplísimo consenso y, una vez aprobado el Decreto 801 en julio de 2005, evidentemente hay que hablar con las comunidades autónomas, que también tienen que adaptar su legislación al nuevo decreto y se tiene que llevar a cabo una negociación para ver qué tipo de actuaciones interesa a cada comunidad, pues no a todas les interesa la rehabilitación en el mismo sentido, la vivienda protegida o el alquiler, sino que depende de la situación sociológica y económica de cada comunidad autónoma. Eso supone un proceso que tarda un tiempo, pero es una realidad que todos los convenios se han firmado, es decir, todas las comunidades autónomas han visto bien el planteamiento de este decreto y ninguna ha recurrido el Decreto 801/2005.

Siguiendo la línea de los puntos que plantea su proposición no de ley, a nosotros nos encantaría mantener la ayuda de 240 euros mensuales a los inquilinos durante el tiempo que lo necesiten, pero eso haría imposible la planificación económica, ya que no sabemos cuántas de esas personas van a dejar de necesitar esa ayuda. Usted decía que las comunidades autónomas lo siguen haciendo. Evidentemente. No se trata de que el Decreto 801/2005 o el Plan de Vivienda resuelva las situaciones peculiares de cada una de las comunidades autónomas, sino de que sean complementarios y el Plan 2005-2008 atiende a todo aquello que es común a la inmensa mayoría de las comunidades autónomas. Eso tiene que contemplarse aquí. Después hay determinadas modalidades, actuaciones protegidas por las comunidades autónomas, que son particulares de cada comunidad. No es lo mismo la situación de la vivienda de Madrid que la de Castilla-La Mancha. Obviamente, no. Por tanto, esas singularidades de cada comunidad autónoma las tienen que atender quienes tienen la competencia. Ustedes dicen reiteradamente que la competencia en materia de vivienda la tiene la comunidad autónoma. ¡Pues claro!, y también para pagar. ¿Qué hace el Plan de Vivienda? Establecer en el marco que tiene amparo de la Constitución, que es el artículo 149.1.13.^a, en el marco de la determinación de la base y la coordinación de la planificación económica general, determinadas actuaciones protegibles y de lo que se trata es de que dichas actuaciones contempladas en el decreto sean aquellas que podríamos considerar el denominador común de la inmensa mayoría de las comunidades autónomas. Así pues, lo de los 240 euros nos encantaría, pero comprenda usted que también las comunidades autónomas tienen que complementar este plan en función de sus necesidades.

Lo mismo digo con respecto al punto 3, flexibilizar los requisitos para la financiación de los programas de rehabilitación aislados de edificios y viviendas. Sabe usted perfectamente, señor Matos, que el Plan de Vivienda apuesta fundamentalmente por la rehabilitación integral y por la rehabilitación de núcleo o de casco histórico. Esa es la apuesta fundamental y ahí es donde va la mayoría del dinero. Por cierto, que este Plan de Vivienda destina mucho más dinero a rehabilitación que el Plan 2002-2005 —reconozcamos eso—, pero todo no lo puede solucionar y usted pretende que lo arregle todo. Todo no, porque además vuelvo a insistir en que la competencia en materia de vivienda es de las comunidades autónomas. ¿Qué se ha hecho con respecto a la rehabilitación aislada? Pues una apuesta para que se complemente lo que supone el código técnico de la edificación. La accesibilidad es una necesidad; es una apuesta estratégica del Gobierno, y consideramos que se tiene que contemplar ya que también es un elemento común a todas las comunidades autónomas.

Puntos 4 y 5. Con el punto 4, señor Matos, estamos de acuerdo. No hay absolutamente nada en el decreto que impida que la promoción de vivienda protegida con

opción de compra tenga subvención. Otra cosa es que, una vez que la empresa vaya a vender esa vivienda, se tiene que atener a lo que dice el real decreto, pero no hay nada que lo impida. Como he dicho antes, esto fue un elemento de debate...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Contreras, termine.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Voy terminando.

Este fue un elemento importante de debate entre comunidades autónomas y Ministerio de Vivienda y el ministerio optó por adoptar esta solución, que era lo que pedía una parte de las comunidades autónomas, probablemente, aunque no lo sé con certeza, las del Partido Popular. No hubo inconveniente en eliminar los elementos del decreto que hacían referencia a ese impedimento.

En cuanto a lo del ICO, usted mismo ha reconocido que está contemplado y que por tanto lo retiraba. Y con respecto al punto 6, le digo con muchísima brevedad —lamento no tener más tiempo— que es un tema muy importante y que aquí se ha sido exquisito en el respeto a las competencias de las comunidades autónomas. Usted —fíjese qué detalle— hace referencia a los artículos 5, 7, 13, 20 y 33, pero se olvida de mencionar dos artículos importantísimos que dan cobertura para que no haya confusiones; no los nombra. Se trata, por un lado, del artículo 2.9, el cual voy a leer rápidamente. Dice: Viviendas protegidas. Se entenderá por viviendas de protección oficial o viviendas protegidas las así calificadas o declaradas por el órgano competente de las comunidades autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla que cumplan los requisitos establecidos en este real decreto. Es decir, hay dos condiciones. Una es que quienes deciden qué viviendas son de protección oficial y por tanto pueden recibir ayuda son las comunidades autónomas. No califica el ministerio, sino la comunidad autónoma, por lo que desde esa perspectiva las posibles dudas relativas al menoscabo de la competencia por parte del Ministerio de la Vivienda respecto de las comunidades autónomas, esa sombra de duda que usted ha planteado, debe desaparecer.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene que terminar ya, señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: El otro artículo es el 8.2, el cual le recomiendo que se lo lea para que vea que hay un absoluto compromiso con el respeto a las competencias de las comunidades autónomas.

Termino diciendo que el señor Matos reconoce que los convenios se han aprobado recientemente, por lo que aún no ha habido tiempo de valorar sobre la práctica este decreto. Cuando haya transcurrido un año, podremos hablar de los planteamientos que hace y, con la experiencia, ver qué se puede modificar en el sentido que usted ha dicho o en otro, pero ahora es prematuro.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): La Presidencia pide a los diputados que se ajusten al tiempo. **(El señor Contreras Pérez: Es que no veía la luz.—Risas)** En este caso he dejado al señor Matos y al señor Contreras un poco más de tiempo, pero agradecería a los señores diputados que se ajustasen al tiempo previsto.

— **RELATIVA A LAS ACTUACIONES EJE PIRENAICO N-260. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001588.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al punto sexto del orden del día, que es la proposición no de ley relativa a las actuaciones del eje pirenaico N-260.

En este punto habrá dos intervenciones. En primer lugar, la del señor Pintado y, en segundo lugar, la del señor Lanzuela, del Grupo Popular.

Tiene la palabra el señor Pintado.

El señor **PINTADO BARBANOJ**: Antes de entrar en materia, quiero hacer una precisión sobre la enmienda presentada por el Grupo Popular, y es que donde dice de modificación tiene que decir de adición.

Esta iniciativa que hoy presenta el Grupo Popular trae causa de lo que ha ocurrido durante este último invierno en el denominado eje pirenaico N-260, en lo que afecta a los tramos de la provincia de Huesca. El objetivo concreto es dar solución definitiva a lo que el Grupo Popular entiende que es un estrangulamiento de los accesos al valle de Benasque por parte de los turistas, los vecinos y los habitantes de este territorio, que es lo que supone el planteamiento de esta carretera. Sabemos y reconocemos que hay un problema medioambiental de bastante importancia, denominado Congosto de Ventanillo, en tanto en cuanto se tienen que ver y valorar las cuestiones relacionadas con las actuaciones mediambientales. Son problemas que tienen solución, problemas que el Gobierno de la nación tiene acometer con la suficiente celeridad y la suficiente valentía. La iniciativa que presentamos hoy a la Cámara no tiene por qué tener ningún problema para su aprobación, ni para el propio Grupo Socialista, porque establece una serie de cuestiones mínimas en cuanto a las actuaciones administrativas referidas al tramo entre Campo y Castejón de Sos, a esa problemática a la que he hecho referencia. En definitiva, ha habido tiempo suficiente, porque ya han pasado dos años de Gobierno socialista, para que puedan plantear esa solución.

En nuestra proposición no de ley también hacemos referencia a los tramos restantes, que afectan a Castejón de Sos hasta el límite de la provincia de Lérida. Señorías, durante la legislatura anterior el Grupo Popular fue capaz de ejecutar el tramo entre Campo y Aínsa, hoy ya puesto en servicio, y el inicio de una obra fundamental dentro de denominado eje pirenaico del tramo entre Sabiñánigo

y Fiscal, que hoy tiene un buen ritmo de aceptación. La premisa fundamental que establece el Grupo Popular en cuanto a la mejora de este tramo es la garantía para los ciudadanos en cuanto a la seguridad, para evitar el grave problema de los desprendimientos que han ocurrido durante este invierno al estar cerrado al tráfico tanto de mercancías como de personas durante más de 24 horas alternativamente en distintos días, que haya suficiente garantía para que tanto personas como mercancías puedan circular y llegar a todo el valle de Benasque. Ustedes también saben que las necesidades de los servicios no son solamente de los habitantes sino que es un paraje turístico de una gran trascendencia, ya que se sitúan al final del mismo valle las pistas de esquí de Cerler y ese importante paraje denominado Parque Natural Posets-Madaleta. Ha llegado el momento de que el Gobierno tome en serio y definitivamente esta actuación. El Grupo Popular pretende con esta iniciativa que se puedan acelerar todos los trámites para que el eje pirenaico pueda beneficiar no solo a la comunidad aragonesa en cuanto a la interconexión de todos los valles, sino también a la comunidad catalana y a la comunidad navarra. Han de demostrar capacidad en la ejecución y no solo voluntad y declaración de intenciones. Les emplazo, señores del Gobierno, señores del Grupo Socialista, para que pasen de las buenas intenciones a los hechos y que se dejan de tantas palabras. La responsabilidad depende de ustedes, por ello son el Gobierno de la nación. Entendemos que son unos tramos fundamentales para dar servicio definitivo a todo el tramo del eje pirenaico.

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

El señor **LANZUELA MARINA**: En el año 2000, poco tiempo después de que se iniciara la VII Legislatura, se aprobó en el Pleno del Congreso por prácticamente la unanimidad de los miembros que aquel día asistían, que eran más de trescientos diputados, una ambiciosa iniciativa presentada por los Grupos Popular, Socialista y Mixto, concerniente a la línea ferroviaria Sagunto-Teruel-Zaragoza-Huesca-Canfranc. Esta propuesta fue presentada por tres diputados aragoneses de los citados grupos y tuvo, como acabo de decir, el apoyo prácticamente unánime de todos los grupos. Pocos días antes se había celebrado una cumbre hispano-francesa en Santander, en la cual el presidente Aznar y su ministro Álvarez-Cascos habían pujado seriamente por esta línea y obtenido el respaldo del Gobierno francés. Meses después de haberse hecho este compromiso tan serio, en el Pleno del Congreso de los Diputados el ministro Álvarez-Cascos iba más allá de lo que ya era una ambiciosa iniciativa y ponía en funcionamiento las licitaciones, adjudicaciones y construcción de la alta velocidad, nada menos que entre Zaragoza y Huesca, que hoy es una magnífica realidad. El ministro dejó bien claro en el Boletín Oficial del Estado durante el año 2003

las licitaciones y adjudicaciones de los proyectos de la línea entre Huesca y Canfranc, Alerre-Ayerbe, Ayerbe-Caldearenas, Caldearenas-Jaca y Jaca-Canfranc, además del proyecto constructivo —abro comillas— reapertura del túnel internacional de la línea férrea Zaragoza-Pau y remodelación de la estación de Canfranc —cierro comillas—. Han pasado casi tres años desde aquellas adjudicaciones y no conocemos qué es lo que pasa en el Ministerio de Fomento. Mi grupo no lo conoce, y tampoco la sociedad aragonesa, que de manera unánime apoya este proyecto tan importante para Aragón, pero también para España y muy particularmente para comunidades como la valenciana. Tengo que recordar también —hoy lo publica claramente el diario de mayor tirada en mi comunidad autónoma, *Heraldo de Aragón*— que estos tramos quedaron perfectamente licitados y adjudicados en 2003, incluso se citan hoy las empresas porque el ministerio dirigido entonces por Álvarez-Cascos dejó perfectamente claros esos cinco proyectos. Reiteramos que han pasado casi tres años y desconocemos qué es lo que está pasando con esta infraestructura tan importante, tan necesaria y apoyada por unanimidad en mi tierra aragonesa. Tengo que decir también que el ministro Álvarez-Cascos, más allá de lo que habíamos aprobado aquí en junio de 2000 respecto al tramo Teruel-Zaragoza, en abril de 2004 había incluido en alta velocidad este tramo y había 81 kilómetros en ejecución, 32 kilómetros en proyecto y 60 en estudio informativo. También se están dando aquí determinadas circunstancias que nos hacen temer retrasos difícilmente explicables. No querría que los dos grupos principales que hay en Aragón entráramos hoy en ningún tipo de disputa, sino que ambos grupos apoyaran claramente, al menos así lo hemos dicho reiteradamente en Aragón y en el conjunto de España, la proposición que dice que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que en un plazo no superior a tres meses envíe a esta Cámara un calendario detallado de la previsión del Ministerio de Fomento para el inicio de las obras de ejecución de los cinco proyectos que he citado y que corresponden al tramo entre Huesca y Canfranc. Así lo deseo hoy más como aragonés que como perteneciente a un grupo al que me honro pertenecer.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): ¿Algún grupo desea intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Becana.

El señor **BECANA SANAHUJA**: Señora presidenta, anuncio ya el desconcierto absoluto de este grupo parlamentario al ver como con nocturnidad, alevosía y grave irresponsabilidad el Grupo Popular introduce en una proposición no de ley, que se había anunciado en el orden del día para debatir tramos pendientes sobre el eje pirenaico, un tema tan importante para los aragoneses y para el conjunto de los españoles como es la conexión por ferrocarril con Francia a través de Canfranc. Este es un tema histórico, de trascendental importancia, que consi-

deramos debería tener un tratamiento absolutamente diferenciado para el que hoy se nos convocaba, que era el del eje pirenaico. En consecuencia, ya que se ha hecho una apelación a la responsabilidad por parte de los grupos mayoritarios, nuestro grupo apela formalmente al Grupo Popular a que retire esa enmienda, a que hoy debatamos sobre lo que nos ha convocado la Mesa de esta Comisión a debatir y dediquemos un punto específico en otra Comisión de Fomento o en el propio Pleno del Congreso para debatir un tema tan importante como es el de Canfranc. No hacerlo así sería provocar directamente el desacuerdo para el que se hacía un llamamiento desde el grupo proponente. **(El señor vicepresidente, Martínez Sieso, ocupa la Presidencia.)**

Entrando ya en la cuestión que figura en el orden del día, relativa a la ejecución de los tramos pendientes en el eje pirenaico, quiero anunciarles que la voluntad de nuestro grupo era inicialmente votarla favorablemente porque se presentaba una iniciativa en términos idénticos a la que fue capaz de obtener la unanimidad en las Cortes de Aragón. Por respeto al acuerdo alcanzado en las Cortes de Aragón y por respeto a los habitantes de los valles pirenaicos, nuestro grupo está dispuesto a apoyar la iniciativa que presenta el Grupo Popular en los términos en que ha sido presentada, y no en los términos en los que se pretende modificar de forma irresponsable, porque no queremos que nadie extienda la mínima duda sobre el interés del Ministerio de Fomento en impulsar el eje pirenaico a través de la N-260. Señorías, vamos a votarla favorablemente a pesar de que la iniciativa que se nos presenta sobre este eje es una iniciativa oportunista y con un alto componente demagógico, al igual que lo que se ha intentado hacer con la enmienda sobre la vía de Canfranc. En primer lugar, es oportunista porque esta iniciativa sobre el eje pirenaico se presenta a partir de un accidente natural, unos desprendimientos que se produjeron en el Congosto del Ventanillo, que impiden la circulación hacia la parte alta del valle del Ésera; accidente natural, como es obvio, para nada imputable a la acción del Gobierno. En todo caso, la acción del Gobierno lo que requeriría de esta Comisión sería una felicitación porque una vez producido ese accidente natural en una época de alta actividad turística, especialmente por el deporte de la nieve, se solucionaron con agilidad, rapidez y eficacia los problemas producidos por el desprendimiento por la propia demarcación de carreteras del Estado en la provincia de Huesca. Nuestro grupo quiere transmitir desde esta Comisión la felicitación al Gobierno porque eran días críticos para los intereses económicos del valle y porque la solución se ejecutó con eficiencia y con rapidez.

En segundo lugar, es una iniciativa demagógica por parte del Partido Popular, y como una imagen vale más que mil palabras, voy a mostrarlo con una imagen de dos resúmenes de prensa. Un resumen de hoy mismo es del *Diario del Alto Aragón*, donde el diputado que ha defendido la proposición pide soluciones definitivas a este problema y critica la exasperante lentitud del Gobierno

con las infraestructuras en nuestra provincia. El otro resumen de prensa es de fecha 17 de julio de 1997, de hace ya nueve años. El titular dice que el Ministerio de Fomento —entonces dirigido por el Partido Popular— desbloquea los trámites del eje pirenaico oscense, y el diputado que hoy ha defendido esta proposición alaba el carácter de compromiso y seriedad rigurosa asumido por el director general ante los alcaldes para impulsar al máximo las comunicaciones del eje pirenaico. En concreto, sobre el Congosto del Ventanillo se dice, hace nueve años, que no se tocará por nada en absoluto, salvo las mejoras en accesos de entrada y salida, arreglos de firme y cambio de algunos mojones. Además, Ángel Pintado explica que la alternativa más viable será un túnel paralelo de desviación. Señorías, de esto hace nueve años y hoy se intenta imputar la culpa a un Gobierno que apenas hace dos años que ha tomado posesión. Señorías, nuestro grupo va a votar favorablemente la propuesta porque cuando hablamos de infraestructuras de este calibre estamos hablando de intereses de mucha gente, estamos hablando de accesibilidad a servicios básicos de gente que vive en una parte del territorio alejada de donde se prestan esos servicios. Por esa responsabilidad y porque nuestro grupo está satisfecho del ritmo que llevan las actuaciones puestas en marcha —que fueron expuestas ya a los agentes económicos de la comarca del Alto Ésera en la sede del Ministerio de Fomento a comienzos de año, que las acogieron favorablemente— queremos votar a favor de estas infraestructuras.

Señorías, en dos años se han corregido los desaguiados que impedían el pleno funcionamiento del tramo de Campo-Aínsa, restaurando el talud de Foradada y llevando la acometida eléctrica para que se pudiera iluminar el túnel de Campo. Se ha modificado el proyecto de Sabiñánigo-Fiscal en sus puntos más problemáticos y se ha dotado presupuestariamente la obra. Se ha licitado el proyecto entre Balupor y Fiscal, hace apenas unos días. Se ha segregado el puente de Castejón para licitar la obra en este mismo año. Se ha modificado la estrategia en la tramitación administrativa del proyecto Campo-Castejón, segregando el Congosto del Ventanillo del resto, puesto que su alto valor ambiental le otorga un tratamiento específico, que impida la ralentización del resto del tramo. Sobre el Congosto del Ventorrillo se acometerán obras de mejoras en tanto se redacta y aprueba la alternativa definitiva, y sobre el resto del tramo entre Campo y Castejón se acabará la redacción y tramitación del proyecto para ponerlo en marcha con la mayor brevedad de tiempo posible. Señorías, en esto estriba la diferencia entre la acción de los dos gobiernos: en ocho años el Partido Popular llenó la provincia de Huesca de anuncios, de palabras huecas y de piedras primeras y solitarias y en dos años el Gobierno socialista ha puesto máquinas a trabajar en todos los grandes ejes de comunicación de la provincia. Con este aval, señorías, vamos a votar a favor de la iniciativa que hoy nos pro-

pone continuar trabajando en el eje pirenaico. **(El señor Lanzuela Marina pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Sí, señor Lanzuela.

El señor **LANZUELA MARINA**: Señor presidente, el diputado portavoz en esta Comisión ha hecho una propuesta...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Perdón, señor Lanzuela, entiendo que se refiere a la propuesta de retirar la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra para manifestarse exclusivamente sobre la aceptación o no de esa propuesta.

El señor **LANZUELA MARINA**: Solo queremos decir que la enmienda de adición está hecha exquisitamente de acuerdo con el Reglamento de esta Cámara y fue presentada el 12 de mayo, como consta en los documentos que los servicios jurídicos de la Secretaría General han entregado hoy a los miembros de la Comisión. Esta es una cuestión de absoluta actualidad en mi comunidad autónoma. Además, nada menos que ayer salió una publicidad institucional tratando de desmentir y criticar a los medios de comunicación aragoneses y diciendo en la misma notables falsedades. Jamás he visto que se trate de corregir y criticar a los medios de comunicación a través de un comunicado hecho con dinero público, y además exponiendo notables falsedades.

— **RELATIVA A RACIONALIZACIÓN DEL DEBATE SOBRE INFRAESTRUCTURAS TERRESTRES EN GALICIA Y MEDIDAS DEL GOBIERNO AL RESPECTO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001639.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Concluido el debate del punto número 6 del orden del día, pasamos al número 7: Proposición no de ley relativa a racionalización del debate sobre infraestructuras terrestres en Galicia y medidas del Gobierno al respecto. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

Tiene la palabra para su defensa el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Para el Bloque Nacionalista Galego es prioritario en este momento conseguir aclarar una situación bastante enredada que viene condicionada por un trato discriminatorio en relación con Galicia, en especial en lo que afecta a las infraestructuras ferroviarias. Para nosotros no es solamente un problema de higiene social, por lo tanto de responsabilidad colectiva y de responsabilidad de las instituciones, sino también un intento de que exista un compromiso serio que lleve a un impulso de las infraestructuras necesarias para el país, específicamente

de las ferroviarias, que consideramos las de más urgencia y en las que Galicia padece un déficit ya tradicional y un contraste cada vez más acentuado con otras partes del Estado español.

Hubo un intento del anterior Gobierno de iniciar la modernización de las infraestructuras ferroviarias, que costó mucho trabajo lograr en la medida en que se partía del supuesto de la exclusión de Galicia cuando el señor Álvarez-Cascos presentó aquel célebre mapa del Plan de Infraestructuras Ferroviarias para la modernización del conjunto de las infraestructuras ferroviarias del Estado español. Conseguimos en el debate político que por lo menos Galicia fuese integrada desde un punto de vista simbólico y aparential, e incluso que fuese aceptada por lo menos la modernización del tramo Vigo-A Coruña en unos parámetros que no son estrictamente de alta velocidad pero sí de velocidades medias, de 150 km/hora, lo cual sin duda es un salto espectacular en relación con la situación de ese itinerario, que estaba colapsado, lleno de tráfico, pero que no podía prestar más servicios precisamente por las limitaciones de la infraestructura. Aún hoy, a pesar de haberse iniciado en el año 2000 y de haberse prometido desde el año 1998, ese itinerario entre A Coruña y Vigo está en obras: 160 km que tardarán en hacerse más de diez años. No es precisamente un ejemplo virtuoso y no se pueden argüir ni cuestiones de mercado ni de competitividad, porque en términos relativos es el itinerario de trenes regionales más ocupado del Estado español, y va camino de ser incluso el primero en cifras absolutas. Esto les dará una idea de cuál es el trato que dispensaron los sucesivos gobiernos, y en particular el anterior, en relación con las necesidades de Galicia en esta materia.

A raíz de la catástrofe del *Prestige*, hubo por lo menos un afán propagandístico en dotar a Galicia de una serie de infraestructuras ferroviarias que figuraban en el denominado Plan Galicia; infraestructuras que, a excepción del tramo Ourense-Santiago, que efectivamente parecía ya ser asumido en la práctica, seguían quedando en el plano puramente virtual. Al cambiar el Gobierno desgraciadamente hubo un trasvase de todas las infraestructuras del Plan Galicia al nuevo PEIT —y digo desgraciadamente porque se siguió con una cierta mentalidad virtual: que figure en el papel, que ya veremos después en la práctica lo que hacemos—, y esto dio pie a un sinfín de debates públicos, que no acaban de ser positivos para el país porque seguimos presos de algún tipo de calendario en relación con la ejecución de las obras, que no es que a estas alturas no sea creíble, sino que es prácticamente imposible de cumplir aunque hubiese una voluntad real del Gobierno actual. A nosotros no nos gusta la política como ficción, sino la política como hechos. Esperamos que este debate ayude en cierta manera a llegar a compromisos de carácter veraz, a inversiones plurianuales que se puedan contrastar, que por lo tanto se puedan vigilar e inspeccionar si se van cumpliendo, y también a que se actúe conforme a lo que son las necesidades más urgentes, las potencialidades de los corredores y,

cómo no, que pueda haber un mapa ferroviario coherente en el conjunto del país. Esto conlleva que los poderes públicos tengan el derecho de establecer prioridades y a planificar conforme a ellas y a esta coherencia del diseño, pero al mismo tiempo lleva a que tengan que tener compromisos claros, responsabilidades evidentes, por lo menos ante el resto de los partidos políticos y también ante la sociedad, en este caso la gallega.

Para el Bloque Nacionalista Galego, la prioridad de las infraestructuras en Galicia en este momento no son las carreteras, no son las autovías, es la modernización ferroviaria, porque somos conscientes de que en cuanto a las competencias del Estado es la mayor deficiencia, el mayor desequilibrio y la mayor marginación que está padeciendo el país en materia de infraestructuras. En todo caso, el tema de las carreteras tiene pendiente una cuestión grave, que es la reducción o la eliminación de peajes en ciertos itinerarios, así como la vertebración fundamental, en debido tiempo y forma, a través de la autovía transcantábrica. Nosotros queremos que se establezcan criterios transparentes, explicados y acordados con el Gobierno de Galicia, para que no nos encontremos con una red ferroviaria dual, que no sea interoperable, con una parte con anchos ibéricos y con otra parte con anchos internacionales, con problemas para que se pueda actuar con eficacia en el conjunto de Galicia para la comunicación interior y en relación con el exterior. Además, ya que hay tantos tramos respecto de los que existe un compromiso por lo menos político de ejecutarlos, es necesario que se establezca esa prioridad basada en datos y argumentos de carácter objetivo.

El pasado año vimos que por primera vez el Gobierno aceptaba una aproximación que el Bloque Nacionalista Galego considera fundamental para cumplir los compromisos, que es invertir en Galicia el 8 por ciento del conjunto del presupuesto del Estado para infraestructuras. Si así se hace, es posible que los tramos que están hoy en ejecución, en concreto los tramos A Coruña-Vigo, Ourense-Santiago y aquellos que son más prioritarios, como Lubián-Ourense, Ferrol-A Coruña o Vigo-Oporto, podamos verlos construidos en un tiempo muy aproximado al que hemos aprobado en sede parlamentaria. Por tanto, queremos llamar la atención para que en la elaboración de los próximos presupuestos se tenga en cuenta este ritmo inversor, como mínimo para poder cumplir los compromisos. Solamente de esta manera podremos salir de este pimpampum de propaganda o crítica sin matices, cuando debemos reconocer que el Gobierno no cumple exactamente con los compromisos, pero es cierto que hay algún adelanto, por lo menos desde el punto de vista de las cifras que se contemplan. Otra cosa será el juicio que podamos hacer cuando acabe el año 2006, si realmente se ejecutaron las inversiones prometidas. Es, por tanto, objetivo prioritario que, si seguimos con este ritmo inversor, se puedan ejecutar las cifras contempladas.

Hay siete medidas expresadas en nuestra proposición no de ley: elaboración de proyectos y su ejecución con-

forme al criterio de prioridad y coherencia, conforme a ese 8 por ciento que se cumplió por primera vez en los presupuestos para el año 2006; el criterio de que la prioridad esencial son los ferrocarriles; acelerar las obras en ejecución, en concreto A Coruña-Vigo y Santiago-Ourense, para así poder aproximarse a las fechas que aprobamos en el Congreso de los Diputados; dar continuidad, en nombre de la coherencia, al eje Santiago-Ourense con Ourense-Lubián, y establecer unas prioridades que consideramos que son las de Ferrol-A Coruña, Vigo-Oporto y Ourense-Lugo, porque esta sería la forma de tener un mapa interno medianamente aceptable y que, en relación con el exterior, con los trenes de largo recorrido, sirviese a todas las capitales de Galicia. Por tanto, pedimos que haya una información en este aspecto y una negociación con la Xunta de Galicia y que se haga el esfuerzo de acelerar todos los procesos, por lo menos para aproximarnos a aquello que hemos aprobado. Estamos dispuestos a discutir lo que sea necesario, si es que es de recibo o de rigor, en nombre de la coherencia, la prioridad y la necesidad.

Hay otros puntos que son menores pero tienen su importancia, como el de lograr unas relaciones intermodales entre la carretera, los puertos y los aeropuertos, lo que sería fundamental por ejemplo en el caso del aeropuerto de Santiago de Compostela, y el acceso por ferrocarril a todos los puertos de Galicia, así como dilucidar con claridad el futuro del denominado AVE del Cantábrico sin esperar a que tengamos todas las infraestructuras modernizadas y con itinerarios de alta velocidad para poder mejorar los servicios. Hoy es realmente un clamor viajar en trenes de largo recorrido de Madrid a Galicia o de Barcelona a Galicia y ver el contraste de servicios y de trato que hay con el conjunto de trenes, no solamente de alta velocidad, sino en los Alaris o Altaria; es una discriminación totalmente absurda. No se trata de que podamos viajar a 200 ó 300 kilómetros por hora, como hacen otros, sino de que por lo menos nos den debidamente la comida y nos traten con la debida consideración, como se hace en cualquier servicio que va de Madrid a Valencia, de Madrid a Lleida o de Cádiz a Madrid. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

Estas son nuestras propuestas. Esperamos llegar a un acuerdo transaccional para intentar llegar a una votación lo más unánime posible.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Se han presentado dos enmiendas. El señor Delgado, por el Grupo Popular, va a defender la primera de ellas.

El señor **DELGADO ARCE**: El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda a la proposición no de ley del Grupo Mixto que busca dar contenido a esta iniciativa del Bloque Nacionalista Galego, que nos parece de entrada una iniciativa cargada de buenas intenciones pero que no pasa de un voluntarismo y de una

generalidad que nosotros honestamente creemos que debe llenarse con la aceptación de esta enmienda.

En efecto, el accidente del *Prestige* el 13 de noviembre de 2002 supuso un cambio en la actuación de la Administración central con relación a las infraestructuras de Galicia, supuso un mayor compromiso del Gobierno central en los proyectos que ya estaban definidos y la inclusión de otros nuevos y en ambos casos la aceleración de los plazos. Desde que aquel plan fue aprobado, gobernando el Partido Popular, fue impulsado administrativa y presupuestariamente en las fases iniciales en las que muchas de las infraestructuras se encontraban. La llegada al poder del Gobierno socialista supuso un frenazo en seco a las aspiraciones del pueblo gallego. De ahí que a los pocos meses de iniciada la legislatura el Grupo Parlamentario Popular se viese en la obligación de interpelar al Gobierno en Pleno sobre las actuaciones previstas en materia de infraestructuras de comunicación incluidas en el Plan Galicia. Consecuencia de aquella interpelación fue la moción aprobada en Pleno por unanimidad el 22 de junio de 2004, en la que definimos un calendario explícito y concreto de actuaciones en materia ferroviaria, de infraestructuras viarias y de puertos; se decía muy claramente que habría que realizar estas infraestructuras mediante las dotaciones e incrementos presupuestarios suficientes para conseguir tales objetivos. Pese a que aquella declaración fue aprobada por unanimidad, los hechos fueron contradictorios porque nuevamente el Gobierno socialista en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2005 efectuó unas consignaciones que resultaban insultantes para la consecución de estos objetivos. Los grupos de la oposición—este grupo parlamentario, que es el que realmente está haciendo oposición en esta Cámara al Gobierno socialista—volvimos a plantear nuevas iniciativas tendentes a asegurar el cumplimiento de los plazos, y en este sentido fueron aprobadas en el debate sobre el estado de la Nación del pasado año unas resoluciones que venían a ratificar punto por punto el acuerdo de 22 de junio de 2004. Sin embargo, nuevamente los Presupuestos Generales del Estado para el año 2006 volvieron a arrojar toda clase de sombras y de dudas sobre la intención del Gobierno de ejecutar las obras del Plan Galicia.

Así nos encontramos con el muy reciente acuerdo, adoptado el 14 de marzo de 2006 en esta misma Comisión, aprobando por unanimidad una proposición no de ley de este grupo que yo mismo defendí en la que se acordó que el Gobierno debería adoptar de inmediato todas las medidas necesarias, incluso de carácter extraordinario, que garantizaran la ejecución en plazo de las infraestructuras del Plan Galicia, fundamentalmente aquellas que atañían al corredor de comunicación con la meseta y a los corredores entre Ourense-Vigo, Ourense-Santiago, Ourense-Lugo y Ponferrada-Monforte. Pues bien, señorías, en estos momentos nos encontramos con la necesidad de volver a impulsar las actuaciones ante lo que imaginamos que nuevamente es un parón de los planes, como anteriormente mencioné, o una disminu-

ción de los recursos presupuestarios. Por ello nuestra enmienda pide en su primer punto que, en relación con la dotación de infraestructuras ferroviarias en Galicia, se adopten todas las medidas presupuestarias y administrativas, incluidas las de carácter extraordinario, que garanticen el cumplimiento de los compromisos que el Estado tiene adquiridos con Galicia, y en particular la conexión en alta velocidad ferroviaria, con doble vía electrificada en todo su trazado, de las siete principales ciudades gallegas con Madrid en menos de tres horas en 2010, tal y como está comprometido en la moción del 22 de junio de 2004. En concreto, porque consideramos que es el momento de la concreción y no de la generalización ni de redundar en propuestas de ese carácter, es preciso instar al Ministerio de Fomento a que adopte las siguientes medidas para acelerar al máximo la tramitación de las actuaciones pendientes.

En primer lugar, con relación al tramo Lubián-Ourense, que acaba de recibir por fin, después de más de tres años de retraso, la emisión de la declaración de impacto ambiental, es imprescindible y urgente que se proceda a la licitación conjunta del proyecto y de la obra de todos los tramos de la conexión Lubián-Ourense antes del 30 de agosto de 2006. Fundamentamos esta petición en que estamos hablando de un tramo importantísimo, una infraestructura prioritaria, por tanto su ejecución tiene un carácter excepcional. Repito, la publicación de la declaración de impacto ambiental hace escasos días no garantiza en modo alguno la ejecución de las obras ni el acortamiento de los plazos, pero la licitación conjunta de proyecto y obra sí permitiría acortar al menos en un año la entrada en servicio de la conexión con Madrid. De lo contrario, resultaría totalmente inviable. En este sentido, el representante del Grupo Mixto, señor Rodríguez, recientemente en Galicia, con ocasión de una rueda de prensa que dio, se mostró partidario de que esto fuera una realidad. Manifestó que no pone reparo a la licitación conjunta de proyecto y obra, porque además es necesario para que la obra pueda estar finalizada en plazo. Le pedimos que introduzca en el texto de su iniciativa esta propuesta clara y contundente que nosotros formulamos. También nuestra enmienda pretende que se incluya la referencia a la obligación de emitir de inmediato la declaración de impacto ambiental del AVE Lugo-Ourense, pendiente desde el año 2003, y que se licite conjuntamente el proyecto y la obra de todos los tramos de esta conexión antes de que finalice 2006; que se incluya la obligación de someter de inmediato a información pública el estudio informativo del AVE Ourense-Vigo por Cerdedo, priorizando su preceptiva tramitación ambiental para garantizar que todos los tramos de esta conexión estén licitados por el procedimiento de proyecto y obra a lo largo de 2007. Hay que reconocer que llevamos casi treinta meses sin avances en la conexión de Madrid con la más importante y populosa ciudad de Galicia, que es Vigo. Incluimos la petición de que se proceda a la inmediata licitación de las obras de los tramos Pontevedra-Vigo, del eje atlántico, en los que el

plazo de redacción del proyecto constructivo expiró ya hace once meses. Pedimos también que se desbloquee con urgencia la tramitación del estudio informativo del AVE Ferrol-A Coruña, que acumula ya 34 meses sin ningún avance. Pedimos que se acelere el trámite de información al público del estudio informativo de conexión entre Vigo y la frontera portuguesa. Finalmente, el último punto de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto insta a que el Gobierno se comprometa a mejorar progresivamente, sin esperar a la modernización de toda la red ferroviaria, los servicios de Renfe en los distintos itinerarios de Galicia, tanto regionales como de largo recorrido y, en su caso, de las mercancías. En relación con este importante tema, simplemente queremos pedir algo que es de obligado cumplimiento. El día 16 de marzo de 2005 fue aprobada en esta misma Comisión una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular, que me tocó a mí defender, por la que se instaba a la modernización de los servicios ferroviarios regionales en Galicia. Concretamente se aprobó que con carácter inmediato se incorporarían a la línea ferroviaria regional entre Ourense y Santiago, gestionada por Renfe-Operadora, los nuevos trenes Nexus, similares a los que enlazan las ciudades del corredor atlántico, de modo que se proporcione un trato igualitario a todos los usuarios del tren de Galicia. Se pedía la renovación, con trenes más modernos y de mejores prestaciones, del material móvil que actualmente presta los servicios ferroviarios regionales en la línea entre Ourense y Vigo. Se aprobó la elaboración de un plan de mejora de la conexión ferroviaria de la comarca de Valdeorras con el resto de Galicia y viceversa. Pues bien, esta iniciativa aprobada, repito, el 16 de marzo de 2005, referida a los temas a los que el señor Rodríguez alude en el último punto de su proposición no de ley, ha sido flagrantemente incumplida, pese a que ha sido reiterada la obligación de cumplirla mediante distintas iniciativas parlamentarias posteriores. Pues bien, es el momento de dejarse de generalidades y de incluir también en esta proposición no de ley la obligación de cumplir esta iniciativa.

Termino, señora presidenta. Es el momento, insisto por cuarta o quinta vez en este debate, de concretar, no es el momento de divagar; es el momento de exigir, no es el momento de contemplar; y siempre, desde luego, será el momento de mantener posiciones abiertas al consenso y al encuentro; será siempre el momento de racionalizar, pero no será nunca el momento de renunciar, de asoballarse, de dejarse llevar por los acontecimientos, sino que es el momento de reivindicar y ser más firmes que nunca.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Louro para presentar la enmienda.

El señor **LOURO GOYANES**: Ciertamente Galicia padece un importante déficit en materia de equipamientos e infraestructuras. Hay un retraso acumulado a

lo largo de muchos años que nos sitúa en condiciones de desventaja. Durante los ocho años en los que gobernó el Partido Popular en España ha habido escasas inversiones en Galicia. En Galicia tuvo que suceder algo grave para que el Gobierno del Partido Popular despertara, y tras una tormenta política de difícil digestión elaboraron un documento, un supuesto plan, que no era otra cosa que un relatorio de intenciones, en el que se abordaban una serie de actuaciones. Todo era papel y más papel, anuncios y más anuncios, pero lejos estaban las realidades. Desde hace dos años el Gobierno de España ha afirmado de manera reiterada su voluntad inequívoca de llevar a cabo las actuaciones estratégicas para Galicia en materia viaria, ferroviaria, portuaria, aeroportuaria, actuaciones en la costa, de carácter medioambiental y otras en materia de equipamientos. **(El señor vicepresidente, Martínez Sieso, ocupa la Presidencia.)** El firme compromiso expresado por el Gobierno del presidente Zapatero es algo que se vio concretado en el primer presupuesto elaborado para el año 2005 y en el segundo para el año 2006, en los que se incluyó para Galicia un volumen de recursos que supera los 1.500 millones de euros. En Galicia pasamos de tener una inversión por habitante por debajo de la media a tenerla por encima de la media del Estado. Esta es la única vía para mitigar el déficit que en materia de equipamientos e infraestructuras sufre Galicia.

Es sabido por todos, señorías, que en el Congreso de los Diputados y en el Senado se han adoptado importantes acuerdos en esta materia y que el conjunto del Congreso de los Diputados, sensibilizado por lo expresado por los múltiples portavoces gallegos, ha acordado respaldar para Galicia todas esas actuaciones. Después de dos años de gobierno socialista podemos decir que en Galicia estamos poniendo en marcha un proceso de modernización muy importante, tanto en materia ferroviaria —a la que hace referencia esta iniciativa— como en otras materias. Hay que decir, señorías, que el 22 de junio del año 2004 se aprobó en el Congreso y en el Senado una iniciativa en la que se establecían con claridad los plazos de ejecución de las distintas actuaciones. **(El señor vicepresidente, Martínez Sieso, ocupa la Presidencia.)** Después del poco tiempo pasado, podemos constatar que en el eje atlántico se están realizando obras a una velocidad que nos va a permitir que esta actuación entre en servicio prácticamente en los plazos establecidos. Señorías, en estos momentos todos los tramos de la línea de alta velocidad Ourense-Santiago de Compostela, a excepción de uno, están en fase de ejecución. La línea de alta velocidad Lubián-Ourense, que sufría un grave retraso y un grave atasco a la hora de disponer de la declaración de impacto ambiental, ha sido desbloqueada y hoy tenemos la declaración de impacto ambiental disponible y el Ministerio de Fomento está trabajando en la licitación del proyecto constructivo de la línea de alta velocidad Lubián-Ourense. Hablando de carreteras, señorías, hay que decir que una importante infraestructura que es la transcantábrica, la autovía que

recala en Galicia por el Cantábrico, está en fase de ejecución y a lo largo del año 2006 todos los tramos entrarán en fase de ejecución. En materia portuaria, el puerto exterior de A Coruña está en fase de ejecución y en materia aeroportuaria los tres aeropuertos gallegos disponen de un plan director que en el caso de Vigo adelanta su ejecución dos años.

Señorías, lo que antes eran buenas intenciones y buenas voluntades ahora pasan a ser realidades. Ciertamente es que los plazos establecidos son muy ajustados y la tramitación administrativa de estas actuaciones a veces dificulta su cumplimiento. Por eso nos parece razonable esta iniciativa presentada por el Bloque Nacionalista Galego para ajustar los plazos, perfilarlos, hacerlos más coherentes y establecer con claridad las prioridades de lo que está en marcha y de lo que se pretende hacer. En este sentido, valoramos positivamente esta iniciativa. Introducimos una enmienda que pretende concretar algunas cuestiones y esperamos que pueda ser transaccionalizada con la iniciativa presentada por el Bloque Nacionalista Galego y así poder obtener el mayor respaldo posible de esta Comisión para dicha transaccional. Sería bueno que así fuera, sería darle respaldo a todas las actuaciones que se están realizando en Galicia y, por así decirlo, darle un nuevo impulso parlamentario.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Defendidas las enmiendas, ¿hay algún grupo que desea fijar su posición? (Pausa.)

— **SOBRE MEDIDAS URGENTES DE MEJORA DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS ENTRE BARCELONA Y EL AEROPUERTO DE EL PRAT. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/001486.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): A continuación vamos a debatir el punto número 3 del orden del día: proposición no de ley sobre medidas urgentes de mejora de los servicios ferroviarios entre Barcelona y el aeropuerto de El Prat, presentada por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió. Tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, quiero empezar con una reflexión global. Si algo está funcionando mal, de manera pésima, está provocando quejas continuadas de los usuarios y está provocando en estos momentos en Cataluña un claro perjuicio al viajero habitual de Renfe son los servicios de cercanías de Barcelona. Son un desastre, señor presidente. Por lo tanto, quiero empezar la defensa de esta proposición no de ley denunciando el mal funcionamiento, las demoras, los fallos y el incumplimiento de la moción de Convergència i Unió que se aprobó en el Pleno en la cual se instaba a una dotación de más material móvil de forma inmediata. Convergència i Unió recibe día a día quejas de los usuarios e incluso

hemos abierto una página web para poder canalizarlas. Sé que no es directamente el objeto de esta proposición no de ley que hoy debatimos pero está relacionado con ella de manera directa. Estamos hablando de servicios ferroviarios de cercanías de Renfe y en Cataluña no funcionan, no dan el servicio que el usuario se merece, por eso debemos denunciar esta situación ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados. Por lo tanto, vaya por delante nuestra queja y nuestra advertencia de que con prontitud vamos a presentar más iniciativas parlamentarias de carácter general. El Estatuto de Cataluña —que esperamos que sea refrendado el próximo 18 de junio— contempla el traspaso de los servicios de cercanías a Cataluña, pero más allá de este traspaso hay que actuar con urgencia porque esta situación no puede continuar así. Hoy debatimos un tema específico, el enlace entre la estación de Sans y el aeropuerto de El Prat de Barcelona. Nuestra proposición no de ley quiere incidir en otro aspecto de ese desastre colectivo de los servicios de cercanías, lo que junto con las obras del AVE ha supuesto de manera clara a ese servicio que se haya tenido que interrumpir; los autobuses que prestan el servicio alternativo no han dado ni mucho menos la respuesta al servicio y han encarecido el trayecto a los usuarios, ya que buscan alternativas como el coche propio o un taxi. ¿Por qué? Porque esto no funciona.

En este sentido se dirige nuestra proposición no de ley. Tiene diversos puntos y queremos incidir en aquellos que se van a aprobar en esta Comisión porque son objeto de una enmienda transaccional del Grupo Socialista que, en la medida en que aportan un punto positivo, mi grupo va a aceptar. Preferimos aceptar un acuerdo a no llegar a ninguno, pero luz roja, alerta, semáforo rojo para los servicios de Renfe en Cataluña porque la insatisfacción es continuada, constante y —lo que es más lamentable— creciente. Alguien podría repasar hoy los medios de comunicación en Cataluña y vería que esta es una queja generalizada. Por todo esto, nuestra más absoluta repulsa a la situación que se está produciendo últimamente en los servicios de cercanías de Renfe.

¿Qué es lo que acordamos hoy? Acordaremos tres aspectos. En primer lugar, como estamos ya en la segunda quincena de mayo hay que reafirmar que cuanto antes, de manera inmediata, se restablezca la conexión entre Barcelona y el aeropuerto de El Prat por la vía férrea; como máximo el próximo mes de junio, pero cuanto antes. En segundo lugar, se necesita cuanto antes nuevo material móvil para esa línea férrea Barcelona-aeropuerto de El Prat, como máximo dentro del segundo semestre de este año en curso. No podemos demorar más esos compromisos. Debemos aumentar la oferta de plazas. Pedimos trenes 450, 451 de dos pisos y la composición doblada de las unidades 447. En todo caso, si esas unidades literalmente no constan en la enmienda transaccional queremos por lo menos la voluntad de que haya un aumento de las plazas. Por último, en el restablecimiento de la estación provisional de El Prat que-

remos garantizar su accesibilidad a las personas con movilidad reducida, ya que muchas de ellas se desplazan con maletas pesadas u objetos de gran volumen, por lo que debemos adaptarla plenamente para dar un servicio adecuado al usuario. Somos conscientes de que con esta transacción damos un paso positivo pero no vamos a conseguir una apuesta clara de la mejora ferroviaria en Cataluña y de los servicios de cercanías. Esperemos que cuando estos servicios se traspasen a la Generalitat se pueda mejorar esta gestión, pero mientras esto no ocurra no podemos tener a cercanías como la gran olvidada ante los usuarios y viajeros.

Hoy aprobamos estas medidas para la línea entre Barcelona y el aeropuerto de El Prat, y Convergència i Unió entiende que es una ocasión para hacer un planteamiento más general hacia un pésimo —me atrevo a calificarlo así, como hoy hacen todos los medios en Cataluña—, desastroso servicio. Nunca como hoy está el usuario en contra del servicio de cercanías que se está dando en Cataluña, por lo tanto luz roja y alerta. Esperemos que esa sensibilidad cunda en esta Comisión de Fomento y Vivienda y, entre todos, nos creamos más lo que se aprueba. Estamos aprobando muchas proposiciones no de ley, muchas mociones ante el Pleno, pero lo que realmente urge es un planteamiento global que mejore ese servicio a los usuarios, un servicio básico para las condiciones de movilidad ante una gran ciudad, la capital de Cataluña que es Barcelona, todo su entorno y Cataluña en su globalidad, porque tiene unos servicios de cercanías que en ningún caso merecen un aprobado en el debate sereno y constructivo que hoy quiere hacer este grupo parlamentario.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): ¿Grupos que desean fijar posición? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: La descripción de la situación de desastre que ha realizado el portavoz de Convergència i Unió, señor Jané, no ha sido exagerada. Es la triste realidad en que nos encontramos. Podemos entender que a causa de las obras del AVE en su entrada a Barcelona, en la estación de Sants, durante unos meses se dé la situación actual pero, cuando se acabe esta provisionalidad de las obras actuales, no mejorará en absoluto la conexión entre Barcelona y el aeropuerto de El Prat. No mejorará porque en el proyecto de tren lanzadera con doble vía, que pasó la fase de impacto ambiental en el año 2004, aún no se ha dado la orden de proyecto constructivo para esta infraestructura. Tendremos que continuar con una infraestructura que es propia de un paisaje tercermundista, con una única vía que, por tanto, no permite tener una frecuencia de trenes superior a los 30 minutos, que queda muy lejos de las terminales del aeropuerto de Barcelona y, además, se verá incrementada la sensación de desastre con la inauguración de la nueva terminal, que no tendrá conexión con la actual

infraestructura ferroviaria. En definitiva, pasará lo mismo que en Barajas con la T-4, pues se pone en funcionamiento la terminal y no tiene conexión con el metro ligero que llegaba a las anteriores terminales.

Urjo a que se proceda ya a la redacción del proyecto constructivo de la nueva vía en doble formato desde Sants al aeropuerto de El Prat, tanto a la terminal actual como a la nueva. Asimismo, quiero señalar que quienes han elaborado esta proposición no de ley tendrían que definirse de una vez respecto al bucle del tren de gran velocidad para entrar al aeropuerto. Actualmente nos encontramos en una situación en la que no nos decidimos ni por el bucle del tren de gran velocidad ni tampoco se avanza en el tren lanzadera Sants-aeropuerto, terminales actuales y nueva terminal.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora Sánchez-Camacho.

La señora **SÁNCHEZ-CAMACHO PÉREZ**: Señorías, en primer lugar, vamos a hacer dos reflexiones previas a esta proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), la primera de ellas emplazando al Gobierno a que impulse el proyecto del tren de alta velocidad que, como muy bien decía el representante de Esquerra Republicana, aún se encuentra en la fase previa al proyecto constructivo. Es evidente que se tiene que realizar un impulso importante en esa conexión desde Sants al aeropuerto de Barcelona. La segunda reflexión se refiere al contenido íntegro de esta proposición no de ley, en la que suscribimos, palabra por palabra, cada una de las descripciones e ilustraciones realizadas por el diputado proponente de Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Además, hoy mismo en la prensa diaria de Cataluña se recogía un alud de quejas de los usuarios de la red de cercanías con relación a la ruptura de una catenaria en las vías de la zona del Garraf. Reitero una mala atención al ciudadano, pero especialmente una desastrosa gestión en la línea de cercanías, en este caso, de la provincia de Barcelona. El señor Jané ha trasladado una reflexión esperanzadora sobre el traspaso de competencias en materia de cercanías con relación a la aprobación del Estatuto de Autonomía de Cataluña. En este sentido, nosotros le trasladamos una reflexión muy seria: con el desastre de Gobierno tripartito —ahora bipartito— que existe en Cataluña, no confiamos en absoluto en que ese traspaso de competencias de cercanías tenga una mejor gestión que la desastrosa que está haciendo hasta ahora el mismo partido en el Gobierno de España. Por tanto, no nos soluciona nada esa alusión al traspaso de competencias de cercanías que prevé el Estatuto de Autonomía de Cataluña, cosa que incluso será compartida por el propio Partido Socialista Obrero Español, en Cataluña, el PSC, que en muchos ámbitos reconoce que la gestión que está realizando ese Gobierno tripartito —actualmente, bipartito— deja mucho que desear y está dejando

a Cataluña en la situación de ridículo más espantoso que hayamos tenido en nuestra historia más reciente en la Comunidad Autónoma de Cataluña, una situación de ridículo para los catalanes y para el resto de los españoles.

Por lo que se refiere al contenido íntegro de la proposición no de ley, queremos señalar que subrayamos, palabra por palabra, todo lo referente a los antecedentes recogidos en la exposición de motivos, todo lo que se ha ido acometiendo en función de la provisionalidad de las obras del aeropuerto: los primeros trenes a los 30 minutos; el denominado tren del aeropuerto abarrotado, con una gestión pésima, lleno de viajeros —una media de unos 4.500 viajeros—, y que después fue sustituido por otro tren lanzadera, cada 20 minutos, pero que tampoco solucionaba el problema. El Grupo Parlamentario Popular conoce que se ha llegado a una transaccional entre el diputado proponente y el Grupo Parlamentario Socialista. Respecto al contenido de la misma, el Grupo Parlamentario Popular podría apoyarla y votarla favorablemente, pues entendemos que el restablecimiento del servicio ferroviario directo entre Barcelona y el aeropuerto del El Prat ha de llevarse a cabo como máximo en el mes de junio. Estamos en mayo y, reitero una vez más, el compromiso es para el mes de junio. Esperamos que esto se lleve a cabo en un mes, porque los usuarios de esa línea y quienes hemos tenido que utilizarla en ocasiones hemos tenido que optar por vías alternativas que, como bien decía el diputado proponente, son inviables, inoperantes y no pueden realizar la función para la que inicialmente fueron previstas. El diputado proponente ha obviado lo referido a aumentar la frecuencia de los autobuses, autobuses que de algún modo son complementarios a la deficiente gestión que se está llevando a cabo, en este caso, por el servicio ferroviario. Entendemos que se mantendrían en la situación en que actualmente se están acometiendo y llevando a cabo.

En segundo lugar, por lo que se refiere a poner en servicio nuevo material móvil de los servicios ferroviarios, reiteramos también el incumplimiento de una moción adoptada en el Pleno de esta Cámara. Asimismo, queremos apoyar también la accesibilidad de la estación provisional de El Prat de Llobregat, que además daría un mejor servicio a todas aquellas personas con problemas de discapacidad o de movilidad reducida. Reitero, señorías, lo más importante para nosotros —la diputada del Grupo Parlamentario Socialista ha adelantado algo que desconocíamos— se relaciona con la lanzadera o pasarela de la estación Renfe-aeropuerto, y quizás nos pudieran aclarar algo en ese sentido, ya que constaba en la parte dispositiva de esta proposición no de ley. Como no se ha llegado a ningún acuerdo en la transaccional, nos gustaría saber si es que está finalizando o en vías de finalizar, cuestión que este grupo parlamentario desconocía hasta que la diputada proponente del Grupo Parlamentario Socialista nos lo ha comunicado.

En resumen, señorías, reitero la necesidad de esta proposición no de ley, el contenido y la valoración de la misma, y que de forma expresa el Gobierno tome las medidas más rápidas y urgentes para dar solución al segundo aeropuerto de España, un aeropuerto de extraordinario volumen, un aeropuerto que prevé una nueva terminal, que quiere ser un aeropuerto de conexión con el Mediterráneo. Esto supone un problema para todos aquellos usuarios de España y del resto del mundo que acceden a este aeropuerto con esas conexiones.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: No les voy a negar, y empezaré así, que las obras que se están realizando en Barcelona como consecuencia de la llegada de la alta velocidad han supuesto una afección en los servicios ferroviarios existentes. Pero para estudiar estos efectos, y ya previendo que habría problemas y que las cosas no irían igual al realizar estas obras, se constituyó un grupo de trabajo en el marco de la ATM con la participación de la Generalitat, del ADIF y de Renfe, para buscar soluciones, y este grupo de trabajo aprobó varias soluciones. Una de las soluciones que aprobó, señora Sánchez-Camacho, fue abrir en el mes de febrero la pasarela que lleva del aeropuerto a la estación. También aprobó poner unos autobuses, primero cada 30 minutos y actualmente cada 20 minutos. También estudió poner en marcha la estación provisional que les recuerdo que está en funcionamiento desde mediados de marzo de este año. En el mes de marzo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds presentó una proposición no de ley en este sentido. En ella transaccionamos abrir esta estación provisional en el mes de marzo y esto se ha hecho así. Pero sigue habiendo problemas. Esto es cierto y no se lo voy a negar. Cuando ha habido una afección tan grande las cosas a veces tienen dificultades, pero estén seguros de que está en manos de los responsables y de los técnicos, porque nos preocupa mucho la seguridad de los pasajeros y la operatividad de estas líneas. En la transacción con Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds también se aprobó poner en marcha el tren directo desde el aeropuerto de El Prat a partir del mes de junio. Es cierto que el número de trenes a veces es insuficiente, pero también es verdad —tengo los datos aquí y cuando quieran se los puedo entregar— que la mayoría de las veces estos trenes van a un 70 por ciento de capacidad y solo en horas puntas faltan plazas. En este momento —quiero darles estos datos porque creo que son muy interesantes— hay unas 2.000 plazas a la hora en el sentido aeropuerto de El Prat y su ocupación media es del 70 por ciento. Estos son datos, no son suposiciones. Como digo, aún así sigue habiendo problemas y por eso esta comisión está tomando las medidas oportunas para que esto no vaya creciendo y vaya mejorando.

Por otra parte, si se ha transaccionado es porque nosotros también estamos de acuerdo en mejorar el sistema. Habrá nuevos trenes y estarán a finales de este semestre. Esos nuevos trenes estarán en esta línea. Están ya encargados, se están fabricando y esa también es una de las medidas que propuso esta comisión de la que estoy hablando. La seguridad también es un tema muy importante para nosotros y por eso también hemos decidido transaccionar. La seguridad en la estación provisional cada vez es mejor, ya se han puesto rampas, ya hay ascensores, pero si es mejorable, que se mejore y en eso estamos de acuerdo. Por todo lo dicho, porque es un tema que me preocupa a mí y a mi grupo, lo hemos transaccionado e intentaremos que los técnicos, que son los que saben, vayan poniendo las medidas más adecuadas para tener menos problemas.

Para terminar, me gustaría referirme a las palabras de la diputada Sánchez-Camacho. Quiero decirle que yo soy del Partido Socialista Catalán, el PSC, como lo llaman, y no comparto ni mucho menos sus palabras anteriormente dichas.

— **RELATIVA A LA REALIZACIÓN DE UN ESTUDIO SOBRE LA POSIBILIDAD DE UNA NUEVA CONEXIÓN DE LA ALPUJARRA GRANADINA CON LA A-44, AUTOVÍA DE SIERRA NEVADA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001659.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Concluido el debate del punto tercero del orden del día, pasamos al octavo, proposición no de ley relativa a la realización de un estudio sobre la posibilidad de una nueva conexión de la Alpujarra granadina con la A-44, autovía de Sierra Nevada. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y para defender la misma tiene la palabra el señor Estrella.

El señor **ESTRELLA PEDROLA**: Como enunciaba el presidente, el objetivo de esta proposición no de ley es instar al Gobierno a que se estudie la viabilidad de una conexión adicional con la Alpujarra granadina, además de la que ya está en fase de ejecución avanzada a partir del municipio de Vélez de Benaudalla, y hacerlo sin que ello suponga ningún retraso ni obstáculo para la ejecución y finalización del tramo actual y de la autovía de Sierra Nevada en su conjunto.

Recuerdo a SS.SS. que la autovía Bailén-Motril tiene 184 kilómetros y que es una de las mayores aspiraciones de los ciudadanos de Granada, de los ciudadanos de la costa, la finalización de esta autovía y es también uno de los mayores suplicios de estos ciudadanos. Recuerdo también que la Alpujarra, siendo una comarca deprimida, una comarca de montaña que vive ahora una etapa pujante, precisa de manera urgente tener unos accesos adecuados y unas conexiones aceptables con esta vía de alta velocidad que unirá por fin Bailén

con Motril. Muchos ciudadanos se preguntan cómo es posible, si con los gobiernos socialistas en un plazo de menos de 10 años se realizaron 139 kilómetros de autovía entre Bailén y Alhendín y además se dejaron realizados los informes y los estudios de impacto ambiental de otros 31, que en los ocho años de Gobierno del Partido Popular solo se hicieran 27 kilómetros de esa autovía. Quisiera ser justo: no fueron 27 kilómetros, sino que fueron 27 kilómetros y cien metros. Quizá la respuesta la encontramos en que hubo una deliberada voluntad de ralentizar esas obras, dejando pasar cuatro ó cinco años entre el momento en que se aprobaba el estudio y el momento en que se adjudicaba la obra y además hubo una nefasta división del tramo Dúrcal-Vélez que obligó a abrir un nuevo proceso de información pública, con la consiguiente ralentización.

Hay que decir que ha habido una recuperación en los dos últimos años muy importante. En esos dos años se han ejecutado cuatro veces más obras de las que se ejecutaron en los ocho años de gobiernos anteriores y hoy los ciudadanos de Granada, los ciudadanos de la costa, saben que en el año 2008 se podrá ir por autovía de Granada a Motril y de Motril a Madrid. Esta obra incluye el acceso a la Alpujarra con un trazado a través de la carretera A-346, que aprobó el Gobierno anterior en 2002 y que licitó en 2003, después de haber rechazado alegaciones que planteaba la Junta de Andalucía apoyada por municipios de la comarca. El trazado que arranca desde Vélez de Benaudalla, y no a través del acceso por Lanjarón, fue diseñado en su integridad por el Gobierno del Partido Popular y va a suponer una mejora importantísima y muy sustancial para la calidad de vida de los ciudadanos de la Alpujarra. Esta obra se ha acelerado en los últimos tiempos y todo indica que podrá estar en funcionamiento a comienzos de 2007. La propuesta que presentamos, señor presidente, va precisamente en esta dirección. Al existir una demanda por parte de los ciudadanos de la Alpujarra, de sus municipios, para que se pueda contemplar un acceso diferente, el que fue rechazado en 2002 con motivo de las alegaciones que se plantearon a través del acceso por Lanjarón, se insta al Gobierno a que realice un estudio de viabilidad técnica, económica y de legalidad sobre la posibilidad de una conexión adicional de la Alpujarra con la autovía de Sierra Nevada que complementa la actualmente planteada a través de la A-346, a la altura de Vélez de Benaudalla, dejando muy claro —parece que esa es también la voluntad de los ciudadanos y de las instituciones que representan a la Alpujarra— que ese estudio en ningún caso pueda suponer la paralización o el retraso de la ejecución y finalización de dicha autovía, que está prevista como muy tarde para el año 2008. Señor presidente —con esto acabo—, entendemos que respaldar esta propuesta que hacemos expresa una actitud responsable y coherente tanto de aquellos que hemos querido asumir decisiones adoptadas anteriormente sin cuestionarlas, pues hacerlo hubiera supuesto un perjuicio para los ciudadanos, como de quienes adoptaron en su día aque-

llas decisiones sobre el acceso a la Alpujarra por Vélez de Benaudalla, que ahora está aproximándose al final de su fase de ejecución.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): ¿Grupos que desean fijar posición en relación con esta proposición no de ley? **(Pausa.)** Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Del Ojo.

El señor **DEL OJO TORRES**: Señorías, escuchando atentamente la intervención del portavoz del Grupo Socialista, por un momento he llegado a pensar que estábamos hablando de otra infraestructura. Muchas de las cosas que el señor Estrella ha dicho referidas a la autovía de la costa son verdad, pero no es menos cierto que la proposición no de ley que ustedes plantean aquí hoy no habla exclusivamente de la autovía de la costa, sino de un enlace en un punto muy concreto de ese trazado y lo que yo quiero decir en nombre del Grupo Popular es que vamos a darle el visto bueno, es decir, vamos a votar favorablemente la propuesta, aunque me gustaría hacer alguna matización, pues mi grupo no se acaba de creer que esta proposición no de ley que estamos debatiendo en este momento tenga visos de realidad. Me explico. Desde nuestro punto de vista, el Grupo Parlamentario Socialista ha traído esta proposición no de ley, apoyando al Gobierno —al final, lo que estamos pidiendo es que se realice un estudio de viabilidad—, fundamentalmente para tapar algunos deslices verbales de compañeros en la provincia de Granada, los cuales han cometido errores mayúsculos cuando se han pronunciado, y además creemos que se trata de hacer un ejercicio de anestesia política por los acontecimientos que se vivieron hace escasamente tres meses en la citada comarca. Pues bien, nosotros nos preguntamos por qué un grupo que sustenta al Gobierno trae esta pregunta. Lo lógico y sensato es que, aún no habiendo traído esta propuesta aquí, el Gobierno la hubiera realizado, puesto que tiene potestad para hacerlo, no el estudio, sino el enlace. Se ha dicho —es verdad, señor Estrella— que en fase de alegaciones no se atendió una que presentó la Junta de Andalucía. ¡Qué curioso! Precisamente esa alegación se presentó por la Junta de Andalucía formando parte del Consejo de Gobierno la que hoy es ministra de Fomento. Formaba parte de aquel Consejo de Gobierno y lo que en aquel momento no se atendió porque fue puntual hoy ni siquiera lo ha recogido la ministra de Fomento, no como algo puntual, sino como algo que tenía que hacerse realizado y no se ha hecho. Por eso entendemos que ustedes lo hacen exclusivamente para justificarse no ante los ciudadanos de una comarca determinada de Granada, sino —ahora me explicaré— ante sus propios alcaldes, los de esa comarca.

Mi grupo no ha cambiado de posición, siempre ha dicho lo mismo, aún cometiendo errores, y quiero recordarles, señorías, que fue en una reunión a propuesta del entonces ministro de Fomento, el señor Álvarez-Cascos, en la demarcación de carreteras de Granada, cuando se

produjo la rectificación para avanzar en el estudio de viabilidad de esa carretera. Y quiero decir en esta Cámara que ese estudio y esa reunión se propuso con todos los alcaldes afectados en el mes de febrero del año 2004, es decir, poco antes de la celebración de las elecciones generales. Habría que preguntarnos qué ocurrió, como he dicho antes, con la alegación presentada en su día, cuando formaba parte del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía la hoy ministra de Fomento.

No nos creemos que tenga visos de realidad porque, señorías, coincidirán conmigo —usted también, señor Estrella— que un estudio de viabilidad técnica, económica y de legalidad a nosotros se nos queda bastante corto. Aquí el auténtico problema no es de viabilidad técnica, ni siquiera de legalidad, sino que me da la impresión de que es un problema de viabilidad económica que además encorsetan diciendo que no podrá suponer en ningún momento la paralización o retraso de la ejecución y finalización de dicha autovía, que está prevista —lo marcan ustedes con toda crudeza— para el año 2008. Y yo me pregunto por qué la encorsetan de esa manera. Ustedes saben perfectamente que no hace falta paralizar una autovía para hacer un estudio, pues un estudio no necesita que se pare el enlace donde se quiere hacer. El problema está en que ustedes no creen en esta proposición no de ley y al final están forzando que venga para respaldar a los alcaldes de su provincia, y lo basan sencillamente no en la reunión de la que he hablado, a la que asistió también el subdelegado de su Gobierno, sino en un Pleno que se celebró en la Diputación Provincial de Granada —usted debe saberlo, señor Estrella— el día 2 de marzo del año 2006. De ese Pleno salió una perla por boca del vicepresidente primero de la Diputación Provincial de Granada dirigiéndose al portavoz del PP cuando presentó esta misma moción en similares términos en esa institución: Le tengo que decir que tiene mucha cara el asunto, sobre todo porque ahora estamos en un momento donde las obras van a un ritmo bastante aceptable y la aprobación de esta moción daría al traste con esos ritmos porque habría que paralizar, habría que licitar, exposición pública... Creo que en estos momentos, sin lugar a dudas, lo que queremos todos los granadinos y granadinas es que la carretera esté lo antes posible terminada. Eso es lo que ahora necesitamos. Pues bien, cuando se celebra el debate sobre esta moción, el Grupo Socialista en la Diputación Provincial de Granada lo rechaza, vota en contra y plantea otro argumento, no el que ustedes traen hoy aquí. Cuando perla tras perla se van diciendo las cosas que se dicen, saben ustedes, señorías, y usted también, señor Estrella, que a esa reunión no solo acudieron los alcaldes de su partido, sino que dieron el visto bueno a la justa reivindicación que en su momento hizo el Grupo Popular en la Diputación de Granada y han tenido que traer aquí algo para, como decía antes, justificarse, no para otra cosa. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

Para terminar, señor presidente, rara manera de iniciar el debate de esta proposición no de ley diciendo, cuando

se trataba de introducir la proposición no de ley en esta Cámara, que los alcaldes del PP son unos caraduras, sinvergüenzas y saltimbanquis. Eso lo reflejaron los medios de comunicación y lo dijo el responsable de política municipal de su partido en Granada. **(Un señor diputado: ¡Qué barbaridad!)** Curiosa barbaridad, pues no estaba solo acusando —supongo yo— a los alcaldes del Partido Popular, sino que debería estar acusando también a los alcaldes del Partido Socialista, que están a favor de que esto se construya.

Hechas estas matizaciones reitero, como dije al principio, nuestro voto favorable a esta proposición no de ley porque entendemos que de una manera o de otra se va a hacer justicia con una comarca tremendamente marginada en la provincia de Granada. Esa salida hacia esa comarca natural va a mejorar muchísimo la calidad de vida y el futuro de más de 45.000 ciudadanos granadinos que viven en esa parte de la geografía.

— **RELATIVA A LA ELIMINACIÓN DEL PEAJE DE RANDE (AP-9). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001670.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al último punto del orden del día, proposición no de ley relativa a la eliminación del peaje de Rande, presentada por el Grupo Popular. Tiene la palabra para su defensa doña Ana Pastor.

La señora **PASTOR JULIÁN**: Acudo a esta Comisión para intentar que el Gobierno de la nación y el Gobierno de la Comunidad Autónoma de Galicia enmienden la total irresponsabilidad de no tomar decisiones para defender los intereses de todos los pontevedreses y de los gallegos. Señorías, la solución que ha ofrecido el Gobierno para hacer gratuito el peaje del puente de Rande, que comunica Vigo con los ayuntamientos de las comarcas del Morrazo, no es otra que hacer que el conjunto de los gallegos y también el conjunto de los españoles tengamos que pagar durante más de 40 años la gratuidad de este peaje. El acuerdo que anunció la señora ministra de Fomento el pasado 3 de abril establecía que la Xunta de Galicia y el Ministerio de Fomento se harán cargo a partes iguales del coste de los peajes del puente de Rande y del tramo de A Coruña-Barcala hasta el año 2048. Esta solución o no solución supone un coste para este año de 6 millones de euros, que se incrementará en los próximos años en función del crecimiento del volumen de tráfico y del incremento anual de las tarifas de peaje, hasta alcanzar un coste global en estos 43 años de 400 millones de euros. Es un coste innecesario, porque el Partido Popular, en respuesta a su compromiso con Galicia, ha propuesto una solución que no costaría a los gallegos ni a los españoles ni un euro de más, una solución que presentamos en esta proposición.

El Partido Popular, a lo largo de su responsabilidad como Gobierno, hizo posible la gratuidad del peaje de Rande utilizando este puente de forma gratuita todos los que nos teníamos que desplazar entre el Morrazo y Vigo sin pagar un euro. Se creó lo que se conoció como bono-peaje, que era financiado a partes iguales por la Xunta y por la Diputación de Pontevedra. Sin embargo, ya entonces el Partido Socialista demostró que no tenía interés en hacer gratuito este peaje, cuando en el año 2002 en el Parlamento de Galicia se votó en contra de esta iniciativa, incluso el que hoy es presidente de la Xunta, don Emilio Pérez Toruriño. Además, el número de beneficiarios de gratuidad supera en este momento los 15.000, con más de 4 millones de desplazamientos gratis cada año. No obstante, entendíamos que esta era una solución temporal y por esta misma razón desde el Partido Popular en Galicia veníamos proponiendo una solución justa y equitativa, que ha sido estudiada, analizada y documentada, para hacer posible la gratuidad definitiva del puente de Rande. La solución que nosotros proponemos permitiría también la gratuidad de todos los desplazamientos entre Pontevedra y Vigo. Lo que el Grupo Popular defiende, tal y como recoge la proposición no de ley, es la permuta de la concesión de la autopista AP-9 por la nueva autovía Pontevedra-Vigo que comunicaría por el interior y que debería estar operativa en 2010. Esta solución supondría únicamente un coste de entre 20 y 40 millones de euros para el Estado y la comunidad autónoma hasta 2010. De este modo, el peaje entre Pontevedra y Vigo desaparecería definitivamente en 2010. Les recuerdo, señorías, que esta solución no es solo una propuesta del Partido Popular. Es una propuesta del actual presidente de todos los gallegos, del señor Touriño, formulada en una propuesta similar junto con el secretario general de infraestructuras del Ministerio de Fomento.

Quiero señalar otro valor añadido, que incorporaría un consenso básico entre todos los partidos políticos para que el peaje de Rande no nos cueste nada a los ciudadanos ni Galicia ni al Gobierno de España. Señorías, este consenso y cualquier propuesta en este sentido deben partir de una premisa básica, que es el cumplimiento del Plan Galicia. Nosotros, como lo hemos venido diciendo en esta Comisión y en el Parlamento, sabemos y conocemos, porque los hechos están ahí, que las obras del Plan Galicia están paradas en la mayoría de los casos, que hay que acelerar la construcción de la autovía interior entre Pontevedra y Vigo que permitiría descongestionar el tráfico del puente de Rande para hacer posible este horizonte temporal de 2010. Si el Gobierno de la nación vuelve una vez más a dar muestras de su falta de interés por esta propuesta, estaría demostrando una falta de interés por los asuntos de Galicia y será el Estado quien tenga que hacerse cargo de la financiación del levantamiento de los peajes si en 2010 no estuviera definitivamente concluida esa autovía.

Me gustaría señalar, señora presidenta, señorías, algo que creo que es fundamental para entender la problemá-

tica que tenemos los gallegos en la provincia de Pontevedra. La solución del Partido Socialista es ir a lo más fácil, a lo que permita huir de algún problema y a lo que nos obligue de nuevo a no hacer frente a los compromisos, lo que al final va a ser malo para todos los gallegos. La solución que plantea el Partido Socialista consiste en pagar a la concesionaria, entre comunidad autónoma y el Estado, los peajes del puente de Rande durante más de cuarenta años y esto significa pagar durante 43 años por unos costes entre 150 y 200 millones de euros. Esto significa que durante más de diez legislaturas —seguro que ya no estamos algunos— la comunidad va a tener que costear el nulo interés que hubiéramos demostrado por los intereses de todos los ciudadanos gallegos. Supone gastarse 400 millones de euros. No hay ninguna necesidad de hacer este gasto. Además, no se crearía ni un solo puesto de trabajo en Galicia. Este dinero no va a proporcionar ninguna ventaja a los ciudadanos gallegos y con ello se podrían construir infraestructuras alternativas para todos los gallegos, porque con los 130 ó 180 millones de más que se están gastando, la cantidad más alta que se ha transferido nunca por una comunidad autónoma al Estado, se podrían construir 2.000 viviendas sociales, por ejemplo, lo que supondría dar alojamiento a más de 75.000 gallegos. Se podrían pagar dos puentes como el de Rande, incluyendo accesos y rotondas, y aún sobraría dinero, o se podría costear el 80 por ciento de la nueva autovía entre Vigo y Pontevedra, por no decirles la cantidad de plazas de residencia para mayores que se podrían construir.

Señorías, esta situación es el reflejo de lo que viene siendo la diferente perspectiva entre el Partido Popular y el Partido Socialista. En los catorce años de Gobierno socialista los peajes crecieron en un 132 por ciento, entre Pontevedra y Vigo, y en un cien por cien de Vigo-O Morrazo. En 1994 el señor secretario general de Infraestructuras, que hoy es presidente de la Xunta, prorrogó diez años más, hasta 2023, la concesión de la autopista del Atlántico, Audasa, a cambio —permítanmelo decir— de nada. Se incumplió el compromiso de terminar las autovías en el año 1995, de modo que Galicia ha sido la última comunidad autónoma a la que llegaran las autovías. En 1996 los kilómetros en servicio llegaban al 20 por ciento, como saben. No solo eso, sino que en el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 el AVE terminaba, con perdón, en Valladolid. En ocho años del Gobierno popular se rebajaron los peajes, lo saben ustedes —en 1999 un 20 por ciento y un 30 por ciento entre Vigo y el Morrazo—. El Partido Popular redujo el IVA, que en las autopistas estaba en el 16 por ciento, al 7 por ciento. Bien es cierto que el Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea nos lo tiró por tierra. En el año 2000 se aprobó un decreto de liberalización del peaje entre Rande, Puxeiros y Fene-Ferroll. Y a partir de 2002 los usuarios de los tramos entre Morrazo y Vigo y también los de A Barcala-A Coruña pueden circular gratuitamente gracias al bonopeaje. Y ahora, y termino ya,

señora presidenta, se incumplen las promesas, se incumplen las obras del Plan Galicia, que acumulan varios años de retraso, las vamos siguiendo una a una, nos desplazamos físicamente al lugar de los hechos y están paradas las infraestructuras. Esta proposición no de ley pretende que este, que es uno de los problemas de movilidad de todos los gallegos, se resuelva lo antes posible. Recordarán todos los señores que forman parte de esta Comisión y el señor portavoz del Grupo Socialista que él, como candidato número uno por la provincia de Pontevedra, llevaba en su programa electoral la liberalización del puente de Rande y cuando en junio de 2004 el Bloque Nacionalista Galego presentaba una proposición de ley sobre este tema, fue el señor representante del Partido Socialista quien propuso una enmienda que decía que en el plazo de seis meses el Partido Socialista propondría una alternativa para liberar el peaje de Rande. Se ha presentado en esta Cámara una alternativa pero no es una solución al problema que estamos planteando. Esa alternativa compromete, insisto, el presupuesto del Estado.

Señorías, les pido por ello que voten favorablemente nuestra proposición no de ley, porque sería el modo de resolver este doble problema. Por un lado, se garantizaría la gratuidad definitiva y universal de todos los traslados entre Pontevedra y Vigo sin que los ciudadanos de la comunidad autónoma tuvieran que poner un euro, y, por otra parte, se comprometería al Gobierno al cumplimiento del compromiso asumido en el Plan Galicia, que no era otro que esté rematada esa nueva autovía del interior entre Pontevedra y Vigo en 2010.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): El Grupo Socialista ha presentado enmiendas a este punto. Tiene la palabra el señor Louro.

El señor **LOURO GOYANES**: Señorías, el Partido Socialista defendió siempre la necesidad de liberar de peajes los tramos urbanos y particularmente en Galicia dos: el puente de Rande, que conecta la península de O Morrazo con la ciudad de Vigo, y en el área norte de Galicia un peaje en A Barcala, que conecta A Barcala con la ciudad de A Coruña. Eran dos objetivos y dos promesas del Partido Socialista que felizmente hoy están cumplidas, mal que les pese a algunos recién llegados al asunto de los peajes en Galicia. Señorías, el objetivo no es otro que integrar territorio y favorecer la movilidad en áreas urbanas donde no hay vías alternativas. Digo esto con claridad porque sé, y me consta, que hay zonas del Estado español donde hay una carga de peajes y que esto probablemente no se entienda. En Galicia reivindicamos este asunto para integrar áreas urbanas; no son peajes interurbanos.

El Partido Popular tiene adquirido este compromiso en múltiples ocasiones y quien lo adquirió de una manera solemne fue el líder actual del Partido Popular, el señor Rajoy, por cierto, compromiso y promesa que adquirió públicamente y que no cumplió, sino que hizo justamente lo contrario. Usted debe recordar, señora Pastor,

que la empresa que gestiona la autopista del Atlántico era una empresa pública, estaba en el campo de las decisiones estratégicas de los poderes públicos de España. El señor Rajoy, después de adquirir solemnemente este compromiso, lo que hizo fue privatizar Audasa. Recuérdelo, es bueno. Ustedes privatizaron Audasa y los socialistas nos opusimos a su privatización. Cuando el proceso de privatización era prácticamente irreversible les aconsejamos que introdujeran en las condiciones de privatización de Audasa que quedaran liberados de peaje Rande y A Barcala. Ustedes no nos escucharon y ustedes han privatizado los peajes de Rande y de A Barcala. Ahora ha tenido que ser un Gobierno del Partido Socialista en España y un Gobierno progresista en Galicia los que cumplieran con la liberación de los peajes en Rande y en A Barcala. Señora Pastor, ustedes deberían alegrarse porque en el área sur estamos trabajando por la integración de toda el área metropolitana de Vigo-Pontevedra; porque estamos trabajando por una mejor movilidad y porque estamos trabajando por una mayor fluidez de los tráficos rodados entre las ciudades de Pontevedra y O Morrazo y entre las ciudades de O Morrazo y Vigo.

Se ha tomado la decisión entre el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia de liberar de peaje Rande y O Morrazo, pero hemos tomado también otra decisión muy importante, que es construir una nueva autovía entre Pontevedra y la A-52 y entre Pontevedra y Vigo. Esta es una decisión que se ha tomado en los últimos dos años, porque antes lo que se contemplaba era una autovía que comunicara Pontevedra con A Cañiza, no Pontevedra con Vigo. Esa es una decisión tomada por el Gobierno socialista, es una decisión tomada por el Ministerio de Fomento. Otra decisión que se ha tomado es el acondicionamiento y ensanchamiento de la carretera N-554, que conecta Pontevedra con Vilaboa, con Rande y con la vía de alta capacidad de O Morrazo. Ahí se van a invertir 10 millones de euros y eso va a facilitar la movilidad entre Pontevedra y Rande, entre Rande y O Morrazo y viceversa. Por tanto, no es una sola decisión sino que son tres: nueva autovía entre Pontevedra y Vigo, liberar de peajes Rande y A Barcala y crear una vía bien acondicionada, con una calzada de 10 metros de ancho, entre Vilaboa y Rande y conectarla con la vía de alta capacidad de O Morrazo. Nosotros estamos haciendo justamente lo contrario de lo que han hecho ustedes. Ustedes han vendido derechos, han vendido la autopista y nosotros estamos comprando derechos para que los ciudadanos circulen libremente. Son dos maneras de hacer política absolutamente distintas.

Señora Pastor, respeto sinceramente su iniciativa, pero tienen ustedes escasa credibilidad en materia de peajes. Esto es lo que han hecho con la AP-9, pero además en Galicia ustedes no han promovido ni impulsado un solo kilómetro de autopista o de autovía libre de peaje. La autovía A Coruña-Carballo debe recordar usted que tiene peaje; la autovía entre Santiago de Compostela-Lalín-Dozón debe recordar usted que tiene peaje, y la autovía entre Puxeiros y Valmiñor, debe recordar usted que tiene

peaje. Esas son las autovías que se han hecho a lo largo de dieciséis años de Gobierno del Partido Popular en Galicia y a lo largo de ocho años de Gobierno del Partido Popular en España. A veces cuando les escucho da la sensación de que son recién llegados, de que no tienen nada que ver con el pasado. Pues tienen un pasado dilatado en dieciséis años de Gobierno en Galicia y en ocho años de Gobierno en España. Por los peajes en Galicia no han hecho nada; han hecho justamente lo contrario: vender la autopista y sacar concesiones de autopistas y autovías en otros tramos para explotación privada.

Señora Pastor, le propongo una enmienda —de la que dispone— y estamos dispuestos a hablar con ustedes para llegar a un acuerdo. Bienvenidos a esta voluntad de querer liberar peajes, pero lo que no podemos hacer hoy —sería imprudente y lo sería mucho más que se hiciera desde el Gobierno de España— es condicionar la nueva autovía Vigo-Pontevedra a una negociación con la actual concesionaria de la AP-9 en el año 2010. Sería una grave irresponsabilidad. No podemos admitirle eso. En todo caso, nosotros, con el ánimo de que la masa crítica se amplíe, le proponemos esta enmienda, que es positiva y que además les pondría en la buena dirección, porque en este momento están diciendo una cosa y la contraria al mismo tiempo. Eso genera desconfianza y falta de credibilidad. Por tanto, tome en consideración la enmienda porque va en la buena dirección.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): ¿Quiere intervenir algún grupo? **(Pausa.)** Tiene la palabra, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: En la intervención que hicimos en el debate sobre la racionalización de las infraestructuras dejamos claro que el problema fundamental de Galicia en este momento era efectivamente el déficit de infraestructuras ferroviarias y su modernización y que, en todo caso, el problema de las carreteras se centraba básicamente en los peajes, que sin duda eran muy gravosos y en muchos casos además efectivamente unían no tramos entre ciudades sino áreas de carácter metropolitano. Dicho esto, consideramos un tema gravísimo los peajes de las autopistas que hay en Galicia, porque da la casualidad que la comunicación entre las zonas más pobladas de Galicia, incluso con el interior, si se hace por vías de gran capacidad es a través de autopistas de peaje, y en un país con esa renta per cápita por debajo de la media del Estado español y por supuesto de la media de la Unión Europea, es un gravamen muy oneroso para su economía tener que moverse en todas las zonas más dinámicas con unos peajes que además son abusivos.

La iniciativa del Grupo Parlamentario Popular tiene dos aspectos que nosotros podemos compartir. Efectivamente, es necesario disminuir primero y eliminar después el peaje entre Pontevedra y Vigo. No es suficiente haber eliminado el peaje —aunque es fundamental y fue prioritario— entre Vigo y O Morrazo, que prácticamente

forman un área metropolitana, o entre A Barcala y A Coruña, que era realmente un escándalo. La eliminación del peaje entre Pontevedra y Vigo creo que es un objetivo político a conseguir, con el fin de que la movilidad de las personas y las actividades de carácter económico en Galicia no tengan un coste añadido. Hay otro aspecto que también podemos compartir —pero sobre el que, como en el caso anterior, no se predica con el ejemplo— y es que la financiación del levantamiento de los peajes no debe correr por cuenta de la Administración autonómica en ningún caso, ni los peajes de A Barcala ni de Rande ni, por supuesto los peajes, si se ejecutan en algún momento, entre Pontevedra y Vigo. Estos dos puntos son para nosotros incuestionables. Decía que no se predicaba con el ejemplo porque hubo muchos años en que se estuvo pagando, a través del bono peaje, con recursos de las respectivas diputaciones provinciales y de la Administración autonómica, para que los ciudadanos de O Morrazo no tuvieran que hacer frente al coste de los gastos diarios del traslado, por motivos de trabajo o por tener que acudir a servicios como la enseñanza o la sanidad.

Hay otros aspectos de la iniciativa que no podemos compartir, primero, que se sigan construyendo autopistas de peaje —creo que es un daño irreversible y además no está en relación con lo que deben ser los servicios públicos en carreteras— y, segundo, nos parece que es un mal proceder intentar intercambiar con compañías privadas la cesión de unos tramos de autopistas de peaje por la construcción de autovías interiores en dicho régimen. Al final, se van a provocar los mismos problemas y además en una zona densamente poblada.

Nuestro grupo espera que el Grupo Parlamentario Popular acepte llegar a algún acuerdo mínimamente ecuaníme en relación con este tema, en la línea de lo presentado por el Grupo Parlamentario Socialista; si no se lograra, votaríamos, pero solamente en función de esos dos aspectos, los puntos 3 y 4, para que quede clara nuestra voluntad en ese aspecto, pero realmente rechazamos el contenido y la filosofía de los puntos 1 y 2.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Finalizado el orden del día, vamos a proceder a las votaciones. ¿Están de acuerdo los grupos?

El señor **GRAU I BULDÚ**: Señora presidenta, solicitamos votación separada del punto 4 de la proposición no de ley relativa a la modificación del Real Decreto 801/2005, de 1 de julio, por el que se aprueba el Plan estatal 2005-2008 para favorecer el acceso de los ciudadanos a la vivienda.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): ¿Señor Matos?

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Señora presidenta, nosotros creemos conveniente que se vote la ini-

ciativa tal como ha sido propuesta por mi grupo parlamentario.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: En ese caso tampoco se podrá retirar el punto 5.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): El autor sí puede retirar un punto. Lo siento, señor Grau, pero no se podrá votar separadamente el punto 4 de la proposición no de ley.

Pasamos a las votaciones, que se harán siguiendo el orden del día. ¿De acuerdo? (**Asentimiento.**)

Empezamos por la proposición no de ley número 1. Como no se han aceptado las enmiendas, la votamos en sus propios términos.

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Queda rechazada.

Votación de la PNL número 2, en sus términos.

Efectuada la votación, dijo

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Queda aprobada por unanimidad.

En cuanto a la número 3 hay un texto acordado, que voy a leer. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: 1. Restablecer el servicio ferroviario directo entre Barcelona y el aeropuerto de El Prat con carácter inmediato y como máximo en el próximo mes de junio de 2006. 2. Poner en servicio el nuevo material móvil en los servicios ferroviarios entre Barcelona y el aeropuerto de El Prat con carácter inmediato, tan pronto como se reciba y como máximo en el segundo semestre del presente año 2006, con el objetivo de aumentar la oferta de plazas. 3. Asegurar la accesibilidad en la estación provisional de El Prat de Llobregat tanto para personas con movilidad reducida como para el desplazamiento con maletas u otros objetos de gran volumen.

Pasamos a la votación.

Efectuada la votación, dijo

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Queda aprobada por unanimidad.

Cuarto punto del orden del día. Vamos a proceder a la votación de la proposición no de ley, cuyo punto número 5 ha sido retirado, tal como ha solicitado el Grupo Parlamentario Popular, proponente de la misma.

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Queda aprobada.

Votamos el punto quinto del orden del día con la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista y una transacción de Convergència i Unió. Pasa a leer el texto resultante. 1. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a llevar a cabo los trámites necesarios para el soterramiento total del AVE y el soterramiento de la línea Barcelona-Port Bou en su trazado hacia el sur, por debajo del río Ripoll y a su paso por el municipio de Montcada i Reixac, en cumplimiento del compromiso de soterramiento total tanto de la línea del TGV como de la línea Port Bou-Barcelona. 2. Iniciar en el plazo más breve posible y en todo caso antes de seis meses la redacción del proyecto para el soterramiento del ferrocarril convencional en todo el casco urbano de Montcada i Reixac y hasta el otro lado del río, que permita licitar estas obras en el menor periodo de tiempo posible.

Sometemos todo ello a votación.

Efectuada la votación, dijo:

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Se aprueba por unanimidad.

Sexto punto del orden del día, que se vota en los propios términos de la enmienda que ha presentado el Partido Popular.

Efectuada la votación, dijo:

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Se aprueba por unanimidad.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora presidenta, por matizar la expresión que ha utilizado, se ha votado en sus propios términos la PNL más la enmienda. Lo digo para que conste así en el «Diario de Sesiones».

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Así es.

Votamos la PNL número 7, a la que hay una trasacción del Bloque Nacionalista Galego y del Grupo Socialista, que es de todos conocida.

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Queda aprobada.

Votamos la número 8 en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 38; en contra, uno.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Queda aprobada.

Pasamos a la votación de la número 9, que me han pedido que se haga separada. ¿Cómo quieren que la hagamos?

La señora **PASTOR JULIÁN**: Puntos 3 y 4 juntos y luego el resto.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Empezamos la votación de los puntos 3 y 4.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 19; abstenciones, tres.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Quedan rechazados.

Votamos el resto de la proposición no de ley.

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Queda rechazado.

Terminado el orden del día, se levanta la sesión. Muchas gracias.

Era la una y cincuenta minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**