



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2006

VIII Legislatura

Núm. 712

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 41

celebrada el martes, 21 de noviembre de 2006

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|---|----|
| — Sobre la frecuencia de paso y los retrasos de los trenes de cercanías Renfe en el área metropolitana de Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001751.) | 2 |
| — Relativa a la línea de alta velocidad entre Ferrol y Bilbao. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000865.) | 9 |
| — Relativa a la participación de la Administración Central del Estado en la cofinanciación de la autovía entre Segovia y Valladolid. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001544.) | 12 |

— Sobre el trazado de la conexión del corredor del Mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Presentada por los Grupos Parlamentarios de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y Esquerra Republicana de Catalunya. (Número de expediente 161/001744.)	15
— Sobre la construcción de una glorieta iluminada que reduzca la peligrosidad en una de las intersecciones de la carretera N-120. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001883.)	19
— Por la que se insta al Gobierno a continuar impulsando medidas tendentes a hacer totalmente accesible el aeropuerto de Málaga. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001887.)	21
— Sobre recuperación de la titularidad pública de la autopista AP-7. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000125.)	22
— Relativa a medidas para mejorar el funcionamiento de FEVE en Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001637.)	25

Se abre la sesión a las diez de la mañana

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

Señorías, hay diversas peticiones, como es habitual, de cambios en el orden del día, en las que la Presidencia no tiene inconveniente si SS.SS. están de acuerdo. Hay una petición que realizó ayer el portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, en el sentido de que como no podía estar a primera hora en la Comisión, su proposición no de ley que figura en el punto 1.º del orden del día pasase al final. ¿Hay inconveniente por parte de sus señorías? **(Una señora diputada: Es que yo también tengo otra Comisión.)** En estos casos normalmente se ha respetado la voluntad del que la propone, si el resto de los grupos no tenían mayor inconveniente. El problema es que si no se accede al cambio, la proposición no de ley decae, porque el portavoz no está presente. Hay otra propuesta de cambio, que es pasar al penúltimo lugar la que figura en el punto 5.º del orden del día, formulada por el Grupo Parlamentario Mixto, sobre medidas para mejorar el funcionamiento de FEVE en Galicia. Me lo ha solicitado el señor Rodríguez, ya que también tiene que estar en otra Comisión. Y hay una tercera petición de cambio en el orden del día, que es que la que figura en 7º lugar, formulada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), se debata en primer lugar. ¿Hay algún problema por parte de SS.SS. en aceptar estos cambios en el orden del día? **(Denegaciones.)**

Repito los cambios para que SS.SS. lo tengan claro: la proposición no de ley que figura en el punto 7.º, sobre la frecuencia de paso y los retrasos de los trenes de cercanías de Renfe en el área metropolitana de Barcelona, formulada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), se vería en primer lugar. La que figura en el punto 5.º del orden del día, relativa a las medidas para mejorar el funcionamiento de FEVE en Galicia, se vería en octavo lugar. Y, en tercer lugar, la que figura en el punto 1.º del orden del día, sobre recuperación de la titularidad pública de la AP-7, se debatiría en noveno lugar. ¿Estamos de acuerdo? **(Asentimiento.)**

PROPOSICIONES NO DE LEY

- **SOBRE LA FRECUENCIA DE PASO Y LOS RETRASOS DE LOS TRENES DE CERCANÍAS RENFE EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/001751.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la proposición no de ley sobre la frecuencia de paso y los retrasos de los trenes de cercanías Renfe en el área metropolitana de Barcelona, formulada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Tiene la palabra su portavoz, el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, nuestro Grupo Parlamentario Convergència i Unió, presentó esta pro-

posición no de ley en el pasado periodo de sesiones y en la misma destacábamos cómo los servicios de cercanías de Renfe en el área de Barcelona no superan el aprobado, cómo el servicio es deficiente, cómo hay quejas justificadas de los miles de usuarios que cada día, día sí y día también, ven que no se presta por parte de Renfe el servicio público que tienen derecho a reclamar como usuarios. Por tanto, esta proposición no de ley no es una proposición que se haya presentado al hilo de las últimas semanas, es un tema, el problema de los servicios de cercanías en Barcelona, que viene ya acumulándose en diversos debates y, repito, nuestro grupo parlamentario presentó esta proposición no de ley el pasado mes de junio, pero hoy quizá las propias circunstancias avalan más que nunca la necesidad de que este Congreso de los Diputados, esta Comisión de Fomento y Vivienda apruebe un texto. Entendemos que ha llegado el momento de realizar un amplio consenso sobre lo que es un diagnóstico seguro que compartido por todos: necesitamos mejorar el servicio. Nuestro grupo no quiere ir contra nadie, señor presidente, señorías, se trata de implementar medidas que vayan en un sentido positivo, y esto es lo que nos está pidiendo el conjunto de los usuarios y la sociedad de Cataluña en general. Es ya un tema incluso casi de rutina informativa: ¿qué pasa hoy con cercanías en Barcelona? ¿Cuáles han sido hoy los problemas de las líneas de cercanías? Es ya un tema recurrente en cada una de las conversaciones que se producen en Cataluña. Hay, por parte de los usuarios y por parte de la sociedad catalana en general, un claro descontento hacia lo que no es un buen servicio público. Por tanto, señor presidente, señorías, no busquemos hoy discrepancias políticas, busquemos coincidencias para llegar a puntos de acuerdo a favor de los usuarios. Este ya no es, desgraciadamente, un debate únicamente político, es un debate ético sobre el mal funcionamiento de un servicio público, el mal funcionamiento de los trenes de cercanías Renfe en Barcelona; debate ético, debate que nos debe llevar a todos a implementar hoy medidas en positivo. Por consiguiente, ya les anuncio, señor presidente, señorías, a todos los portavoces, que nuestro grupo intentará encontrar una vía de transacción entre las diversas enmiendas presentadas para ver si es posible, como deseamos, un mínimo común denominador que dé un mensaje lo más unitario posible a favor de mejorar el servicio. Nuestro grupo parlamentario ya consiguió aprobar en el Pleno del Congreso una moción el 22 de noviembre del año 2005, y en esa moción había una carta de ruta que había sido un punto de coincidencia entre diversos grupos. Lamentablemente, esa carta de ruta no se ha cumplido; lamentablemente también, señor presidente, señorías, la propia ministra de Fomento ha permanecido al margen del debate, como si las quejas de los usuarios, las quejas de la sociedad en su conjunto hacia el mal servicio de cercanías Renfe en Barcelona fueran fruto de una improvisación o fueran fruto de una coyuntura pasajera, y no es así. Quiero recordar que en una pregunta oral que dirigí a la señora ministra de

Fomento, el pasado 27 de septiembre en el Pleno, la ministra nos decía que el ferrocarril de cercanías en Cataluña da un servicio bueno. Esa frase no puede sostenerse, el servicio no es bueno. La ministra decía: Bueno, pero mejorable. Mejorable, sin duda, pero en ningún caso le podemos poner el adjetivo de buen servicio, no lo es, y ahora es de común asentimiento en Cataluña que hay que dar un paso más, invertir más, priorizar una serie de medidas que ya estaban apuntadas en la propia moción que defendió este portavoz el 22 de noviembre de 2005 ante el Pleno de la Cámara. Por otro lado, el propio Senado aprobó el pasado 17 de octubre una moción en la que, entre otros puntos, se pedía también esa mejora estructural en todas las líneas de cercanías, también en la línea Barcelona-Vic-Puigcerdà, y evidentemente, cumplir con el Estatuto de Autonomía que se ha aprobado este mismo año, que está ya en vigor, que es norma jurídica que nos vincula y que vincula también las previsiones que en ese Estatuto se realizan a favor de un traspaso de las líneas de cercanías al Gobierno de la Generalitat de Cataluña, a una gestión, por tanto, más cercana. No pueden gestionarse las cercanías a 600 kilómetros de distancia, no es posible. Ayer mismo, señor presidente, señorías, en una emisora de radio, como consecuencia de un ferrocarril que tuvo un incidente en la estación de Sant Vicenç de Calders, llamó el usuario en directo y decía consternado: Tiene que ser la llamada de Madrid la que autorice o no un cambio de pasajeros de un convoy a otro, la que autorice o no incluso si nos van a dar un refresco en la larga demora que estamos teniendo en la estación de Sant Vicenç de Calders. Ese ejemplo, que pueden ustedes comprobar, porque era en directo en una emisora de gran audiencia en Cataluña ayer mismo, un pasajero que llamaba desde esa estación de Sant Vicenç de Calders, es solo un síntoma y un ejemplo de una sensación de hastío generalizada entre los usuarios de cercanías Renfe en Cataluña. Por tanto, ante esa sensación, ante esa continua queja justificada de los ciudadanos, que ven con consternación campañas como las que la propia compañía Renfe anuncia de que te subes al futuro, apelando a un buen servicio, un buen servicio que lamentablemente en estos momentos en Cataluña no se da, ante ese déficit, nuestro grupo parlamentario plantea un conjunto de medidas en positivo, ¿cuáles son? En primer lugar, que se cumpla la moción que se aprobó ese 22 de noviembre de 2005 en el Pleno del Congreso y, después, una serie de medidas puntuales, además de esas medidas de largo alcance que están en la moción, para atender lo que han sido fallos continuados, además, por la coexistencia también de las obras del AVE en este tramo final de su llegada hasta la estación de Sants de Barcelona. Por tanto, en ese momento pedimos una serie de medidas puntuales que afectan muy directamente a la línea C-2 de cercanías porque ha sido de las más afectadas también durante este periodo de tiempo. Además, pedimos una mayor atención presupuestaria y también que se paralice esa campaña de imagen de Renfe que es ofensiva para muchos

usuarios. Asimismo pedimos también, con una autoenmienda que hemos presentado, que se cumpla la propia moción aprobada en el Senado el 17 de octubre, una moción que además insta a proceder a lo que es un denominador común entre el conjunto de formaciones políticas en Cataluña, que es que se proceda a cumplir el Estatuto y que se agilice ese necesario traspaso de la red de cercanías a la Generalitat de Cataluña.

Es una proposición no de ley en positivo, es un debate, señor presidente, ético más que político, en el sentido de que deberíamos ser capaces de encontrar ese denominador común para dar hoy al conjunto de la ciudadanía una respuesta en positivo. Se han presentado otras enmiendas a esta proposición no de ley, incluso como enmiendas de adición; tendríamos que ver de qué manera podríamos llegar a una transacción que pudiera dar satisfacción a las diversas propuestas que se plantean por parte de grupos enmendantes. De todas formas, señor presidente, señorías, más allá de lo que hoy aprobemos, que espero que sea positivo y que marque esa carta de ruta para los servicios de cercanías Renfe en Barcelona, más allá de lo que hoy se apruebe, hará falta voluntad política y hará falta una voluntad de responsabilidad pública ante lo que es un servicio público de primera calidad que en estos momentos no tenemos y que los ciudadanos reclaman. Por tanto, ante un momento de crisis generalizada en el servicio de cercanías Renfe en Cataluña, nuestro grupo parlamentario, una vez más, intentará con estas medidas contribuir a que se pueda lograr una propuesta en positivo que dé una respuesta efectiva al conjunto de los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Esta proposición no de ley tiene una autoenmienda que ha defendido el señor Jané del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y dos enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, la señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Antes que nada, pido disculpas por el retraso al inicio de esta Comisión. Me he pasado diez minutos en los ascensores, creo que todos pueden compartir mi preocupación por este edificio.

En primer lugar, quiero decir, señor presidente, que todos los componentes de esta Comisión compartimos la preocupación por los incidentes que han ocurrido en los últimos tiempos en el servicio ferroviario de cercanías de Barcelona, compartimos también la necesaria mejora de este servicio y, sin duda, compartimos que los usuarios deben tener el máximo de atención y el máximo de información. Lo comparte también el Gobierno, que ha tomado medidas porque es consciente de esta situación y no va a dejar de hacerlo mientras se sigan sucediendo. Quiero decirle al señor Jané que en esta Comisión nuestra obligación es tener un debate político. Estamos teniendo todavía en el Senado un debate presupuestario que puede afectar a la cuestión. Me parece que

no hacemos ningún servicio a los usuarios que están sufriendo las deficiencias en estos momentos si lo abordamos con la demagogia de algunos de los ejemplos que podrían servir a un debate falso y, sobre todo, este no es el momento ni el sitio para hacer un debate ético. Estamos hablando de un servicio ferroviario y nosotros, en ese sentido, hemos presentado la enmienda que se está debatiendo en este momento a la proposición no de ley de Convergència i Unió, que es del mes de mayo, exactamente del 8 de mayo, y que, por tanto, difícilmente podría contener las medidas, como dice el señor Jané, positivas que contiene la moción del Senado que se aprobó en el mes de octubre; las contendría en todo caso la autoenmienda que se produce en este momento y que más adelante también comentaré. Nosotros hemos intentado mejorar, proponer un texto distinto que vaya a la búsqueda de soluciones y de mejora del servicio, especialmente para los usuarios. Esta no es la primera vez que tratamos este tema, tanto en el Congreso como en el Senado, ha habido iniciativas de todo tipo y, por tanto, quiero comprender que es el reflejo de la preocupación que todos los grupos sentimos respecto de este tema. Hay algunos de los temas que plantea Convergència i Unió en su autoenmienda de adición que ya se han debatido y aprobado en esta Cámara, como es el plan de transferencias, plan que, y lo sabe el señor Jané como yo porque también votó favorablemente al Estatuto que hoy está en vigor, se tiene que producir a través de una comisión mixta que se debe constituir a partir de la formación del nuevo Gobierno en Cataluña, que tiene un plazo de seis meses y, por tanto, estamos absolutamente dentro de plazo. Pero es evidente que haríamos un mal servicio y entraríamos posiblemente en la demagogia, como decía antes, si no consideráramos que el deterioro de este servicio que tan ardorosamente está denunciando el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, no es producto de los dos últimos años de la historia de España o de la historia de Cataluña, esto viene de más lejos y hay circunstancias que pueden agravar o que conviene recordar porque otros quieren obviar. Esto es producto de que se están haciendo las obras de acceso a Barcelona de la línea de alta velocidad sin que se haya modificado en absoluto el servicio de cercanías. Estamos hablando de unas obras de acceso de la alta velocidad a Barcelona en las que están trabajando 600 operarios y 100 máquinas en el mismo corredor ferroviario que une El Prat con Sants, en el que circulan a diario dos líneas de cercanías, la C-1 y la C-2, además de los trenes regionales y de larga distancia, en el orden de 429 circulaciones diarias que no se han interrumpido a pesar de la magnitud de la obra, como no se han interrumpido otras circulaciones. Esta es una primera diferencia que yo querría señalar, no pequeña, con la manera de abordar esta obra, una obra de esa importancia, como podrían haber hecho o hicieron en el pasado otras administraciones. Aquí se ha decidido compatibilizar la entrada a la estación de Sants de la alta velocidad con la circulación. Hay que recordar que no se ha mermado la oferta de servicios de cercanías en el

núcleo de Barcelona, que consta de 805 servicios diarios, es decir, seis líneas con 106 estaciones y un volumen diario de 408.000 personas. No es de extrañar, por tanto, que combinar la obra de la entrada de la alta velocidad en Barcelona con este volumen de viajeros y de frecuencias del que estamos hablando, genere un cuello de botella de una enorme complejidad en el entorno de la estación de Sants. Esto ha sido así, además, porque el Gobierno mantiene su compromiso de la llegada de la alta velocidad a Barcelona a finales de 2007 y porque se está trabajando —no hay que olvidarlo— sobre la base de un acuerdo alcanzado entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Catalunya, los ayuntamientos y otras instituciones implicadas, en el año 2004. Ya en el segundo semestre de ese año se trabajó activamente con los ayuntamientos del Hospitalet, El Prat y Barcelona para conseguir la formulación de la declaración de impacto ambiental y la redacción del estudio informativo, de tal manera que los tramos de acceso se licitaron en enero y febrero de 2005. Teniendo en cuenta que en los siete años anteriores hubo otro Gobierno con otros apoyos que fue incapaz de alcanzar esos acuerdos, deberíamos, como mínimo, congratularnos todos de la velocidad que, valga la redundancia, ha adquirido la alta velocidad en su tramo entre la estación del Camp de Tarragona y Barcelona. ¿Se podía haber actuado de otro modo? Sin duda, en otros sitios se ha hecho de otra manera. Se podían haber tomado decisiones respecto de la alta velocidad y sus trazados sin contar con las otras administraciones, se podía haber disminuido el número de trenes o de frecuencias y si eso alguien hubiera preferido que hubiera sido de esa manera, también estaría bien que lo supiéramos. Como decía antes, creo que si todos hemos compartido la pena o el sentimiento por las incidencias que se están produciendo, podríamos compartir también que esta fue una buena decisión, que esa buena decisión ha traído estas complejidades a las que hay que añadir otras no menores. Esta obra de acceso a Barcelona cruza dos veces la línea de ancho ibérico, además del cableado correspondiente a las instalaciones ferroviarias de los tendidos telefónicos y eléctricos y de la red de gas que da servicio a toda el área metropolitana; hay hasta 136 instalaciones de este tipo que interceptan ese corredor. Igualmente, el trazado de línea cruza auto-vías, el río Llobregat, líneas de ferrocarril de la Generalitat y del metro de Barcelona; se ha construido una estación y un acceso ferroviario provisional en El Prat con el objeto de liberar el trayecto durante la realización de las obras, que ha tenido un importe de 24,7 millones de euros, y es verdad que en el resto del trayecto no se pueden construir otras vías provisionales simplemente por escasez de espacio. Todo aquel que conozca el área de la que estamos hablando podrá compartir esta cuestión. Es verdad que el Gobierno ha tenido preocupación por esta situación, la ha tenido y la sigue teniendo y por eso ha tomado medidas y las va a seguir tomando, pero ya el 25 de septiembre de 2006 se creó, por ADIF y Renfe, un comité permanente de seguimiento de las

obras de la línea de alta velocidad a su entrada en Barcelona y, aunque no me puedo extender mucho más, hay que recordar el esfuerzo económico que ha realizado el Gobierno, presupuesto tras presupuesto, para las cercanías de Barcelona. Esto no es una cosa menor, como tampoco lo es el esfuerzo que se ha hecho en la permanente búsqueda del acuerdo con las otras administraciones e instituciones implicadas, porque el objetivo de todos, de los aquí presentes y de los que tienen que tomar esas decisiones, no puede ser otro que las cercanías de Barcelona sean en el futuro una infraestructura al servicio de los ciudadanos racional, operativa y moderna. Por ello, el esfuerzo económico que se ha hecho por este Gobierno ha sido importante, porque partimos de una situación absolutamente deficitaria. Como les decía antes, seguramente las vías no se han hecho viejas —estaríamos todos de acuerdo— en estos dos últimos años, la escasez de material móvil no viene de estos dos últimos años, pero a pesar de ello hay que decir que las actuales frecuencias del servicio en hora punta son las máximas que permite la capacidad de la infraestructura. Se ha tenido que hacer un gran esfuerzo para satisfacer la demanda de los usuarios que ha crecido, por ejemplo, un 6,6 por ciento respecto del año anterior. Por tanto, si la capacidad de la infraestructura es la que es, no habrá otra solución que el incremento de la capacidad de los trenes mediante composiciones dobles, y ahí también tenemos otra dificultad añadida con la que nos hemos encontrado, que son las malas previsiones del pasado respecto al material móvil, de tal manera que hasta julio de este año no se han recibido ocho nuevas unidades que entraron inmediatamente en servicio. Esa es seguramente una actuación importante, la de la renovación del material móvil, para la mejora del servicio. Además de estas ocho nuevas unidades, se van a destinar un total de 80 trenes Civia a las cercanías de Barcelona, de tal manera que al final de la aplicación del Plan estratégico de Renfe operadora el parque de cercanías contará con 210 trenes —se retirarán los 25 más antiguos y serán nuevos 80—, lo que supone un incremento respecto de la situación existente en 2004 del 35,5 por ciento, de los cuales un 38 por ciento serán nuevos, y la capacidad de transporte será en aquel momento un 57 por ciento mayor que la actual.

Señorías, alguien me podrá decir que se podría haber hecho de otra manera y, es posible, estamos dispuestos a escucharlo; que se podía haber hecho mejor, también estamos dispuestos a escucharlo, pero lo que no se puede decir es que no se ha hecho nada, lo que no se puede decir con rigor es que no se han hecho los esfuerzos necesarios para mejorar ese servicio, y por eso hemos presentado una enmienda que recoge una serie de medidas agrupadas en el plan de actuaciones urgentes que ya ha anunciado el Gobierno y que busca dar respuesta a los problemas que existen y que nadie niega, que van desde las inversiones al incremento de medios humanos y materiales o al material móvil a circular por esas vías, con una especial atención, que querría resaltar,

a la creación de la unidad de asistencia al viajero de cercanías con presencia física en las estaciones y trenes, así como la incorporación de nuevas tecnologías a los sistemas de información a los viajeros, con una inversión de 2,2 millones de euros, y así seguramente evitaremos esas llamadas que tanto parecen chocar al señor Jané. El Gobierno ha dicho que no está conforme con cómo está funcionando este servicio, por eso se han tomado medidas, quiero resaltarlo una vez más. Se han tomado las medidas que han sido posibles y con el esfuerzo presupuestario adecuado. Es evidente que si hacemos el análisis de este servicio de cercanías sin hacer el análisis global de por qué se producen, las causas y el origen, estaremos haciendo un flaco servicio al debate político que hoy debemos tener aquí y al que debemos dar respuesta. Nosotros también estamos abiertos a encontrar una enmienda transaccional que pueda refundir la auto-enmienda que en este momento presenta Convergència i Unió, la enmienda que nosotros presentamos y aquellas aportaciones que puedan hacer los demás grupos, lo cual seguramente sería importante para lanzar un mensaje de compromiso y de seriedad desde esta Comisión de Fomento a los usuarios que padecen esos incidentes.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, tienen la palabra los grupos parlamentarios que no han formulado enmiendas. Por parte de Esquerra Republicana de Catalunya tiene la palabra su portavoz, el señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO:** Algo tiene que estar pasando de cierta magnitud en cercanías de Barcelona porque por primera vez la ministra de Fomento y ayer el presidente del Gobierno han pedido disculpas por las carencias de cercanías a los ciudadanos de Cataluña, cosa inusual hasta este momento. Aquí se ha hablado del hecho de la confluencia de las obras de acceso a Barcelona del tren de alta velocidad, del AVE, con la línea convencional de Sants-Sant Vicenç de Calders, y se ha achacado la situación a esta duplicidad de las obras, obras muy complejas, con 600 trabajadores en un tramo muy corto compartiendo el trabajo con el flujo muy frecuente de unidades de ferrocarril. Pero si nos atenemos a los lugares donde ha habido problemas con los trenes, veremos que no es así. Los primeros problemas que se han producido este año han sido en el corredor mediterráneo, en el tramo Salou-Vilaseca, a causa de unas lluvias intensas que paralizaron durante más de 24 horas la línea, ya que todo el tema de desagües de esta vía estaba absolutamente abandonado. El incidente del domingo era en la línea Barcelona-Puigcerdà, que no tiene nada que ver con la entrada del AVE en Barcelona. El tren que quedó paralizado en el túnel iba en dirección norte, hacia Mollet, que en nada coincide con el tramo Sants-Prat de Llobregat, donde está la línea en confluencia con las obras del AVE. Este cúmulo de circunstancias no se da tan solo por la construcción de la línea del AVE, sino por décadas de abandono en el mantenimiento y de nuevas inversiones, tanto en vías como en

material rodante que por parte de Renfe y de ADIF ha sufrido cercanías de Barcelona y, en el conjunto, toda la red convencional de Cataluña, a excepción del tren de alta velocidad. Por parte de este portavoz, en múltiples ocasiones, especialmente en los presupuestos, se ha denunciado que el 95 por ciento de los presupuestos anuales de ferrocarriles va al tren de alta velocidad en detrimento de la línea convencional y de cercanías. Todos sabíamos que la confluencia por el corredor de la costa sur entre El Prat y Sants era de mucha complejidad, lo sabían todos los partidos políticos. Alguien hizo variar la entrada a Sants por la vía de Vilafranca atravesando Cornellà para llevarlo al Prat, cuando todo el mundo sabía que era mucho más factible porque hay mucha menos circulación en la línea de Vilafranca, haber hecho las obras en paralelo por la vía de Cornellà. Pero, bueno, esta fue una decisión de hace cinco años, los responsables en aquellos momentos optaron por la otra opción y tampoco es cuestión de mirar al pasado.

Respecto a los trenes, nos plantean ahora que van a llegar 41 trenes Civia, como si la adquisición de trenes de cercanías y de los Civia fuera una cuestión que se resuelve en un mes. De todos es conocido que desde el encargo de las unidades Civia hasta que estén en disposición de ser puestas sobre las vías, se necesita un periodo de tres años. Esta es la realidad, lo que pasa es que cuando han llegado los primeros seis Civia al área de Barcelona, había una decisión anterior que, los 46 Civia que se entregaron en la primera remesa del contrato que hizo el Ministerio de Fomento fueron todos en cercanías de Madrid. Quiero poner sobre la mesa este juego de manos para cuadrar los presupuestos de 2007 en Cataluña, regionalizando 45 trenes Civia cuando en realidad en el presupuesto del año 2006 fueron 46 Civia para cercanías de la ciudad de Madrid, no se hizo esta regionalización de la partida de material rodante, que es la primera vez que se ha producido en unos presupuestos del Estado; pero alguien tenía que cuadrar los presupuestos, tenía que decir que ya con estos presupuestos se había alcanzado el 18,5 de la inversión en Cataluña como marca el Estatuto y no encontraron más solución que esta.

Quisiera comentar, porque en todas las intervenciones se acaba con el mismo tema, una cuestión que tendremos que emprender en los próximos meses y que marca el Estatuto catalán, que es que las cercanías tienen que corresponder en exclusiva a la Generalitat de Cataluña. Me gustaría, a la sazón, que el Grupo Socialista nos dijera desde qué perspectiva ve el traspaso, si van a traspasar las vías que tienen origen y destino en la Comunidad Autónoma catalana, si van a traspasar el material rodante o si, con ocasión de la liberalización del transporte de pasajeros por parte de Renfe, nos van a decir, a través de la empresa de ferrocarriles de la Generalitat, que actuemos como un operador más y que vayamos al ADIF a comprar surcos. Mucho me temo que para el Ministerio de Fomento, para el ADIF y para Renfe sea éste el último planteamiento sobre el traspaso de cerca-

nías a la Generalitat de Cataluña. Me quedé sorprendido cuando ví que la ministra de Fomento pedía excusas a los ciudadanos de Barcelona, de Cataluña, por el desastre de cercanías en estos últimos días, pero quiero manifestar que cerrar la crisis cortando la cabeza al turco, al responsable de cercanías de Barcelona, señor Manau, no es ni mucho menos la solución. Quiero decir a favor del señor Manau que es de las personas que más interés tenía en que funcionan correctamente las cercanías de Barcelona, pero con trenes de tal antigüedad, con vías sin ninguna renovación, por más interés humano y esfuerzo que se ponga es una tarea imposible.

El señor **PRESIDENTE**: Me ha solicitado la palabra el señor Herrera. Como les dije al principio, si no hay inconveniente, le damos la oportunidad de que pueda intervenir.

Señor Herrera, tiene la palabra.

El señor **HERRERA TORRES**: Quiero dar las gracias al resto de los portavoces porque estaba en otra obligación. Como saben ustedes, la vida de los grupos pequeños es muy mala, pero al final he llegado a la Comisión.

Los grupos de Convergència i Unió y Socialista saben de la sensibilidad de nuestro grupo sobre el funcionamiento de cercanías. No es una sensibilidad nueva pues en legislaturas anteriores hemos presentado multitud de iniciativas y de propuestas y en esta hemos vuelto a presentar multitud de iniciativas y de propuestas, hasta el punto de que al principio de la legislatura en una proposición no de ley en esta misma Comisión ya anunciábamos cuál era la situación de las cercanías en el área de Barcelona, una situación que entendíamos colapsada y en mal estado. Tras un incremento en los últimos 12 años del 80 por ciento en el número de usuarios, la inversión en cercanías Barcelona había aumentado un 3 por ciento. Eso es lo que decíamos al principio de la legislatura, pero vino un informe del Ministerio de Fomento explicando que la situación de cercanías de Barcelona era buena aunque nosotros con un informe de la PTP, la Plataforma para el Transporte Público, pusimos de manifiesto que hoy la situación es de colapso, que los trenes van con unos índices de ocupación entre el 80, el 90 y el cien por cien y que es urgente y necesaria una mayor inversión en cercanías. Fruto de esa proposición no de ley se adquirieron algunos compromisos, uno de los cuales, que no nos gustó, fue el que el Gobierno encargase un estudio para abordar la necesidad de inversiones en cercanías en el área de Barcelona, estudio que se va a presentar en el mes de marzo de 2007. En su día dijimos que era tardío e insuficiente. No puede ser que hagamos un estudio para analizar lo que vamos a hacer en cercanías —me refiero a hace ahora dos años y medio porque hablábamos del principio de la legislatura—, que va a tardar dos años y medio sabiendo que las necesidades en cercanías son urgentes. Lamentablemente el tiempo nos ha dado la

razón. En estos últimos meses son 52 las averías que se han producido en cercanías en el área de Barcelona. Existe un colapso, y un absoluto hartazgo de los usuarios y nos estamos encontrando con que por primera vez hay un desplazamiento hacia el vehículo privado de gente que deja de utilizar el ferrocarril.

A estas proposiciones no de ley yo les sumaría dos interpelaciones que el señor Jané conoce bien, que ha realizado nuestro grupo parlamentario, la última de ellas de hace aproximadamente un mes en el Pleno donde conseguimos no todo lo que queríamos pero sí que hubiese un compromiso para iniciar el traspaso. Una reflexión que coincide aquí con la del señor Andreu: nos preocupa, en primer lugar, que no se produzca el traspaso y, en segundo lugar, que realice sin las adecuadas inversiones en una red claramente obsoleta en la que hay tramos, como el de Barcelona-Puigcerdà, que yo cito mucho, en los que el tren va a una velocidad inferior a la de los años treinta y cuarenta. Si hay acuerdo vamos a apoyar finalmente el pacto, pero entendemos que tiene que haber un cambio de actitud del Ministerio de Fomento. Estamos ante un Ministerio de Fomento que invierte mucho en cemento y en AVE. La mejor expresión fue la intervención de la ministra de Fomento en el Pleno de presupuestos. Empezó hablando de los grandes corredores del AVE, pero no hizo mención alguna al funcionamiento de cercanías. En la réplica, después de que muchos portavoces pusiésemos los puntos sobre las íes y dijésemos que tenía que haber una mayor atención, la ministra ni siquiera citó el problema de las cercanías. Es cierto que después ha pedido disculpas y ha encontrado una solución fácil que no resuelve el problema, que es la dimisión del responsable de Renfe en Cataluña. Aquí pagan justos por pecadores. El Ministerio de Fomento debe llevar a cabo inversiones que mejoren las infraestructuras, que cambien catenarias, que doblen vías, inversiones que es posible realizar hoy. No nos sirve el argumento de que está entrando el AVE. Sabemos que eso dificulta las cosas, pero estamos hablando de líneas que poco tienen que ver con la entrada del AVE. El desdoblamiento del Barcelona-Puigcerdà se podría hacer pues no incide, porque sale en dirección norte, en las infraestructuras del AVE. Lo que exigimos es sobre todo un cambio de actitud. Sabemos que a nuestras palabras se han hecho oídos sordos, lo único que esperamos es que al hartazgo de los usuarios no continúen haciendo oídos sordos y que la insistencia de muchos grupos parlamentarios, entre el que destaca el nuestro, haga que de una vez por todas haya mayor inversión en ferrocarril convencional.

Para acabar, señor presidente, quiero decir que en la última campaña, en las generales, explicábamos que en la etapa del Partido Popular de cada 100 euros que se invierten en ferrocarril, 98 se invierten en el AVE y solo dos en ferrocarril convencional. El número de usuarios del ferrocarril convencional es del 97 por ciento y el problema es estructural, de fondo, lo que tenemos que hacer es conseguir que desde el Ministerio de Fomento

de este Gobierno, pero también del anterior, haya una mayor preocupación, mayor dotación, mayor atención en definitiva para el ferrocarril convencional. Si conseguimos eso no tenemos que seguir hablando de que en la segunda área metropolitana del conjunto del Estado, en el área de Barcelona, hoy se vive una situación de absoluto y total colapso del funcionamiento de las cercanías.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular señor Ayllón.

El señor **AYLLÓN MANSO:** Intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular para fijar la posición de nuestro grupo sobre la proposición no de ley presentada por el Grupo Catalán (Convergència i Unió) sobre la frecuencia del paso, los retrasos de trenes de cercanías de Renfe en el área metropolitana de Barcelona y, en general, sobre la problemática que durante los últimos días hemos venido viviendo los ciudadanos de Cataluña en general y de la zona metropolitana de Barcelona en particular al respecto del uso del tren de cercanías. Como decían anteriormente los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, el objetivo final del Grupo Parlamentario Popular —como no podía ser de otra manera, igual que el del resto de los grupos, es buscar un punto de solución, un acuerdo para poner fin a una situación que, evidentemente, trastorna y preocupa a muchos ciudadanos de la Comunidad Autónoma de Cataluña. Eso no nos tiene que hacer olvidar la responsabilidad que cada uno tiene en el tema del que estamos hablando. No es lo mismo intervenir en nombre del grupo que apoya al Gobierno, del Grupo Parlamentario Socialista, cuando se piden soluciones y se sabe que el Gobierno no ha estado a la altura de las circunstancias que insistir en la necesidad de que no caigamos en la demagogia cuando al final lo que se pretende es culpar a los gobiernos anteriores de cualquier problema que existe en la sociedad española. A la espera de conocer, como han anunciado tanto el señor Jané como la señora Cunillera, algún tipo de enmienda transaccional, anunciamos que en principio estaríamos dispuestos a votar favorablemente la proposición no de ley presentada por el Grupo de Convergència i Unió, porque entendemos que recoge el sentir de muchos ciudadanos que en los últimos tiempos se han sentido engañados por un más que deficiente servicio de cercanías ofrecido por Renfe en determinadas zonas de Cataluña, que es un servicio —por los ejemplos que hemos podido conocer en esta Comisión y, también, por lo que hemos podido leer en los medios de comunicación— más propio de un pasado lejano, de una España en blanco y negro, que se aleja de ese país moderno y puntero que aspiramos a ser. Anuncio que votaremos favorablemente, si así se mantiene, la autoenmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) que recoge el mismo sentido de una iniciativa que hace poco más de un mes votamos favorablemente en el Senado. Respecto a la

parte final de esa moción que presenta Convergència i Unió, pide el inmediato cumplimiento del artículo 169 del Estatut de Autonomia de Catalunya. Quiero recordar que en tanto el Tribunal Constitucional no se pronuncie sobre los múltiples recursos que se han presentado, ese Estatuto de Autonomia es un texto legal y, por lo tanto, de aplicación. No nos duelen prendas en decir que, sin estar de acuerdo con el contexto del que estamos hablando, nos parece importante que se respete la ley. No creemos que la solución al problema del servicio de cercanías en Cataluña dependa de quién ejerza la competencia de dicho servicio y, de la misma manera consideramos que a los ciudadanos de Castelldefels, Viladecamps, de Sitges o de tantas otras poblaciones de Cataluña que cada día sufren retrasos por culpa del mal servicio de cercanías en Barcelona, tampoco les preocupa excesivamente quién tenga esa competencia, sino que se solucionen los problemas que sobre la misma existen. A los ciudadanos nos preocupa que el tren funcione, que llegue a su hora, que salga a tiempo y que nos acerque a nuestro lugar de trabajo, de estudio, de ocio o a donde quiera que vayamos. No se trata de tener más competencias, sino de que quien las ejerza sea mucho más competente y, por eso lo que hemos sufrido en los últimos días en Cataluña ha sido una incompetencia continuada y desmedida propia de un Gobierno que no sabe gobernar y propia de un partido para el que lo importante no es el bienestar de los ciudadanos, sino mantener su situación política a cualquier precio.

Ya se ha descrito aquí la situación caótica de estos últimos días: trenes que no llegan, ciudadanos sufriendo una especie de secuestro en las estaciones sin poder llegar a sus puestos de trabajo o a sus casas y trenes que no paran o que paran —como hemos podido conocer por los medios de comunicación— en lugares donde no deberían, generando situaciones incluso de pánico para muchos ciudadanos. Podemos recordar algunas frases de los últimos días, frases que han pronunciado los ciudadanos afectados por dichos retrasos a los medios de comunicación, tales como: «El maquinista se fue por la vía sin decir nada; estuve 45 minutos encerrado en un tren», etcétera. Seguramente el Grupo Socialista y otros grupos parlamentarios nos tildarán una vez más de catastrofistas, pero en este caso no hacemos más que recoger lo que han dicho los ciudadanos y lo que han referido los medios de comunicación sobre los últimos problemas en el servicio de cercanías. Podemos afirmar que estos hechos son un ejemplo evidente de que este Gobierno no sabe gobernar y cuando insistimos en diferentes políticas puestas en marcha por el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero, tenemos aquí un ejemplo evidente de que eso es así.

El servicio de cercanías en Cataluña y, en Barcelona particularmente, tiene varios problemas, se han mencionado aquí y son evidentes. Son evidentes las deficiencias en el material rodante, son evidentes las deficiencias en la propia infraestructura y es más que evidente que este Gobierno hace pocas obras, las pocas que hace las hace

con gran dificultad y en el caso concreto del AVE en las cercanías de Barcelona, los responsables del ministerio no han sabido ejercer una mínima coordinación y han acabado haciendo pagar a los ciudadanos su evidente ineptitud. En cualquier caso, han tenido que ocurrir demasiadas cosas, hemos tenido que conocer demasiados problemas para que finalmente el Ministerio de Fomento se haya dignado, por un lado —como decían los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra—, a pedir disculpas a los ciudadanos y por otro a tomar algunas medidas como poner unos autobuses, anunciar unos cuantos trenes más, que ya veremos cuándo llegarán, y un servicio de información a los ciudadanos a los que hasta ahora habían obviado de forma absoluta, todo ello bajo el nombre de actuación urgente. La pregunta que nos tenemos que plantear todos es qué había estado haciendo hasta entonces el Ministerio de Fomento, porque tal como han manifestado los señores Jané y Herrera, se ha discutido en diferentes ocasiones en el Congreso de los Diputados, tanto en Comisión como en Pleno, la circunstancia que nos ocupa en este momento. En la mayoría de los países los ministerios de Fomento o de Obras Públicas, —tengan el nombre que tengan—, se dedican a construir y gestionar infraestructuras y servicios de transporte y, en cambio, el Ministerio de Fomento del Gobierno de Zapatero, de la señora Álvarez, en los últimos meses se ha dedicado fundamentalmente a anunciar. Permítanme que les recuerde algunas campañas publicitarias que han surgido del Ministerio de Fomento, para Renfe o para ADIF: «Vamos al futuro, ¿sabes? Sube y disfruta del viaje». «El medio de transporte público más rápido, puntual y respetuoso con el medio ambiente» «El tiempo es tuyo, conviértelo en lo que quieras» «Gracias al esfuerzo de todos pronto podremos disfrutar de una de las mejores redes de cercanías del mundo» y el último que en estos momento está en emisión en todas nuestras pantallas de televisión, ese que nos informa de que las estaciones son lugares de encuentro, que ahora son de ADIF y aprovecha para introducir una técnica de publicidad subliminal que en el mejor de los casos es reprochable. Seguramente muchos usuarios se preguntarán cuántos trenes, cuántas iniciativas, cuántas mejoras se hubieran podido introducir en el servicio de cercanías de Barcelona con el coste de todos esos anuncios.

Creo que los ciudadanos están padeciendo las incompetencias de un Gobierno que no merecen. En Cataluña hemos asistido a un espectáculo lamentable en la gestión de un servicio público de transporte como el servicio de cercanías y aquí no ha pasado nada o bien ha pasado poco. Como decía anteriormente el portavoz de Esquerra Republicana de Catalunya, no consideramos que el cese del director de cercanías metropolitanas de Barcelona sea suficiente respuesta mientras sus superiores en el ministerio no son capaces de dar soluciones reales y concretas al problema que nos ocupa. Solo quiero recordar una cuestión: en la mayoría de países de nuestro entorno, después de describir un panorama

así, de caos y de problemas continuados en una red de cercanías como la de Barcelona, al tiempo que el ministerio se dedica fundamentalmente a incurrir en gastos para hacer un tipo de publicidad que es absolutamente innecesaria, como digo, en cualquier país de nuestro entorno el ministro de Fomento ya no estaría en su cargo. No tengo la sensación de que acabe pasando esto en nuestro país, aunque creo que sin ninguna duda debería ser así.

— **RELATIVA A LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD ENTRE FERROL Y BILBAO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000865.)**

El señor **PRESIDENTE**: Como es habitual, pospondremos para la votación las enmiendas que puedan ser aceptadas o transaccionadas. La hora de la votación no se va a producir antes de la una de la tarde. Les comunico que la proposición no de ley que figura en el punto número tres del orden del día se pospone para la siguiente Comisión por la imposibilidad de estar presente el diputado proponente. Asimismo, me solicita la señora Navarro —y pido comprensión a los grupos mayoritarios con las dificultades que tienen los minoritarios— dado que tiene que ausentarse, que se debata la proposición no de ley que figura en el orden del día con el número uno. Lo digo para que los portavoces del resto de los grupos lo sepan; que trata de la recuperación de la titularidad pública de la autopista AP-7, sobre las doce y media.

Si no tienen inconveniente SS.SS. lo haremos así con el fin de facilitar en la medida de lo posible los intereses de todos.

Pasamos al punto segundo del orden del día relativo a la línea de alta velocidad entre Ferrol y Bilbao, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el señor Martínez. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

El señor **MARTÍNEZ SIESO**: El Grupo Parlamentario Popular tiene un gran interés en defender y votar esta proposición no de ley que tiene una gran actualidad por una serie de incertidumbres y de dudas que se han planteado últimamente y que se refieren a instar al Gobierno a que el corredor ferroviario de alta velocidad del Cantábrico, que ha de unir Ferrol con Bilbao, pueda estar en servicio en el plazo comprometido 2012-2014, así como un segundo apartado lógico, que es dar la máxima urgencia en concluir todos aquellos trámites administrativos previos e iniciar la ejecución de las obras con la máxima celeridad. Si nos referimos a los antecedentes, es preciso resaltar que el Consejo de Ministros de 24 de enero de 2003 aprobó el Plan Galicia, plan en el que, entre otros compromisos y proyectos importantes, estaba el corredor ferroviario de alta velocidad del Cantábrico. Se trata, sin duda, de una iniciativa que tiene una

gran trascendencia no solo para los ciudadanos de Galicia, sino también para los de todas las comunidades de la cornisa cantábrica —Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco—, en orden a mejorar sustancialmente la movilidad entre todas ellas y también entre el norte de España y Francia. Aquel Gobierno del Partido Popular tenía una voluntad y un compromiso político inequívocos en relación con este proyecto que se demostró con hechos. Así, solo un mes más tarde de aprobarse el Plan Galicia se licitan los contratos de asistencia técnica para la redacción del estudio informativo de los tres tramos en los que se divide el mismo. Esos tres tramos son los que van desde Ferrol al límite de Galicia con Asturias, desde el límite de Galicia con Asturias al límite de Galicia con Cantabria y desde el límite de Asturias y Cantabria hasta Bilbao. En mayo de 2003 se resuelve la adjudicación estableciéndose un plazo de ejecución de 24 meses. Razonablemente, en el verano de 2005 debiera haberse concluido el estudio informativo del corredor, cosa que, como todos ustedes saben, no se ha producido. Además —y quiero dar a este hecho una especial relevancia— el 22 de junio de 2004 el Pleno de la Cámara aprobó por unanimidad de todos los grupos parlamentarios —y lo reitero— una moción en la que entre otras actuaciones se establecía un plazo para la terminación del AVE del Cantábrico en el horizonte 2012-2014, extremo este que, por otra parte, se ha confirmado con posterioridad en dos acuerdos parlamentarios más. Junto a estos antecedentes —quizás habría que mencionar alguno más—, hay una serie de elementos muy preocupantes y no solamente sobre el cumplimiento de los plazos previstos, sino sobre la ejecución misma del proyecto. Destacaré tres. En primer lugar, una respuesta parlamentaria del Gobierno sobre el estudio informativo de los tres tramos que este diputado que les habla ha recibido en junio de 2006. Recuerden que ese estudio informativo debería haber estado concluido en el verano del 2005. Pues bien, el 13 de junio de 2006 recibo una contestación diciendo que los estudios informativos se encuentran actualmente en fase de ejecución por parte de las empresas a las que se adjudicaron los trabajos, habiéndose prorrogado los contratos inicialmente suscritos. Por lo tanto, aquí hay una primera demora importante, prácticamente se está consumiendo el doble de plazo que se tenía previsto para hacer los estudios informativos. En segundo lugar, otro elemento que nos preocupa se refiere a las enmiendas que reiteradamente han sido rechazadas a los diferentes presupuestos, por ejemplo al que está ahora en tramitación o al que está ahora en vigor. En todo caso, se trata de enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Popular ante la insuficiencia de fondos presupuestados por el Gobierno en orden a cumplir los plazos comprometidos, enmiendas siempre rechazadas por el grupo mayoritario de esta Cámara. En tercer lugar, como elemento preocupante citaré la cumbre de los líderes socialistas de las comunidades del norte noroeste celebrada en Logroño el pasado 6 de octubre con representantes

de máximo nivel de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, Castilla y León y Rioja. En dicha cumbre no solo no hay un compromiso claro respecto de este corredor de alta velocidad, como el contenido en la moción aprobada por unanimidad en este Parlamento, sino que muy al contrario hay manifestaciones de algunos de los asistentes, de los responsables, en concreto del secretario de organización de la Federación Socialista Asturiana, el señor Jesús Gutiérrez, que introducen serias dudas no ya sobre los plazos comprometidos para su ejecución, sino sobre la propia ejecución de este proyecto ferroviario tan vital y esencial para el futuro desarrollo de la cornisa cantábrica. Afirmar con meridiana claridad que no es momento de decir si AVE sí o AVE no el 6 de octubre pasado, es algo que contradice el Plan estratégico de infraestructuras y transporte y la moción aprobada por todos los grupos parlamentarios en el Pleno de esta Cámara. Sostener, como ha hecho el citado señor Gutiérrez, que se realicen cuantos estudios sean necesarios para valorar el impacto ambiental del área del Cantábrico es una obviedad al tratarse de una exigencia legal para este tipo de proyectos. Realizar tales aseveraciones en el marco de una cumbre socialista como una de las conclusiones de la misma con representantes —como he dicho— de máximo nivel no solo de Asturias, sino de Galicia, Cantabria, País Vasco, Rioja y Castilla y León sin que ninguno de los responsables de las otras comunidades rectificase las mismas o dijese algo diferente, introduce más dudas e incertidumbre que al Grupo Parlamentario Popular le llena de preocupación. Todo ello, añadido al resto de los elementos que he comentado con anterioridad, nos hace pensar que existe una falta de compromiso real del Gobierno socialista con este proyecto y que se empiezan a poner excusas para no hacer el AVE del Cantábrico. Señorías, tienen la oportunidad de despejar esas dudas que se plantean ahora mismo y, sobre todo, tienen la oportunidad de ser coherentes con lo que votaron en el Pleno del Congreso el 22 de junio de 2004 apoyando esta proposición no de ley.

Señora vicepresidenta, me voy a pronunciar ya sobre las enmiendas. Se han presentado dos enmiendas, una del Grupo Parlamentario Mixto-Bloque Nacionalista Gallego y otra del Grupo Socialista. Tengo que decir que el Grupo Parlamentario Popular no puede aceptar tales enmiendas porque rebajan sustancialmente el contenido de la moción aprobada por unanimidad de todos los grupos parlamentarios el 22 de junio de 2004 en relación con el AVE del Cantábrico. Estamos hablando del mismo proyecto y aquella moción fue aprobada con claridad, se establecían unos plazos muy claros para la ejecución y terminación del mismo y ahora se pretende que todo esto desaparezca, por lo cual no podemos aceptar las enmiendas presentadas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): A este punto han presentado enmiendas los grupos Mixto y Socialista. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Mixto, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: En este tema, como en muchos otros, uno de los problemas fundamentales es averiguar qué quiere decir la palabra prioritario, palabra que no deja lugar a dudas. Cuando se habla de prioridades, se habla de poner por delante unas cosas de otras y, por lo tanto, establecer un orden de prelación y de necesidad. Comprendo que, desde el punto de vista del Partido Popular, se pueda presentar una iniciativa referida a todos los tramos del AVE del Cantábrico, pero la misma comprensión debe haber en relación con un representante de Galicia, que tiene que tener muy claro cuáles son las prioridades de nuestro ámbito de actuación principalmente en un tema como el ferroviario donde desgraciadamente Galicia estuvo durante muchos años, al margen de cualquier dialéctica positiva. Para el Bloque Nacionalista Galego lo prioritario en el caso de Galicia es acabar el eje atlántico incluyendo la relación hasta la frontera portuguesa —por cierto, ahora clarificado el horizonte en el tramo portugués del año 2013— e incluir el tramo Ferrol-A Coruña, que era algo así como un primo pobre que no acababa de aclararse en relación con este corredor que afecta a las zonas más pobladas de Galicia y donde más usuarios tiene el ferrocarril en este momento. Una vez considerada esta prioridad, es compatible con otras tres prioridades. La segunda busca una solución para la articulación interna de Galicia, pero también para la comunicación con la meseta. Ponemos énfasis en la relación Santiago-Ourense y Ourense-Lubián en la que no cabe la menor duda gracias en parte a actuaciones políticas del Bloque Nacionalista Galego hemos conseguido despejar de tal manera que no sea una obra cuya ejecución se ponga en duda y pueda empezar en el año 2008. La tercera cuestión básica es la relación que debe haber entre Ourense, en concreto Lugo, y A Coruña. En este momento se están licitando obras —no sé si con total coherencia para el diseño— en la variante de Pobra de San Xiao que indica que el corredor Ourense-Lugo-A Coruña va a acabar ejecutándose. Por último, nos preocupa de forma especial, porque hay ferrocarril y porque es necesario desde el punto de vista de la estructura del territorio, de la comunicación y del transporte de mercancías, el corredor Ponferrada-Monforte de Lemos. Queremos ser claros, estas son nuestras prioridades.

El AVE del Cantábrico es un tipo de infraestructura de cuya necesidad no vamos a dudar pero para el Bloque Nacionalista Galego se trata de una de las últimas prioridades desde el punto de vista de la coherencia de nuestro diseño ferroviario para Galicia. Ferrol está muy condicionado hoy en día por no tener comunicación ferroviaria con A Coruña con el eje atlántico y con el resto de Galicia. Para nosotros esto es prioritario y es lo que figura en el punto número uno. Sabemos que el corredor de alta velocidad del Cantábrico tiene muchísimas discusiones y dudas sobre su viabilidad en el seno del Gobierno, por eso aspiramos a que el Gobierno clarifique, a demanda que consideramos urgente, en el plazo de seis meses dos cuestiones: primero, la viabilidad no

solamente desde el punto de vista del ecosistema y del impacto ambiental, sino también del sentido de un corredor de alta velocidad teniendo en cuenta las características demográficas, económicas y sociales de la cornisa del Cantábrico; y, segundo, si debe ser un AVE compatible para mercancías y viajeros y cómo afectaría a la viabilidad del actual corredor de FEVE. No podemos tomar decisiones que no tengan en cuenta esta dualidad. En el caso de Asturias podría mantenerse con facilidad una infraestructura al margen de otra, por ejemplo en la relación Oviedo-Gijón, pero en Galicia optaríamos por que el ferrocarril suplantase al FEVE, con unas características adecuadas para que pudiese ser un tren compatible para viajeros, mercancías, largo recorrido, corto recorrido y regionales. Una vez aclarada la viabilidad, instamos a que los trámites administrativos se ejecuten de forma acelerada para que la obra se pueda contemplar dentro del PEIT y su periodo de duración. Por último, nos preocupa mucho que los debates sobre los trenes de alta velocidad estén ocultando la escasez de servicios, el mal funcionamiento de los servicios de los trenes de carácter convencional, en concreto en el caso de Ferrol y de Galicia, la falta de adaptación de FEVE con sus horarios a la potencialidad de territorios como el de A Mariña, la falta de competitividad e incluso las cercanías Ferrol-Xubia, con unos precios sobre el billete superiores al transporte por carretera, la falta de conexión adecuada con Asturias e incluso con Santander, que sería perfectamente factible con la infraestructura actual y, por supuesto, la falta de servicios de Renfe entre Ferrol y A Coruña. Para una persona que vive en esa zona resulta poco coherente reivindicar trenes de alta velocidad por el Cantábrico cuando prácticamente no nos podemos montar en tren para ir a A Coruña y al resto de Galicia. Esto es lo que hace que desde el punto de vista de las prioridades, aun viendo la obra interesante y necesaria, este corredor es la última de nuestras prioridades, que están perfectamente bien diseñadas. Lograremos éxitos oportunos para que Galicia no quede descolgada de la modernización de los tramos ferroviarios hoy existentes y de su adecuación a las necesidades del siglo XXI.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el portavoz socialista señor Louro.

El señor **LOURO GOYANES**: Hago uso de la palabra para fijar posición en relación con la proposición no de ley del Grupo Popular, relativa a la línea de alta velocidad entre Ferrol y Bilbao. Debo decir que en poco más de dos años las inversiones en materia ferroviaria en Galicia se multiplicaron. Estos días pasados asistimos al debate de Presupuestos Generales del Estado para el año 2007 y está previsto que en Galicia se inviertan por encima de 624 millones de euros, cifra muy importante que va a posibilitar que a lo largo del año 2007 todo el eje atlántico de alta velocidad entre en fase de ejecución y buena parte del mismo entre en fase de servicio. Al mismo tiempo, nos va a permitir que la línea de alta

velocidad entre Ourense y Santiago de Compostela entre toda en fase de ejecución. Quiero añadir que la conexión entre Ourense y Lubián entrará en fase de redacción de proyecto y, por lo tanto, a finales de 2007, principios de 2008, podremos licitar una obra enormemente compleja y difícil pero al mismo tiempo muy necesaria, urgente y prioritaria para Galicia por encima de cualquier otra actuación en materia ferroviaria.

Esta proposición no de ley muestra su preocupación por lo que se está realizando en la línea de alta velocidad entre Ferrol y Bilbao. Debo decirles, señores del Partido Popular, que su preocupación es la nuestra, pero es también nuestra ocupación. El Gobierno de España y el Grupo Parlamentario Socialista que le da soporte está ocupado en este momento en trabajar para que esa línea de alta velocidad pueda ser una realidad en los plazos establecidos y fijados de acuerdo con los compromisos adquiridos. El Gobierno está trabajando y esto debe tranquilizarnos a todos. La pregunta es: ¿Qué se está haciendo y en qué se está trabajando? El Ministerio de Fomento elaboró el Plan estratégico de infraestructuras del transporte, que fue aprobado el 15 de julio del año 2005. Actualmente el Ministerio de Fomento está elaborando el Plan sectorial ferroviario que desarrolla ese PEIT. No podía ser de otra manera señorías, cuando hablamos de grandes infraestructuras ferroviarias no podemos parcelarlas sino que esas infraestructuras tienen sentido si tejen el conjunto del país y si incorporan Galicia a la red española y europea de alta velocidad. En este momento el Ministerio de Fomento está trabajando, para nosotros a plena satisfacción, en la elaboración del Plan Sectorial Ferroviario. En el citado plan se determinan y programan las actuaciones a ejecutar a corto, a medio y a largo plazo que afectan a la red de altas prestaciones en la que está incluida el corredor del Cantábrico. Mientras tanto, el Ministerio de Fomento a través de ADIF, está realizando el estudio informativo del corredor. Este estudio informativo —como ustedes saben y alguien decía antes— se está desarrollando en tres tramos uno que va de Ferrol a Asturias, el límite de Galicia con Asturias; otro, a todo lo largo de Asturias y otro, de Asturias-Cantabria hasta Bilbao. Por tanto, señorías, el Ministerio de Fomento está trabajando en varios frentes y simultáneamente está contratada una nueva asistencia técnica para la coordinación de los tres estudios, en Galicia, en Asturias y en Cantabria, y para la realización del estudio de prognosis de tráfico, de demanda y estudios económicos de todo el corredor. Señorías, la complejidad de estos estudios no se le oculta a nadie que radica fundamentalmente en la orografía de toda la cornisa cantábrica y sobre todo en su elevado valor ecológico, lo que obliga a analizar múltiples alternativas de trazado que puedan hacerlo viable desde el punto de vista medioambiental. Una vez que se disponga de estos estudios informativos serán sometidos a información pública a los efectos previstos en la legislación vigente y tras la declaración de impacto

ambiental podremos proceder a la aprobación del trazado, lo que permitirá acometer la redacción de los proyectos constructivos necesarios para la ejecución de la obra. Por tanto, señorías, estamos trabajando a ritmo y con objetivos.

Esta proposición no de ley no tiene razón ni fundamento. En todo caso tendría razón y fundamento una pregunta al Gobierno sobre lo que se está haciendo. Decía el portavoz del Grupo Popular que el Gobierno que precede al actual actuó con una gran diligencia en relación con este asunto. Usted sabe, señoría, que el Gobierno que precede al actual, el Gobierno del Partido Popular, lo único que encargó en relación con el ferrocarril del Cantábrico fue un estudio de demanda, un estudio de viabilidad; lo demás lo está haciendo el actual Gobierno. En todo caso, la voluntad del Grupo Parlamentario Socialista es concertar, acordar y ello es lo que justifica nuestra enmienda; una enmienda que pretende ser alternativa al texto que ustedes proponen y que dice que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a continuar con el impulso dado a los estudios informativos y al estudio de tráfico, demanda y económico del corredor cantábrico, acelerar al máximo las actuaciones en curso a fin de someterlas a información pública y tramitación ambiental en el menor plazo posible, e incluirlo en el plan sectorial ferroviario de modo que se determinen y programen las actuaciones a llevar a cabo en el corredor del cantábrico. Este es el texto alternativo que propone el Grupo Parlamentario Socialista. Estamos en disposición de hablarlo con el Grupo Parlamentario Popular y, en todo caso, si no fuera admitido en su totalidad estamos en disposición de hacer algún tipo de transacción.

— **RELATIVA A LA PARTICIPACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL DEL ESTADO EN LA COFINANCIACIÓN DE LA AUTOVÍA ENTRE SEGOVIA Y VALLADOLID. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001544.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Siguiendo con el orden del día, el punto número 3 ha decaído, ha pasado a otra Comisión, por lo que pasamos al punto número 4, proposición no de ley relativa a la participación de la Administración Central del Estado en la cofinanciación de la autovía entre Segovia y Valladolid. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **MERINO DELGADO**: Señora presidenta, la Junta de Castilla y León viene ejecutando la conversión en autovía de la carretera comarcal 601 entre Segovia y Valladolid, al objeto de cumplir el compromiso adquirido por el Partido Popular de Castilla y León en 1991 de unir por autovía todas las capitales de la región. Aquel compromiso hizo posible acuerdos con el Gobierno socialista siendo ministro

el señor Borrell, en 1993, para que la autovía Camino de Santiago entre León y Burgos fuese ejecutada por la Junta de Castilla y León y cofinanciada por el Ministerio de Fomento. Asimismo se acordó con ese ministerio la ejecución por el Estado de la autovía Benavente-León y Astorga-León, ésta mediante peaje. En el Gobierno del Partido Popular esa política continuó con los acuerdos entre la junta y el ministerio, aprobándose las autopistas Ávila N-VI y Segovia-San Rafael, así como la autovía Tordesillas-Zamora, que fue ejecutada por el Ministerio de Fomento, por el señor Arias Salgado, a la sazón ministro de Fomento, y la Junta de Castilla y León cofinanció una parte importante de dicha infraestructura. Esa política de consenso y de convenios ha dado buenos resultados para Castilla y León en los últimos diez años, y por ello presentó una nueva solicitud para llegar a un acuerdo que permitiese cofinanciar la autovía entre Segovia y Valladolid; así se presentó también como propuesta en el programa electoral del Partido Socialista de Castilla y León y de Segovia en los años 2003 y 2004, proponiendo la cofinanciación al 50 por ciento de ambas administraciones, y así se aprobó también en las Cortes de Castilla y León mediante una proposición no de ley de 20 de julio de 2005 por todos los grupos parlamentarios de la Cámara, en el pleno de 15 de febrero de 2006, proposición similar a la que hoy traemos aquí. El texto aprobado por el Partido Popular y por el Partido Socialista dice: Instamos a la Junta de Castilla y León a que realice las gestiones oportunas ante el Gobierno de la nación para que se alcance un acuerdo que permita la cofinanciación entre la Junta de Castilla y León y el Estado para la conversión en autovía de la carretera que discurre entre Segovia y Valladolid. Este es el texto que se aprobó por los dos partidos en las Cortes de Castilla y León hace muy poco tiempo, como digo, en un pleno mediante una proposición no de ley. Me consta que el consejero de Fomento se ha dirigido hace algún tiempo a la señora ministra de Fomento para negociar el correspondiente convenio, sin que hasta la fecha haya respuesta positiva alguna por parte de la señora ministra.

Además de los antecedentes señalados al principio, en los que la Junta ha llegado a un acuerdo con los gobiernos del Partido Socialista hasta 1996 y del Partido Popular posteriormente, consideramos que existen otras razones de peso para que el ministerio lleve a cabo dicho acuerdo cuanto antes. En primer lugar, porque la obra está en ejecución. Por tanto, se conocen los proyectos, se conocen los presupuestos para los próximos años, estos presupuestos que deben abonarse por la junta mediante el sistema de pago diferido que también está utilizando el ministerio en algunas comunidades autónomas en obras del Estado. En segundo lugar, porque la carretera comarcal 601, denominada antiguamente N-601, de Madrid a León por Segovia, está dividida en tramos competenciales. Así, de Madrid a Navacerrada es de la Comunidad

Autónoma de Madrid; de Navacerrada a Valladolid es de la Comunidad Autónoma de Castilla y León y de Valladolid a León es competencia del Estado, lo cual es ciertamente un despropósito que viene en su origen de una mala distribución competencial de las carreteras y que ha perjudicado gravemente en este caso a la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Por tanto, entendemos que tiene un interés interregional, que tiene un interés nacional importante, y así lo demuestra su tráfico cada día más intenso y esa participación de las dos administraciones en una autovía. Y en tercer lugar, porque es un compromiso electoral del Partido Socialista desde hace cuatro años que tanto en Castilla y León como en Segovia les gustaría que el ministerio cumpliera, porque en caso contrario sería la primera vez que un Gobierno de esta segunda etapa socialista incumpliese un compromiso electoral y una necesidad social tan deseada por los ciudadanos de la región, y también sería la primera ocasión que tiene este Gobierno de hacer efectivo ese compromiso con un proyecto de esta legislatura establecido en sus programas tanto regional como provincial por el Partido Socialista de Castilla y León. De rechazarse esta proposición no de ley se rompería de una forma unilateral y grave por el Gobierno socialista una colaboración entre las dos administraciones que repercutirá, sin duda, en otros proyectos que afectan a los ciudadanos de Segovia, de Valladolid y en consecuencia de toda la región, y no podrá imputarse ni a la Junta de Castilla y León ni al Partido Popular de Castilla y León su falta de compromiso y de colaboración o su ofrecimiento de acuerdos en materias tan vitales para la región como son las infraestructuras. Así, se ha ofrecido también en otra gran autovía, la N-122 entre Valladolid, Aranda y Soria, la colaboración de la Junta de Castilla y León para financiar una parte, sin que tampoco el ministerio haya dado respuesta hasta el momento. Como el movimiento se demuestra andando, pedimos el voto favorable de todos los grupos a este acuerdo entre administraciones, ahora que tanto destacamos la necesidad de respetar los acuerdos que vienen de los parlamentos autonómicos, porque este es un acuerdo entre los dos grupos mayoritarios en el Parlamento autonómico de Castilla y León.

En relación con la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, no podemos aceptarla porque no tiene nada que ver con la proposición no de ley que estamos viendo, dado que trata de autovías del Estado en otras provincias de titularidad diferente y no dice nada de esta que estamos viendo. Creo que se pretende rechazar algo que todos los procuradores socialistas de las Cortes de Castilla y León de todas las provincias votaron positivamente y con esta enmienda se trata de discriminar una vez más a la región, por lo que no podemos aceptarla.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): A esta proposición ha presentado enmienda el Grupo Socialista. Tiene la palabra su portavoz el señor Bedera.

El señor **BEDERA BRAVO**: Tomo la palabra para defender la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista a la proposición no de ley del Grupo Popular. De entrada me gustaría decir que en el relato de los hechos hay que hacer como mínimo alguna matización porque la verdad, como decía Oscar Wilde, raramente es pura y nunca es simple.

Respecto a las fechas de petición de cofinanciación, tal como aparece en el «Diario de Sesiones», se dice que fue en un discurso de investidura del presidente Herrera. Espero que sea un error porque dice que es del año 2005. Puedo entender que se les haya hecho corto pero realmente es del año 2003. El discurso de investidura es del día 3 de julio de 2003 y en ese momento estaba gobernando en Madrid el Partido Popular. La realidad es que el Partido Popular desde las Cortes de Castilla y León pudo pedir al Gobierno del señor Aznar la cofinanciación y no lo hizo; no sé si entonces parecería o no importante. Pero es que además el Partido Socialista de Castilla y León presentó una iniciativa en este sentido en el año 2001, incluso el compromiso del Partido Popular de hacer esta autovía se remonta a la etapa en que era presidente el señor Lucas, quien declaró que en el año 2000 todas las capitales de provincia de Castilla y León estarían unidas por autovía. Es un compromiso sobre el que habría que decir en esta época en que estamos, en noviembre, como el Tenorio, que muy largo me lo fiáis porque estamos en 2006 y todavía no se ha cumplido. La conclusión a la que se puede llegar es que ha habido una actuación muy consecuente de los procuradores del Partido Socialista de Castilla y León entonces y ahora, manteniendo lo mismo, aunque en esta ocasión el Partido Popular lo utilice como arma arrojadiza; y ha habido también una actuación interesada y algo oportunista del Partido Popular pidiendo ahora lo que no pidieron antes por no molestar al entonces Gobierno del señor Aznar.

La segunda razón de por qué no podemos apoyar esta proposición tiene que ver con la fórmula empleada, por el peaje en sombra. No nos parece al Grupo Parlamentario Socialista el sistema idóneo para esta autovía. Es más, el procurador socialista en las Cortes de Castilla y León que votó a favor de esta proposición decía textualmente: Van a tener que afinar ustedes muchísimo para convencer al Gobierno de la nación de esta cofinanciación, aunque nosotros estemos de acuerdo, porque han elegido el peor de los métodos, el más lesivo para los intereses públicos, y eso está demostrado. Ya les anunciaba que iban a tener ustedes problemas con esta proposición por el sistema que han elegido de peaje en sombra; un sistema que ha tenido muy malas experiencias y aquí

en Madrid tenemos el dato más claro: el pago diferido en la famosa M-45 ha sido 12 veces mayor que el coste inicialmente calculado. En la construcción por peaje en sombra de la autovía Valladolid-Segovia o Segovia-Valladolid, el pago en diferido se calcula para 35 años y nos parece que también puede arrastrar un error importante. Además, el compromiso de los procuradores de Castilla y León no incluía el sistema de cofinanciación por peaje en sombra. Aquí vemos no sé si una trampa o una desigualdad, porque la Junta de Castilla y León, como decía el señor Merino, ha ofrecido financiar 100 millones de euros de la autovía Valladolid-Soria y a cambio pide que el ministerio financie el 50 por ciento de una infraestructura cuyo coste se puede disparar. Decía el señor Merino que con anterioridad se había hecho por este sistema alguna otra autovía. Efectivamente, en el PEIT se contempla la utilización de este método, pero ¡ojo! se dice que se va a emplear para la remodelación de las autovías llamadas de primera generación. Es decir, no para obra nueva sino para el mantenimiento de infraestructuras, mantenimiento que se adjudica siempre a empresas particulares. Esta es una de las razones de que la cofinanciación que pide el Partido Popular no aparezca en el PEIT.

En conclusión, ¿cuál es la razón de esta petición? Creemos que de verdad no hay un interés suficiente, no hay un interés real para que esta infraestructura se financie y sí una especie de cambiar todo para que todo siga igual, como en *El Gatopardo* de Lampedusa, porque vamos a suponer que el coste de la autovía no se dispare, en el mejor de los casos, es decir que tuviera que poner el ministerio 100 millones de euros, estaríamos cogiendo con una mano lo que damos con la otra. Dicho de otra manera, no vemos el sentido que tiene coger con una mano esos 100 millones para ponerlos en la autovía Valladolid-Salamanca, como no sea el interés de la Junta de Castilla y León de aparentar que financia dos infraestructuras o hacerse dos veces la foto.

Respecto a la aparente contradicción en lo que apoyan los procuradores socialistas en las Cortes de Castilla y León, nuestro grupo entiende que está dentro de lo natural que se pida desde las Cortes de Castilla y León la cofinanciación. Es más, señor Merino, si este diputado que les habla fuera procurador también lo pediría, porque la idea final del Partido Socialista de Castilla y León es que se haga la autovía, que se haga ya, porque desde el año 1996 en que el Partido Popular gobernando en Castilla y León quería hacerla hasta ahora han pasado diez años, y si para ello hay que votar una proposición no de ley ciertamente oportunista del Partido Popular, el Partido Socialista de Castilla y León la vota sin ningún complejo. Con la misma naturalidad y legitimidad y sin ningún complejo este diputado defiende hoy aquí lo que es una constante en los protocolos firmados por Fomento con varias comunidades autónomas, y es que cada Administración asuma la

programación de inversiones en las carreteras de su titularidad, y al hacerlo no creo realizar ningún acto contradictorio sino que la base de la actuación de este diputado se llama mandato representativo y se contempla en el artículo 67.2 de la Constitución, que dice que los miembros de las Cortes Generales no estarán ligados por mandato imperativo. Además, ha sido explicado con bastante profundidad en algunas sentencias, como la del año 1983 del Tribunal Constitucional, que dice que una vez elegidos los representantes lo son de todo el cuerpo electoral y, por tanto, titulares de una función pública a la que no pueden poner término decisiones de entidades que no son órganos del Estado en el sentido más amplio del término. Por ello no solo es jurídicamente irreprochable nuestra actuación, sino también consecuente con el ámbito de representación popular donde se sustancia cada una de las iniciativas, las Cortes de Castilla y León y el Congreso de los Diputados. Por estas razones, señor representante del Partido Popular, no podemos votar su propuesta pero sí les proponemos que voten un texto que favorece a ambas administraciones en materia de carreteras y que ha sido probado ya con éxito en otras comunidades autónomas, y es la realización de un protocolo entre Fomento y la Junta de Castilla y León, como otros que se han firmado, como digo, que contuviera en un primer punto una petición para dar máxima prioridad a la autovía Valladolid-Soria, si creen que es importante, como están diciéndolo todos los días en Valladolid y Soria, y nosotros también lo pensamos, dicho sea de paso. Es más, ustedes saben que hay un compromiso del presidente Zapatero con el presidente Herrera en una reciente visita, pues apoyémoslo desde aquí. Ese protocolo tendría un segundo punto que sería la transferencia a la Junta de Castilla y León de aquellas carreteras estatales que con la construcción de las vías rápidas, de las autovías, pierden la funcionalidad propia que tiene la red de carreteras del Estado. Estamos hablando concretamente de la carretera N-122 en el tramo entre Soria y Zamora y de la carretera N-111 en el tramo entre Soria y Medinaceli. Esta es nuestra propuesta.

El señor **MERINO DELGADO**: Señora presidenta, quiero hacer una observación a lo que ha dicho el diputado del Grupo Socialista respecto al sistema. Yo lo que he manifestado es que el sistema de financiación aplazado no es nuevo en este caso, sino que procede de otros convenios que anteriormente se firmaron entre la Junta de Castilla y León y el ministerio con dos gobiernos distintos, socialista y popular. Incluso la autovía León-Burgos, cuya financiación también estaba diferida a largo plazo, el ministerio la aceptó siendo un Gobierno socialista. Por eso decía yo que existía una contradicción.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Merino, sus palabras han sido recogidas exactamente.

— **SOBRE EL TRAZADO DE LA CONEXIÓN DEL CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO CON LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-ZARAGOZA-BARCELONA-FRONTIERA FRANCESA. PRESENTADA POR LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS Y ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA. (Número de expediente 161/001744.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Como ha dicho el señor presidente al empezar la sesión, la proposición número 5 pasa a ser la 8, por lo que pasamos a la proposición no de ley número 6, sobre el trazado de la conexión del corredor del Mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, presentada por Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y por Esquerra Republicana. Tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Señoras y señores diputados, tanto Iniciativa per Catalunya Verds como Esquerra Republicana consideramos que el cierre en doble vía del corredor mediterráneo desde Valencia a Tarragona es una prioridad, es un tema que ya tendría que estar resuelto desde hace muchos años. Que desde Vandellòs a Tarragona exista una única vía y que además pase por núcleos de población como Salou, Montbrió y Cambrils tiene no solo el inconveniente de que haya muchos más surcos de trenes en este corredor mediterráneo Valencia-Barcelona, que es el que más pasajeros de toda la Península ibérica lleva, sino que además hay muchos accidentes por el paso constante de trenes Euromed por esta vía. Hace tres meses nos encontramos con la triste realidad de un accidente en esta vía antigua, que tiene que trasladarse hacia el interior, con una persona muerta y las consiguientes manifestaciones. O sea que sí hay prioridad por parte de nuestro grupo y de los compañeros de Izquierda Unida para que el tramo desde la riera de Cambrils a la nueva estación de la Secuita se realice cuanto antes. Nos encontramos en este tramo con una situación que a este diputado le da vergüenza ajena, que no tendría que haberse dado ni tiene que repetirse en el futuro en Cataluña y en otras comunidades de España. En el año 2001, en pleno pacto del Partido Popular con Convergència i Unió, se presentó a exposición pública el trazado desde la riera de Cambrils a la Secuita. En la exposición pública del estudio de impacto la vía transcurría en los términos de Vila-seca y Cambrils por lo que se llama alternativa G, que afectaba a una finca por muchos conocida, la de Mas Calvó, un importante monumento que fue la cuna de Mas Calvó, y la vía pasaba a 240 metros exactamente. Sobre la base de un estudio de la Comisión de Patrimonio de la Generalitat de Cataluña pasa a considerarse patrimonio no solo el edificio de Mas Calvó, que todos consideramos que es un bien cultural de interés local, sino que pasa a

considerarse patrimonio y, por tanto, no sujeto a la afectación por el trazado toda la finca de 70 hectáreas. Esto no había pasado nunca en ninguna declaración de Patrimonio. Este mismo corredor afecta a un bien de interés cultural, el castell de Vila-seca, a 20 metros y que no se ha modificado, y afecta también a otro bien de interés nacional, que es el anfiteatro de Tarragona, a 20 metros y que tampoco se ha modificado. Es más, muy cerca de Mas Calvó se encuentran las obras de la autovía AP-7, que se está construyendo en este momento y pasa a 40 metros de la masía de Mont-roig, que dejó inmortalizada el pintor Joan Miró en su célebre cuadro *La masía* y que está declarada bien cultural de interés local. La declaración de Patrimonio de la Generalitat hizo que se subiera el trazado 400 metros más al norte, quedando intacta en toda su superficie la finca de Mas Calvó.

En estas circunstancias, cuando entra el nuevo Gobierno, el proyecto está sumamente desarrollado, se aprueba un año después de la entrada del nuevo Gobierno, pero yo vuelvo a insistir en que a pesar de lo avanzado que estaba el proyecto, contemplando la alternativa más al norte, el Gobierno socialista tendría que haber sido valiente y desde el primer momento rectificar este nuevo trazado y hacer que discurriera por donde iba inicialmente y por donde estaba previsto en el estudio de impacto ambiental y en su exposición pública. Creemos que esta hubiera tenido que ser la reacción del Gobierno, lamentamos profundamente que no fuera así y consideramos que si bien el producto de este cambio de trazado fue realizado por un Gobierno del Partido Popular, con una declaración de Patrimonio de la Generalitat de Cataluña, quien hace finalmente de ejecutor de esta sentencia es el Gobierno actual. No sé cuál será el destino ni el apoyo que tendrá esta proposición no de ley, pero nos parece una tremenda injusticia el cambio de trazado que se está perpetrando en el corredor mediterráneo, que para no afectar a los intereses de unos poderosos se desvía un trazado de ferrocarril y es una población agrícola muy superior la que se va a encontrar con los decretos de expropiación en los próximos días. Veíamos que los tiempos de los remençans en Cataluña se habían acabado, pero resulta que cuando en Madrid mandan ciertas personas y en Cataluña otras, hechos de esta injusticia aún se pueden dar en pleno siglo XXI. **(El señor Herrera Torres pide la palabra.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): A este punto del orden del día no se ha presentado ninguna enmienda. Tiene la palabra el señor Maldonado, portavoz de Convergència i Unió.

El señor **MALDONADO I GILI**: Señora presidenta, el portavoz de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, que es también proponente, pide intervenir. Por mi parte no hay ningún problema.

El señor **HERRERA TORRES**: Simplemente quiero decir que esta proposición no de ley es compartida por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya y por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds; es una proposición no de ley conjunta, entre otras cosas porque tanto el Grupo de Esquerra Republicana como nosotros hemos hecho un diagnóstico común, nos hemos reunido con los afectados, aunque por separado, y de hecho la redacción parte de ambos grupos. Por tanto, quisiera simplemente defender la proposición no de ley, si la presidenta me lo permite.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Yo se lo permito, pero entiendo, y el letrado me lo ha confirmado, que tenían que repartirse el tiempo. Le doy tres o cuatro minutos porque vamos muy justos de tiempo con el orden del día.

El señor **HERRERA TORRES**: Dicho esto, señora presidenta, para no reiterar, estamos hablando en definitiva de un error en tiempos de un Gobierno del Partido Popular, un error existiendo dos alternativas que en la proposición no de ley se detallan, la H y la G, entendiéndose a partir de todos los estudios que se realizaron en su momento, también en la evaluación de impacto ambiental, que precisamente la opción más idónea era aquella que lo que no hacía era una doble barrera en el territorio. Los que conocen el Camp de Tarragona saben que es una zona afectada por la barrera de la autopista AP-7, que va a serlo ahora de nuevo por el desplazamiento de la N-340, pero en este caso la afectación va a correr paralela al trazado de la AP-7 y que, en cambio, en el trazado del corredor mediterráneo y en su conexión con la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa existe una excepción que precisamente se produce en el trazado que aquí tratamos. Curiosamente lo que se hace es desplazar el trazado del corredor mediterráneo mucho más arriba, mucho más al norte de lo que en principio se preveía, descartando la opción con menos impacto ambiental con el argumento de preservar el entorno Mas Calvó. De todos es conocido que el trazado original que se había planteado estaba ubicado a más de 270 metros de la finca de Mas Calvó, y la verdad es que no entendemos los motivos —y cuando los entendemos nos preocupa entenderlos demasiado— por los que finalmente se elige la opción con mayor impacto ambiental y con mayor impacto social. Hay una afectación del continuo rural, hay un incremento del efecto barrera por el alargamiento del trazado de la AP-7, hay una exigencia de grandes trincheras y de grandes terraplenes, y además tiene una afectación de tipo social porque afecta a más fincas, a más viviendas y a un mayor número de economías importantes en la zona; ya sé que Reus pierde parte de su suelo agrícola. Por tanto, en esta situación lo que pedíamos desde Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y desde Esquerra Republicana es que se eligiese

aquella opción que no solo parecía más razonable sino que de acuerdo con todos los estudios tenía menor afectación.

Nosotros esperamos una actitud coherente por parte del Grupo Parlamentario Socialista, por parte del Gobierno, para que en una zona importante en Cataluña, como es el Camp de Tarragona, cómo se proyectan las infraestructuras y cómo afectan al territorio no les sea indiferente. Tenemos la experiencia de la estación de Reus, una estación que difícilmente va a poder conectar con la línea que va hacia Falset y Móra, pues van a llegar los pasajeros procedentes de esta línea y van a tener que coger un taxi para ir a la estación que conecta con el corredor mediterráneo a un kilómetro por una falta de sensibilidad más que manifiesta del Ministerio de Fomento. Entendemos que lo que toca es que simplemente el Gobierno haga lo razonable, que se apruebe nuestra proposición y que no se continúe con una cerrazón absoluta por parte de algunas personas del ministerio que lo que hacen es proyectar en función de lo que marcan las ingenierías o determinados intereses, y no lo que marca el interés ciudadano, el interés ambiental y el interés social, y para ello reivindicamos que se vuelva a la opción elegida en un principio.

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

El señor **MALDONADO I GILI**: Nuestro grupo va a empezar por el final. Daremos apoyo a esta iniciativa sobre la base de lo que nos pedía el señor Herrera: coherencia política. Intentaremos poner coherencia política. Esta es una iniciativa que refleja un poco el totum revolutum político que tenemos en Cataluña. Nuestro apoyo no será básico porque dado que el tripartito se ha rehecho con intensidad, con fuerza y con ilusión, hoy votará esta iniciativa y se aprobará, sin que tenga ninguna importancia nuestro voto. ¿Por qué hablamos de coherencia política? Nosotros no entraremos en si este cambio de trazado se ha hecho para favorecer a grandes terratenientes y a potentes económicamente, etcétera, porque es un discurso en el que nunca hemos entrado. No sabemos por qué se cambian los trayectos, no sabemos cuáles son los motivos por los que se hace un trayecto hacia un lado o hacia otro. Con posterioridad al inicio de este farragoso trámite, igual que ha hecho algún otro portavoz, también nosotros hemos hablado con los afectados. Hay una plataforma de afectados en los municipios de Vila-seca y Reus que nos han hecho llegar su voz de desesperación, explicándonos que afecta a las viviendas, afecta a terrenos, afecta a pequeños patrimonios familiares, lo cual no deja de ser dramático para muchas familias que tienen depositados muchos esfuerzos y muchos años de lucha. Cuando una administración ha de afectar —sabemos que hay que afectar siempre cuando hay que hacer

infraestructuras de un cierto nivel— tiene que estudiar con sensibilidad y con respeto el mínimo de impacto a las personas, al medio ambiente, etcétera. Este es un ejemplo más del caos que se está viviendo en esta zona del Camp de Tarragona porque los proyectos no se acaban. Una vez más el portavoz de Esquerra Republicana ha hablado del anterior Gobierno. Al Partido Popular le pasa como a nosotros en Cataluña, que el tripartito solo habla del anterior Gobierno, después de tres años de estar en el Gobierno siguen hablando del anterior Gobierno. No sé si este proyecto es del anterior Gobierno o no, pero el Gobierno actual ha tenido tres años para enmendarlo, no lo ha hecho, sostiene unas teorías técnicas para mantener una propuesta definitiva y creo que no hay que mirar ni hacia el pasado ni hacia motivos que hagan entender que estos cambios son básicamente para favorecer a grandes fortunas económicas catalanas. Yo desconozco este término, pero sí es verdad, y por eso apoyaremos la propuesta de los grupos proponentes, que afecta a familias, que afecta a más gente de la deseada, y si hay una alternativa que puede minimizar el impacto humano y también el medioambiental, los costes, etcétera, vamos a apoyarlo. Nos da la impresión de que esta será, como otras, una infraestructura sobre la cual iremos debatiendo, enmendando, iremos aprobando, pero nos costará verla acabada. De aquí a unos meses diremos que fue no sé quién quien lo inició, no se sabe por qué motivo no se llevó a cabo, pero que no se aprueba, que es importante que se cierre de una vez por todas el debate, que se lleve a cabo la infraestructura porque el Camp de Tarragona tiene un tapón de infraestructuras. El Gobierno del Estado tiene la responsabilidad importante de abrir este tapón que se está originando en el Camp de Tarragona, que produce problemas de gestión en el aeropuerto y en los ayuntamientos de Tarragona, Reus, Vilaseca, que están muy preocupados porque no se vinculan soluciones infraestructurales. Por tanto, pedimos que en la definición de la solución definitiva se tenga en cuenta también a ayuntamientos como el de Vilaseca, que está muy afectado por el paso de esta infraestructura, y que se escuche a los municipios afectados, pero también a las plataformas que han venido aquí, a Madrid, que han hablado con técnicos en el ministerio, han tenido el apoyo de parlamentarios de diferentes grupos de esta casa y que hasta ahora no les ha servido de nada. Por ello, esperamos que la visualización del tripartito en Cataluña se visualice también aquí y se apruebe. Estoy seguro de que será así.

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

El señor **MERINO LÓPEZ**: Sorprende un poco la presentación de esta proposición no de ley porque hilando con las últimas palabras del portavoz de

Convergència i Unió, que un tripartito que está a punto de reeditarse presente aquí una PNL sin que el grupo mayoritario de ese tripartito esté de acuerdo con la propuesta, viene a reiterar y a demostrar que los problemas de este tripartito en Cataluña son serios, ya que afectan a los ciudadanos de Cataluña y, evidentemente, al conjunto de España. Traen hoy aquí una problemática que no debería nunca haber llegado a esta Comisión porque, en definitiva, estamos hablando de cuestiones técnicas. Para cualquier diputado de esta Cámara realmente supone una complejidad. Son cuestiones técnicas que deben resolverse en el ámbito técnico y, en todo caso, deben ser fruto del consenso y del diálogo entre las administraciones, en este caso entre las corporaciones locales afectadas, la comunidad autónoma y el propio Gobierno de España. Es curioso que en muchos ayuntamientos donde gobierna el Partido Socialista o alguno de los partidos que forman el tripartito del Gobierno catalán, estando en el Gobierno de España el Partido Socialista, nos encontremos con una problemática que afecta enormemente a la conexión con Francia, que viene dilatándose en el tiempo sin buscar soluciones y que, como bien ha dicho algún portavoz, lo único que está planteado son serios problemas a los ciudadanos, que es lo que al Partido Popular y al Grupo Parlamentario Popular les preocupa de esta cuestión. Son debates que afectan a los ciudadanos, que les complican la vida porque no se dan soluciones reales a los problemas que los ciudadanos están planteando. Nosotros pedimos desde aquí que las administraciones locales y autonómicas y el Gobierno de España busquen la solución más idónea que perjudique —porque siempre en las grandes obras hay algún ciudadano que se siente afectado, ya que se tienen que llevar a cabo expropiaciones y situaciones que a nadie gustan— lo menos posible al conjunto de ciudadanos de Cataluña y de España, y que resuelva definitivamente sus diferencias. El propio tripartito en las primeras reuniones de gobierno que tenga ha de ser capaz de ponerse de acuerdo en cuanto a la situación que se plantea en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Cataluña, porque si no se va a producir una situación muy compleja, que el Gobierno tripartito va a tener dos planteamientos y no sabemos cómo va a ser capaz de negociar con los distintos ayuntamientos y con el propio Gobierno de España. Por lo tanto, como el que siembra, recoge, en este caso, antes prácticamente de empezar esta reedición del tripartito ya estamos viendo unas enormes dificultades que afectan a los ciudadanos de Cataluña y que van en perjuicio del conjunto de la ciudadanía. Esperemos que sean capaces de resolverlo, porque aquí no hay debate político, son cuestiones técnicas y divergencias entre los partidos que forman el tripartito, por lo que mi grupo parlamentario entiende que deben ser ellos quienes lo resuelvan y adopten la mejor solución para

el conjunto de los ciudadanos. Por ello manifestamos nuestra abstención en este punto.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra por último el señor Vallès, portavoz del Grupo Socialista.

El señor **VALLÈS VIVES**: Empezando con la intervención del portavoz del Grupo Popular sobre esta cuestión, le diría que no se preocupe porque el objetivo de los tres grupos parlamentarios que vamos a formar el Gobierno de Entesa en la Generalitat de Catalunya es el mismo, nos une el mismo objetivo, que es cerrar de una vez por todas el corredor del Mediterráneo, un corredor cuyo estudio informativo fue aprobado en junio del año 1998 por el Partido Popular y que aún en algunos tramos no se ha producido el levantamiento de las oportunas actas de expropiación. Esa es la realidad y el objetivo, como le decía, es compartido. Ahora bien, es cierto que lo que pretenden Esquerra Republicana de Catalunya e Iniciativa per Catalunya Verds con esta proposición no de ley es que el Gobierno realice todas aquellas acciones necesarias para cambiar el trazado de la conexión del corredor del Mediterráneo con la línea del AVE a su paso por Tarragona, con la finalidad de recuperar la denominada alternativa H, que es la que en un momento inicial del proceso fue considerada como idónea por dicho estudio informativo. Sin embargo, como saben SS.SS., este trazado fue modificado como consecuencia de la elaboración de la preceptiva declaración de impacto ambiental, que entendió que la alternativa denominada G producía un menor impacto ambiental. Así, como consecuencia de las alegaciones producidas y recibidas en ese trámite de un total de 86, se dedujo, tal y como dispone la declaración de impacto ambiental, que esa alternativa, la inicialmente seleccionada, produce gran afección al patrimonio histórico cultural y, concretamente, al castillo de Masclabó, catalogado como bien cultural de interés nacional y que la proximidad a la autopista A-7, al no estar las dos estructuras estrechamente unidas, provocan una fragmentación del territorio y un efecto barrera muy superior al que correspondería sumando el efecto de cada una de las infraestructuras considerada de forma independiente. Esa es la realidad y la decisión no obedece a un mero capricho del ministerio, sino a una serie de garantías, entre otras, la aprobación de la preceptiva declaración de impacto ambiental.

Ahora bien, ustedes —los grupos proponentes— entienden que en la tramitación del proceso ha habido algún defecto de forma que puede haber perjudicado a los propietarios afectados como consecuencia de la ejecución de ese segundo trazado. Yo, señorías también me he reunido con la plataforma de afectados, he estado reunido con ellos en distintas ocasiones, también estuve acompañándoles en reuniones en la Direc-

ción General de Ferrocarriles y conozco bien sus argumentos, pero una cosa es pedir, como están pidiendo los grupos proponentes, una revisión de un trámite del proceso administrativo y otra cosa muy distinta es apostar por un determinado trazado. Es decir, no es al Legislativo, no es a este Parlamento a quién corresponde decidir trazados, sino al Ejecutivo en función de su potestad discrecional, que no arbitraria y en función también de los preceptivos criterios técnicos, entre otros, como los que ya hemos mencionado, los medioambientales a través de esa declaración de impacto ambiental emitida en su momento. Me atrevería a decir incluso que el Parlamento podría llegar a pedir que se revisase el procedimiento administrativo, aunque jurídicamente no está ni mucho menos claro que exista algún defecto administrativo, pero no se puede decidir ni apostar desde esta Cámara por un determinado trazado. Si ustedes ponen en duda un defecto de forma en la tramitación administrativa de este proyecto, un proyecto que se inició —como les he dicho al principio— en la época del Partido Popular, en el año 1998 y aún estamos ahí, y también del Gobierno de Convergència en la Generalitat de Catalunya, que es quien emite la oportuna declaración de patrimonio —he quedado sorprendido hoy aquí por la intervención del portavoz de Convergència i Unió—, como les decía, si ustedes ponen en duda un defecto de forma en la tramitación administrativa de ese proceso, la vía procesal oportuna para garantizar el cumplimiento del derecho no es este Parlamento, no es esta proposición no de ley, sino la vía jurisdiccional, que es precisamente donde se encuentran hoy en día los afectados por este nuevo trazado. Todos aquellos particulares que se consideran perjudicados por el cambio de trazado están ya —como corresponde hoy en día— en la vía jurisdiccional. Vamos, pues, a respetar los tiempos y las competencias de nuestro Estado de derecho y que sean los jueces los que decidan —como así se determina en nuestro ordenamiento jurídico— si ha habido algún tipo de vicio en el procedimiento. Hay fórmulas procesales y judiciales para llegar a esa opción, la interposición de un interdicto, que en su momento puede llegar a comportar la paralización de la ejecución de las obras.

Para concluir, me alegra oír la posición —creo que buena— del portavoz de Esquerra Republicana, el señor Andreu, en relación a ese objetivo compartido que es cerrar de una vez por todas el corredor del Mediterráneo y la conexión con el AVE. Eso es coherente también con distintas posiciones e intervenciones de este grupo parlamentario y, también de Iniciativa per Catalunya Verds en relación a los anteriores Presupuestos Generales del Estado, en donde estos grupos han ido presentando sistemáticamente enmiendas para aumentar las partidas presupuestarias para cerrar ese corredor del Mediterráneo, con lo cual se comparte ese objetivo y vamos, pues, a respetar la justicia y los intereses legítimos de aquellos que se

consideren agraviados por esa determinada decisión. Esta es la situación en la que estamos, esa es también la recomendación que hemos hecho y reiterado a los particulares afectados, dirigirse a la vía jurisdiccional, para que sea esa —como corresponde en un Estado de derecho— la que estime, si así lo considera oportuno, que ha habido algún vicio o defecto de forma. Pero si además se va más allá, como se ha afirmado hoy aquí —me ha parecido oír en alguna de las intervenciones—, y se piensa que en esa decisión puede que incluso haya habido algún tipo de prevaricación por parte de los poderes públicos, les digo hoy también aquí que la vía procesal ya no es solo la jurisdiccional, no es el Parlamento, sino que es la jurisdicción penal y nunca la parlamentaria. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Por tanto, seamos coherentes con este proceso, dejemos a cada cual hacer su papel y, en todo caso, hay que respetar los intereses legítimos de aquellos que se consideran agraviados por una determinada decisión, que deben obtener amparo en el ámbito judicial.

— **SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DE UNA GLORIETA ILUMINADA QUE REDUZCA LA PELIGROSIDAD EN UNA DE LAS INTERSECCIONES DE LA CARRETERA N-120. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001883.)**

El señor **PRESIDENTE**: Si no hay inconveniente por parte de los grupos, ¿podríamos debatir en este momento la que figuraba en el punto primero del orden del día que pasamos al último lugar y que, de nuevo, el grupo proponente ha solicitado el cambio? **(Pausa.)** Parece ser que no está presente la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista que tendría que defenderla. La cambiamos al principio, luego al final y como no está la portavoz del Grupo Socialista que la defiende, no va a ser posible, señora Navarro. Tendremos que respetar el orden porque su grupo solicitó el cambio, de nuevo solicita el cambio ahora y ya los portavoces no están. Con lo cual seguimos con la que corresponde ahora, que es la que figura en el punto 8, relativa a la construcción de una glorieta iluminada que reduzca la peligrosidad en una de las intersecciones de la carretera N-120, formulada por el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra su portavoz la señora Arnáiz.

La señora **ARNÁIZ GARCÍA**: Presentamos hoy desde el Grupo Parlamentario Socialista esta proposición no de ley que hace referencia a la construcción de una glorieta iluminada que reduzca la peligrosidad que supone la intersección de la N-120 con los accesos al polígono industrial Los Brezos y a las poblaciones de Villacienzo y Renuncio, en la provincia de Burgos. Esta iniciativa tiene pleno sentido dentro de la nueva

política de infraestructuras y transportes desarrollada por este Gobierno, enfocada al impulso de la competitividad y el desarrollo económico del país, así como para la cohesión territorial. También, sin duda, por la otra gran prioridad del ministerio, la seguridad en el transporte, la cual ha tenido un gran protagonismo en los distintos presupuestos generales de este Ejecutivo y se ha concretado en el Plan de choque de conservación y seguridad vial y en el nuevo Plan de conservación y explotación de la red del Estado. El objetivo marcado es destinar a seguridad al final de la legislatura el 2 por ciento del valor patrimonial de la red, lo que implica doblar la cantidad que se destinaba en 2004. En este año 2006 alcanzaremos ya el 1,5 por ciento. Como les decía, la seguridad ocupa un lugar destacado en las políticas del Ministerio de Fomento, que se ha propuesto conseguir reducir la accidentabilidad a la mitad en 2010. En cuanto a la actuación objeto de esta proposición no de ley que hoy se propone, la misma se encuentra situada dentro de un polígono industrial de la ciudad de Burgos por el que discurre la N-120. Esta carretera soporta un tráfico diario de 15.000 vehículos, de los cuales un 15 por ciento son pesados, cifra que va en aumento debido al gran desarrollo urbanístico de los municipios del Alfoz con la llegada de personas que, a pesar de que continúan trabajando en la ciudad, trasladan su residencia a los mismos. Es, por tanto, una importante vía de penetración a la ciudad. También en este punto confluye con la carretera vecinal Burgos-1004, que conduce a las poblaciones de Villacienzo y Renuncio. Se trata, sin duda, de un punto muy conflictivo desde el punto de vista de la seguridad. En la actualidad, para acceder a esta zona industrial tienen lugar un gran número de giros a la izquierda en cualquiera de los dos sentidos, por lo que los vehículos inevitablemente tienen que pararse en mitad de la calzada y es ahí, en esta maniobra, donde se producen la mayoría de los accidentes. Con el acondicionamiento que se propone los giros se realizarán obligatoriamente en la glorieta iluminada a construir, debiendo complementarse con las vías de servicio necesarias para los accesos al polígono. Con ello proporcionaremos a los usuarios un servicio más adecuado en el uso de este vial que mejorará, sin duda, la seguridad y hará más eficaz esta infraestructura. También daremos solución a un problema histórico demandado en múltiples ocasiones por la asociación de empresarios del Polígono Los Brezos y por los vecinos de los municipios de Villacienzo, Renuncio y Villalbilla.

Respecto a la enmienda presentada por el Grupo Popular, hemos llegado a un acuerdo con este grupo a través de una enmienda transaccional en el sentido de que se agilicen al máximo los plazos para la redacción del proyecto y su posterior e inmediata licitación y ejecución de la obra, ya que no queremos que por ajustar tanto el tiempo se produzcan incumplimientos. La voluntad existe, como se confirma porque es una

iniciativa que trae el Grupo Socialista que respalda el Gobierno, pero quiero resaltar que me sorprende su exigencia de celeridad cuando esta actuación ya se planteó en la etapa de gobierno del Partido Popular y que entonces no tuvieron la misma sensibilidad para dar solución al problema de seguridad vial en este cruce, ya que fue el ministro Álvarez-Cascos el que la paralizó. Hemos perdido un tiempo precioso y ahora con la mayor diligencia vamos a intentar solventarlo.

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

El señor **RICO RUIZ:** Se nos plantea una proposición no de ley relativa a un concepto de seguridad vial con el cual, evidentemente, todos los grupos políticos estamos extremadamente preocupados. Por tanto, el Grupo Popular no va a decir que no a esta proposición, a una propuesta que evidentemente mejora la seguridad vial de una carretera, en este caso de la provincia de Burgos, con el inciso y quizá la corrección de que Los Brezos no corresponde a la ciudad de Burgos sino al municipio de Villalbilla, que está cerca, en el Alfoz de la ciudad de Burgos. El Grupo Parlamentario Popular tampoco podía dar una carta blanca a una proposición que estaba en sí misma desvirtuada de inicio precisamente por esa falta de concreción, por esa falta de compromiso, de la cual se deriva la enmienda presentada por el Grupo Popular. Inicialmente en la proposición no de ley se plasmaba una idea, se plasmaba posiblemente una voluntad, pero el Grupo Popular quiere —como digo— un compromiso real y un compromiso posible en una obra que es de menor calado. No estamos hablando de una autovía, sino de una rotonda con iluminación y, por lo tanto, factible en su ejecución en un plazo breve de tiempo para que podamos disfrutarla todos los ciudadanos a lo largo del año 2007. Al propio tiempo, nos alegra que el mismo Grupo Socialista sea consciente de la falta de iniciativa del Ministerio de Fomento del Gobierno Socialista para la provincia de Burgos y para con los proyectos de Burgos. Me alegra que sea el propio Grupo Socialista el que intente, entre comillas, poner las pilas al Gobierno Socialista para que se dé cuenta de las carencias, de la desidia y del letargo que tienen con respecto a la provincia de Burgos. Por lo tanto, nos alegra esta iniciativa avocándose las competencias del Ministerio de Fomento. Para creer en esta proposición no de ley, nosotros entendíamos que había que concretarla más. Esta proposición, como digo, se maneja en el mundo de las ideas, en el mundo de las voluntades, pero sin un compromiso, sin plazos concretos que obliguen al Gobierno a sacar la licitación del proyecto o la redacción del proyecto, sin un plazo para

concretar algo más en la inmediatez, una vez elaborado el proyecto, de proceder a su licitación y posterior ejecución y, por lo tanto, estaba abocada —esperemos que con la enmienda transaccional ya no— a perderse una vez más en los cajones o en los papeles del Ministerio de Fomento. Le recuerdo y es un simple ejemplo, que respecto a la provincia de Burgos, hace ya varios meses se aprobó por los grupos mayoritarios, el Partido Socialista y el Partido Popular, una proposición también para mejorar la seguridad vial de una carretera muy cercana a la ciudad de Burgos, en los puntos kilométricos que corresponden a los municipios de Ibeas de Juarros y Castrillo del Val, y ni el Grupo Socialista ni el Grupo Popular saben nada. Por lo tanto, esperemos que esta proposición no de ley, con la enmienda transaccional, corra distinta suerte y ciertamente se cumpla a la máxima celeridad, que es el eje de la enmienda transaccional que va a permitir la aprobación de la proposición.

En la situación y en la actuación propuesta nosotros considerábamos que, si es cierto que este tramo de la nacional tiene más densidad de tráfico, que lo tiene, es necesario acelerar la solución de ese tráfico. También es cierto, y si me permiten hago un inciso, que el tráfico no es exactamente igual hoy que hace un año, precisamente por la entrada en servicio de la ronda oeste de la ciudad de Burgos que propicia que muchos de los vehículos pesados en su conexión hacia la autovía de Burgos-León ya no tengan que atravesar el trazado a que se refiere esta proposición. En consecuencia, sí que se hizo algo durante el Gobierno del Partido Popular, cuando presidía el ministerio el señor Álvarez Cascos, precisamente para aliviar la zona que en estos momentos nos preocupa. Pero si es también necesaria porque se producen accidentes, no sé si por los giros a la izquierda pero presumiblemente más que por los giros hacia la derecha, será necesario avanzar en la consecución del objetivo. Por consiguiente, vamos a evitar con esta enmienda que el Gobierno Socialista vuelva a caer nuevamente en una desidia con Burgos, como ocurre con los ya mil días que lleva parada la ronda norte, curiosamente coincidiendo con el mandato del Gobierno del Partido Socialista, o con la falta de ejecución de los 6 tramos de la N-I después de aprobar la concesión de la autopista. Por tanto, dejemos el mundo de las ideas, dejemos el mundo de las voluntades y plasmemos esta proposición no de ley, con la enmienda transaccional, en el mundo de las realizaciones y en el mundo de los hechos. Por ello, aún cuando el Partido Popular presentaba una enmienda de sustitución en la cual se recogía un plazo de seis meses, que es más que razonable para poder elaborar un proyecto de estas características, una rotonda, hemos llegado al acuerdo de sustituir los seis meses por la máxima celeridad, manteniendo que justamente después de la elaboración del proyecto sea inmediata su licitación y ejecución. Esperemos —como digo— que este acuerdo entre los dos grupos propicie que no

vuelvan a caer los proyectos de Burgos en el cajón del olvido de los gobiernos socialistas.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CONTINUAR IMPULSANDO MEDIDAS TENDENTES A HACER TOTALMENTE ACCESIBLE EL AEROPUERTO DE MÁLAGA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001887.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos ahora al debate de la proposición no de ley que figura en el punto 9 del orden del día, por la que se insta al Gobierno a continuar impulsando medidas tendentes a hacer totalmente accesible el aeropuerto de Málaga.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: El ponente socialista está en este momento interviniendo en la Comisión de Trabajo y Asuntos Sociales, y nos había solicitado que si coincidía...

El señor **PRESIDENTE**: El problema, señor De la Encina es que nos quedan tres proposiciones no de ley y me temo que ninguno de los tres ponentes está en estos momentos en la sala. El orden que habíamos acordado...

El señor **MANCHA CADENAS**: El Grupo Popular está aquí presente, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: No, me refiero a los que han propuesto las proposiciones no de ley, señor Mancha. El orden lo establecimos al principio de la sesión. Lo digo porque el Reglamento le impone al presidente una obligación y es que, llegado al punto del orden del día, si no está el proponente, la proposición no de ley decae. No se apure, señora Navarro la suya va entrar ahora mismo porque está en trámite.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Podríamos esperar, si le parece, y entrar...

El señor **PRESIDENTE**: Señor De la Encina, eso se puede hacer si hay acuerdo del resto de los grupos, si no hay acuerdo del resto de los grupos, no. El Grupo Popular dice que no hay acuerdo.

El señor **MANCHA CADENAS**: El señor Atienza tiene que defender esta proposición y, por razones que no vienen al caso, ha tenido que ausentarse y un servidor tiene que estar aquí para defender el posicionamiento del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Es una mañana especialmente densa y hay diputados que intervienen en dos y tres comisiones. Concretamente, el diputado Heredia hoy intervenía en cuatro comisiones.

El señor **PRESIDENTE**: Lo siento, pero yo no tengo instrumentos para resolverles su problema, ya me gustaría a mí. Si el resto de los grupos está de acuerdo, no hay inconveniente porque está la señora Navarro y pasaríamos al debate de su proposición no de ley, pero solo si están todos de acuerdo, porque si no están de acuerdo no puedo modificar el orden del día. Eso es lo que le quiero trasladar. El Grupo Popular no está de acuerdo. Lo siento, señor De la Encina, pero decae la proposición no de ley que figura en el orden del día sobre las medidas en el aeropuerto de Málaga.

— **SOBRE RECUPERACIÓN DE LA TITULARIDAD PÚBLICA DE LA AUTOPISTA AP-7. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000125.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley sobre la recuperación de la titularidad pública de la autopista AP-7. Señora Navarro, tiene S.S. la palabra para defender su proposición no de ley.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Que conste que mi grupo parlamentario no se oponía a ningún cambio y manifiesta su solidaridad con los diputados que intentan estar en todas las comisiones haciendo su trabajo, que es lo que nos suele ocurrir en mi grupo parlamentario.

El contenido de la iniciativa trata de la recuperación de la titularidad.

El señor **MANCHA CADENAS**: Perdón, señor presidente, es que ha habido una alusión de la señora diputada.

El señor **PRESIDENTE**: Pero es que está en el uso de la palabra, señor Mancha. Cuando ella termine, en todo caso. Señora Navarro, tiene S.S. la palabra, puede continuar.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Después de su interrupción (**El señor Mancha Cadenas: Perdón**) quiero decir que la iniciativa versa sobre la recuperación de la titularidad pública de la autopista AP-7. Esta iniciativa fue presentada y registrada en 2004, después de conocer que el Gobierno volvió a realizar una prórroga de la concesión a Aumar del tramo de la autopista AP-7. Nosotros consideramos que esto ha sido un grave error y entendemos que lo que debe hacerse es recuperar la titularidad pública para garantizar que la autopista esté en condiciones, que ahora mismo no lo está, para que los ciudadanos tengan una carretera gratuita, porque ellos pagan sus impuestos, y para que no se tuviera que hacer una N-340 paralela que implica un serio coste medioambiental; es decir, no mejorar la N-340 sino hacer una nueva en medio, que supone un grave destrozo para

el medio ambiente. La N-340, en concreto el tramo que se menciona en la iniciativa, pasa por los cascos urbanos o muy cerca de ellos, y la AP-7, que transcurre paralela, como digo, está infrautilizada por el elevado coste que tiene su uso. En el tramo entre Vinaròz y Torreblanca la N-340 está calificada como punto negro por el alto grado de siniestralidad y accidentes mortales que tiene. Por eso, cuando la ministra de Fomento dijo que se debía liberalizar en el periodo estival el tramo entre Castellón y Oropesa, nosotros pedimos que se hiciera entre Castellón y Vinaròz porque son los tramos más conflictivos y no solamente en verano sino durante todo el año, ya que la necesidad es objetiva, es obvia y sería lo mejor para los ciudadanos, que es lo que debe procurar un gobierno que se preocupe por ello. El segundo punto de la iniciativa pedía que se iniciaran los estudios jurídicos y económicos para abordar la recuperación de la AP-7, que es, evidentemente, una necesidad, y después esta diputada ha presentado una enmienda de adición para actualizar la iniciativa que, como digo, se presentó en el año 2004 relativa a incluir, a la vista de las propuestas que se han hecho en el Estatuto Catalán y también antes sobre la creación de la comisión para que se estudien los municipios que están afectados por una autopista de peaje y que no tienen alternativa razonable, que este mismo estudio se hiciera en cuanto a las poblaciones de todo el País Valenciano que se encuentran afectadas por la AP-7 sin tener una alternativa razonable y accesible, como ocurre en los municipios afectados que he señalado, en los que la N-340 atraviesa por todas las localidades, por lo que no se puede considerar una alternativa razonable, además del alto grado de siniestralidad que, como ya he dicho, padece. El siguiente punto, también de adición, versa sobre que después de realizar este estudio y ver cuáles son los municipios afectados para que se lleve a cabo la bonificación se acuerde la misma con las administraciones afectadas para que de este modo los ciudadanos vean que el Gobierno cuando ve un problema busca soluciones, está realmente preocupado por las cuestiones que les afectan día a día e intenta evitar que se padezcan grandes atascos, que se padezca una autopista de peaje que no debería serlo porque no está en condiciones, y así no tengan que pagar este impuesto añadido que no se acaba de comprender.

Respecto a la enmienda que ha presentado el Grupo Socialista, rechazamos el punto primero y en cambio en el segundo punto se ha llegado a una transaccional que ha sido repartida a la Mesa de esta Comisión, para que se aborde que en el caso de que alguna Administración solicite la liberación de la AP-7 en los tramos correspondientes, esta no sea obstaculizada por parte del Gobierno central. Desde luego no es nuestra máxima aspiración ya que, como he dicho, nuestra máxima aspiración sería la recuperación inmediata de la AP-7, que se pagara por parte del Gobierno, que tiene ese superávit maravilloso del que alardea tanto y por el que tiene dinero para hacerlo, y que en cualquier caso se llegara a los convenios correspondientes con la Administración autonómica

para que esta también abonara una parte como Administración más cercana al ciudadano y la que debe preocuparse por las cuestiones que más le afectan. Entendemos que esto debería ser algo urgente porque es necesario para todos, pero ninguna Administración quiere llevarlo a cabo al final, y es una lástima que las cosas tan objetivas, tan evidentes que cualquiera que vaya por la N-340 y por la AP-7 puede verlo, no se resuelvan por las distintas administraciones. Nuestros impuestos deberían ir dirigidos a eso, a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos en su día a día y a solucionar los problemas que, como digo, son tan obvios que los padecen todos y especialmente en este caso los del País Valenciano, que padecemos la primera autopista que se creó en el Estado español y que —como digo— está en una situación lamentable, por lo que en ningún caso se puede exigir a los ciudadanos que paguen el peaje ya que no están recibiendo un buen servicio.

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

La señora **GARCÍA VALS**: El fondo de esta proposición no de ley no es ninguna novedad en esta Comisión ya que han sido varias las que se han presentado, y por distintos grupos parlamentarios, solicitando la liberalización del precio de los peajes de las autopistas a lo largo de todo el territorio nacional, demostrando en algunas ocasiones y por parte de algunos grupos gran incoherencia puesto que ellos mismos fueron los que prorrogaron el tiempo de peaje a las empresas concesionarias y en otras ocasiones quizá como la que nos ocupa, intentando territorializar una cuestión sobre la que el grupo al que represento cree que no pueden tomarse decisiones aisladas, sino que deben tomarse con un planteamiento más general. También es importante tener en cuenta en este punto las cuestiones técnicas que aconsejan no mezclar tráficos de largo recorrido con los de medio recorrido, los domésticos, que se producen como consecuencia de los desplazamientos más cotidianos. Además, la política del Gobierno sobre infraestructuras y transportes se encuentra recogida en el PEIT, que, como plan estratégico que es, parte de un enfoque global de las necesidades y potencialidades del sistema de transporte para plantear un conjunto de actuaciones que contribuyan al impulso del desarrollo económico y a la competitividad de la economía española, fortaleciendo la cohesión social y territorial y fomentando la movilidad sostenible, con el objetivo de evitar decisiones y actuaciones dispersas e inconexas.

La realidad es que esta proposición no de ley llega a esta Comisión con bastante retraso, porque fue presentada al principio de la legislatura actual, y realmente los problemas de infraestructuras que tiene la provincia de Castellón y que durante los 8 años de Gobierno del Partido Popular no se consideraron prometían un futuro

bastante más oscuro para el tráfico y la movilidad en dicha provincia. El Gobierno actual demostró también que, pese a los ataques continuos que sufre por parte de los gobernantes de la Comunidad Valenciana, tenía que considerar las necesidades de la ciudadanía y propuso y firmó con el Gobierno de la Generalitat Valenciana el protocolo de carreteras de 11 de abril de 2005, en el que asume el compromiso de realizar las inversiones necesarias para solucionar los problemas que tiene el tráfico rodado en la provincia de Castellón, tanto en el tramo que nos ocupa en esta proposición no de ley como a lo largo de toda la provincia; compromisos que, presupuesto tras presupuesto, con datos en la mano, se comprueba que se están cumpliendo. Como ejemplo menciono dos puntos especialmente conflictivos en la N-340, uno a su paso por Castellón, Benicasim y Oropesa y otro en el norte a su paso por Vinaroz y Benicarló. La voluntad política de este Gobierno quedó clara desde la elaboración de sus primeros presupuestos, en los que aparecen las partidas para resolver los problemas que plantea esta infraestructura en ambos tramos sobre todo para los ciudadanos y ciudadanas de Castellón. He de decir en este punto que la variante más al norte de la provincia, la de Vinaroz-Benicarló, va más rápida, con recursos económicos ya en presupuestos para obras, que la de Castellón-Benicasim-Oropesa. Los motivos se encuentran en que en la primera se ha trabajado desde los dos ayuntamientos conjuntamente con la clara voluntad de que la obra se ejecute cuanto antes, y esta no ha sido la tónica en la segunda ya que cuando estaba el proyecto constructivo y durante el plazo correspondiente no se habían presentado las alegaciones y se empezó a polemizar desde los diferentes ayuntamientos afectados, dos gobernados por el Partido Popular, Castellón y Oropesa, y uno gobernado con el apoyo del Partido Popular, Benicasim. A veces da la sensación de que no desearían que esta variante fuera una realidad con el Gobierno socialista. Una vez más ponen los intereses partidistas por encima de los intereses generales. Hay que recordar que en el año 1999 rechazaron una enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista para acometer estas dos variantes en la N-340. De todas maneras, desde el Ministerio de Fomento se trabaja rápidamente y con seriedad para solucionar los obstáculos que se han planteado en estas dos variantes mencionadas y con la voluntad de que la A-7 llegue hasta Cataluña y se convierta en la vía alternativa de largo recorrido lo antes posible. Desearíamos que desde la Generalitat Valenciana también se apresuraran a cumplir el protocolo de 11 de abril de 2005. No obstante, hay que señalar que en la línea que en algunos casos se han planteado debemos mostrar la mejor disposición de instar al Gobierno a que facilite la tramitación administrativa de la eliminación del peaje de los tramos de la autopista que solicite cualquier Administración mediante acuerdo entre las partes, tal y como se ha propuesto en alguna ocasión en esta misma Comisión, con el fin de resolver de una manera urgente los problemas de con-

gestión y seguridad vial que se producen actualmente y hasta que las obras previstas estén finalizadas. Hay que señalar también que fueron gobiernos del Partido Popular los que prorrogaron la concesión administrativa de la gestión de la autopista AP-7 y, por tanto, del mantenimiento del pago de peaje durante mucho más tiempo. Hubiera acabado este año 2006, pero se prorrogó hasta el año 2019. Así pues, en relación con el primer apartado de la proposición no de ley, en la que se insta al Gobierno a que por el Ministerio de Fomento se amplíe la liberalización del peaje previsto en el periodo de verano hasta el tramo Castellón-Oropesa de la autopista AP-7 hasta Vinaroz, el Ministerio de Fomento ha colaborado en la suscripción de convenios celebrados entre el Ayuntamiento de Castellón y la concesionaria de la AP-7 en los años 1992, 1993, 2004, 2005 y 2006, que han permitido el desvío por la misma del tráfico de vehículos pesados de la carretera N-340 entre Castellón y Oropesa durante el periodo estival de dichos años, si bien el Ministerio de Fomento siempre ha considerado que el coste de la medida debe correr a cargo de la Administración que lo solicita. Sus señorías podrán comprobar fácilmente que el Ayuntamiento de Castellón, gobernado por el Partido Popular desde el año 1991, solo considera que hay que liberalizar el peaje cuando gobierna el Partido Socialista en Madrid, o tendremos que pensar que cuando gobierna el Partido Popular en Madrid no pasan camiones por la provincia de Castellón. Resulta cuando menos sorprendente. En ese sentido, al final hemos conseguido pactar una transaccional con el grupo proponente de la proposición no de ley que esperamos obtenga el máximo respaldo de esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz de Esquerra Republicana de Catalunya, señor Andréu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: En otras ocasiones el tema de la liberalización en el pago en la AP-7 por la provincia de Castellón ha sido tratado en esta Comisión, y lo cierto es que tanto en el aspecto del tráfico rodado como en el ferroviario se puede constatar que tanto si gobierna el Partido Popular como si lo hace el Partido Socialista no constituye una de las prioridades el arco mediterráneo y se sigue con el desarrollo de infraestructuras de la España radial. Si no, no se podría entender que este enorme corredor, tanto ferroviario como de vehículos, esté en la situación actual. De todos es sabido que por el protocolo que se firmó entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana se optaba por hacer la autovía de largo recorrido por el interior en lo que se denomina Castellón-La Jana y el desdoblamiento de los tramos de Castellón-Benicasim-Oropesa y Benicarló. Lo cierto es que la autovía del interior que tendría que servir de alternativa a la autovía de peaje está en estos momentos paralizada. No se ha avanzado desde La Jana hasta el límite de la provincia y tampoco se ha avanzado por parte de la Comunidad Autónoma de Cataluña en el tramo Perelló —límite de provincia porque se vuelve a

repetir el estudio de impacto ambiental. Hasta que no haya este corredor en autovía libre de peaje no habrá una alternativa real al peaje en el corredor mediterráneo, y reclamamos —como en el espíritu inicial de la proposición no de ley— que en aquellos lugares donde no haya realmente una alternativa de gran capacidad y de velocidad libre de peaje se hagan durante las obras —que aún no están iniciadas— excepciones o rebajas en el pago. Esto se ha reclamado en diversas ocasiones. En los presupuestos de 2007 también se contemplaba el levantamiento del peaje con cargo a los Presupuestos Generales del Estado en la provincia de Castellón, y fue rechazado por los grupos mayoritarios. No sabemos cuál es la solución, si hay que intentar levantar del todo el peaje en la AP-7 en la provincia de Castellón o si hay que adelantar la autovía libre de peaje, la autovía del interior. La realidad es que en el ámbito presupuestario del Estado español no avanzamos ni en un sentido ni en otro, quedando el corredor mediterráneo en una insuficiencia absolutamente notoria por el tráfico y el volumen de camiones y vehículos que lleva. Sé que a veces hay dificultades en la realización de las obras, pero otras veces es el propio ministerio el que no da el impulso necesario para que estas obras vayan adelante, y este es el caso del corredor mediterráneo en la provincia de Castellón.

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

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: Aunque pueda parecer en esta Comisión que mi grupo está de convidado de piedra y parece que algún grupo pretende que paguemos nosotros la cuenta de este convite, mi grupo no puede sino mostrar su perplejidad por alguno de los argumentos que se han dado aquí tanto para la defensa de la proposición no de ley como para las enmiendas que han presentado otros grupos, pues si bien esta proposición no de ley que ha presentado el grupo de Izquierda Unida es similar a la que presentó y fue debatida y votada el año pasado, el 19 de octubre, en aquella ocasión hacia referencia a otros tramos, concretamente a las comarcas de La Safor y La Marina Alta, en esta hace referencia en un primer momento a Oropesa y Vinaroz, y la argumentación en ambos casos era la misma: como hay congestión de tráfico en la N-340 y especialmente en verano, hay que liberalizar los peajes de la autopista como solución. Desde el grupo parlamentario cuyo portavoz les habla, el Grupo Popular, consideramos que la solución a la congestión de esta nacional pasa, en primer lugar, por la supresión de las travesías y, en segundo lugar, por dotar de mayor capacidad a esta vía, esto es, por realizar las variantes oportunas, que deviene el paradigma de estas dos soluciones. Por tanto, no se trata sino de cumplir con el protocolo que tanto la Generalitat Valenciana como el Ministerio de Fomento firmaron en su día. Es cierto, como decía la representante del Grupo Socialista, que

ha habido alcaldes que han mostrado y han alegado inconvenientes —faltaría más, esa es su responsabilidad—, resaltando en lo que les afecta el estudio de detalle los inconvenientes que a su juicio tiene, pero no es menos cierto que la intercesión en este caso del conseller de Obras Públicas ha hecho llegar a un acuerdo a todos los municipios, con lo cual el Gobierno socialista y el Grupo Parlamentario Socialista no pueden alegar que no se hacen las obras por culpa del Partido Popular. Lo que tiene que hacer ahora el Grupo Socialista es tramitar las modificaciones cuanto antes y llevar a cabo las obras y la ejecución de esos proyectos que son fundamentales. Ahora bien, si solucionar el problema de los puntos de los que hemos estado hablando de la N-340, especialmente en la provincia de Castellón, pasa por dotarla de nuevas travesías, por ejecutar los proyectos que está llevando a cabo el Gobierno, el Ministerio de Fomento, eso quiere decir que es la responsabilidad del Ministerio de Fomento resolver esos problemas. Y aquí viene la segunda parte de la cuestión: si se resuelven los problemas así, ¿por qué hay que liberalizar la autopista y por qué sólo en un punto, por qué no se liberaliza en toda su extensión? Y aquí, con razón, con razón en este caso, la portavoz socialista ha diferenciado las vías de largo recorrido de las de corto. Menos mal que hay un poco de cordura. Y no es menos cierto que este problema no hay que mirarlo focalizando a corto plazo. Como bien ha señalado el representante de Esquerra Republicana, aquí hay que tener en cuenta la autovía que va por el interior, el arco mediterráneo que recorre toda la franja costera desde la frontera de Cataluña hasta el sur de la Península, de alta velocidad, que está completamente abandonado. Hay que mirar el problema en su conjunto, globalmente. No se pueden hacer afirmaciones sobre un punto concreto ni plantear el contrasentido de la portavoz de Izquierda Unida, que dice: Bueno, no es lo que yo pedía, pero si no lo paga el Gobierno, que lo pague la comunidad autónoma. ¿No nos estaremos metiendo en las competencias de la comunidad autónoma en su capacidad de decidir? En un Estado de derecho y con las competencias del Estado de las autonomías habría que ser más prudentes a la hora de decir quién tiene la responsabilidad, porque si la iniciativa parte de aquí, no podemos imputarla ahora a la comunidad autónoma, cuando el ministerio, el Gobierno de la nación está ejecutando obras precisamente en ese sentido. Pónganse de acuerdo, porque acaba de reconocer que no acepta el primer punto de la enmienda, si no he entendido mal, no sabemos por qué, que es la ejecución de las obras, y en cambio acepta el segundo, que es que la cuenta la pague la Generalitat, lo que es un contrasentido. Por tanto, la posición de mi grupo sigue siendo la misma, es decir, que se ejecuten las obras, que se ejecuten las travesías, los proyectos que están en fase de ejecución, que sean solventados los problemas, que se aceleren con la máxima urgencia; que le den mayor capacidad y menos travesías a esos puntos negros, y entre tanto se van ejecutando las obras, se puede estudiar la posibilidad de

que no paguen peaje los usuarios de esas vías que tienen necesariamente que pasar por la autopista. Pero lo que se ha expuesto en esta Comisión me parece un poco desmadrado —con perdón de la expresión— y por lo tanto me parece bien lo que usted ha dicho respecto a estudiar, para que, ya que se habla tanto de liberalizar, sepamos cuál es el coste del rescate. Me parece bien lo de estudiar para que sepamos de lo que estamos hablando. Porque alguien tiene que pagar el coste y me imagino que tiene que ir con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. Vamos a ver, pues, de qué estamos hablando. No vale decir: Invíteme usted a comer, que lo va a pagar aquel de allí. Vamos a ser serios, vamos a acotar las competencias y tener un poco de respeto por las competencias que tiene la Generalitat y por los acuerdos que tiene firmados la Generalitat Valenciana con el Ministerio de Fomento, que creo que es la clave.

Desconozco la transaccional, con lo cual no puedo posicionarme sobre ella. **(La señora Navarro Casillas pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora Navarro, no tiene la palabra.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Como me voy a ausentar ahora y me van a sustituir para la votación...

El señor **PRESIDENTE**: Solamente para la enmienda.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Exactamente. Solo quiero decir que pediría votación separada de la proposición no de ley, para que se voten los puntos de mi iniciativa con la enmienda de adición y después se vote la transaccional pactada con el Grupo Socialista, que sería un punto siguiente.

El señor **PRESIDENTE**: O sea que habría que hacer dos votaciones, una del texto de su iniciativa con su enmienda adicional incorporada y una segunda votación sobre la transaccional. De acuerdo.

— **RELATIVA A MEDIDAS PARA MEJORAR EL FUNCIONAMIENTO DE FEVE EN GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001637.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la última proposición no de ley, que no era la última sino la 5.^a, relativa a medidas para mejorar el funcionamiento de FEVE en Galicia, formulada por el Grupo Parlamentario Mixto.

Señor Rodríguez, tiene la palabra para defender su iniciativa.

El señor **RODRIGUEZ SÁNCHEZ**: En la línea de preocupación del Bloque Nacionalista Galego por los

servicios ferroviarios actuales en Galicia y no solo por la modernización de las infraestructuras ferroviarias hay que incardinar esta proposición no de ley que tiene como objeto intentar mejorar el funcionamiento de FEVE en Galicia, un funcionamiento que deja tanto que desear que los datos son elocuentes. Durante los últimos cinco años, según contestación del Gobierno a este diputado, la disminución de viajeros de FEVE en Galicia ha sido de 55.819. Otra cosa es que el Gobierno intente atribuirlo a dos causas que en absoluto son las fundamentales: en primer lugar, el descenso de la movilidad en la comarca de Ferrol y, en segundo lugar, la ausencia de FEVE en la oferta de transporte metropolitano en la comarca, que sí tiene su importancia debido a que los billetes del transporte público son ya más baratos por carretera que por ferrocarril en el servicio de cercanías que hay entre Ferrol y Xubia. Por lo tanto, este descenso de viajeros hay que atribuirlo también a la falta de desarrollo de las potencialidades de FEVE en Galicia, de los cuidados exigidos por una empresa que tiene que cumplir con un servicio público de gran interés, y sobre todo porque no se hace el esfuerzo mínimo para, a partir de la propia realidad de la empresa, conseguir unos servicios que por lo menos optimicen sus posibilidades. Nos estamos refiriendo en concreto a la adecuación de los horarios a las necesidades de los viajeros y también al desarrollo de ciertas potencialidades en áreas densamente pobladas como A Mariña. Para la mejora de los servicios de viajeros que, en todo caso, proponemos seguimos los criterios de la Asociación de Ferroviarios Independientes de Galicia, que en un exhaustivo estudio proponía una serie de medidas para mejorar con muy poco gasto el funcionamiento de FEVE en Galicia, y no con la intención de reducir el transporte de viajeros por carretera sino de lograr un cierto equilibrio, de tal forma que se complementara el ferrocarril y el transporte de FEVE.

Desde el punto de vista indicado, hay cuatro aspectos que tienen que ser atendidos: el aspecto de los horarios, el aspecto de las tarifas, el aspecto del material empleado y el aspecto de las infraestructuras. En cuanto a los horarios, es objetivo fundamental que se realicen pequeñas modificaciones en los horarios, en concreto de FEVE en la provincia de A Coruña, lo que afecta al corredor A Coruña-Ortigueira, y en el caso de Lugo habría que hacer una adaptación y un aumento de horarios, ya que son muy escasos los servicios con los que hoy se cuenta entre Viveiro y Ribadeo, que no están adecuados a la demanda potencial que existe y mucho menos en la etapa de verano, cuando se duplica prácticamente la población de la zona. Aun habiendo reconocido el Gobierno en contestaciones a este diputado que en A Mariña efectivamente se podrían aumentar sensiblemente los servicios ferroviarios entre Viveiro y Ribadeo, no se acaba de hacer a pesar de que —repito— se conoce que hay un incremento incluso detectado ya en la demanda de viajeros con origen y destino entre Viveiro y Ribadeo. No creo que sea una buena medida esperar exclusivamente a que la Xunta pueda financiar

estos nuevos servicios, sino que el impulso debe partir de FEVE y, en todo caso, contar con la cooperación de la Xunta de Galicia.

Sería también muy necesario contar con una información hecha a partir de las propias opiniones de la gente que potencialmente pueda utilizar el ferrocarril, en concreto a través de la elaboración de encuestas en los núcleos poblacionales donde haya un apeadero y en un radio de un kilómetro, para saber cuál sería el horario óptimo para atender a esta población.

En cuanto a las tarifas, está claro que no podemos mantener un ferrocarril en áreas metropolitanas como por ejemplo la de Ferrol-Xubia, cuando el billete en ferrocarril cuesta muchísimo más que el billete en transporte por carretera. Sería bueno que se lograra un bonotren de diez viajes, donde el viaje costara 0,65 euros, que es lo que cuesta hoy el billete del transporte de viajeros por carretera en el área metropolitana de Ferrol. En cuanto al material, parece ser que los técnicos indican que el material que se está utilizando en cercanías Ferrol-San Sadurniño no es el adecuado, ya que se emplea material de medio y largo recorrido, que es el que no puede hacer las paradas con tanta eficacia, manteniendo unos niveles de velocidad media adecuados cuando los apeaderos están muy próximos. En cuanto a las infraestructuras, se producen algunos accidentes que están provocados precisamente por desprendimientos de tierra. El último tuvo lugar el 24 de octubre cuando el tren que circulaba encajonado entre los taludes de la montaña se encontró de repente con un desprendimiento de tierras, que puede ser atribuido a las lluvias pero que indica que hace falta que, en concreto, las vallas metálicas de las trincheras se revisen, que se revisen los anclajes, que se repongan y que se saneen las trincheras inyectándoles cemento. También es fundamental el bateo y la perfilación de la vía de forma más frecuente y la tala de árboles próximos al cajón de la vía. Se trata, en definitiva, de lograr un transporte ferroviario lo más rápido posible, lo más fiable desde el punto de vista de la seguridad, acorde con las necesidades de la población y que, por lo tanto, sea competitivo con la carretera. Esta es la intención de nuestra proposición no de ley, se trata de que aquello que FEVE asume teóricamente lo asuma en la práctica, no encubriéndose continuamente en la necesidad de que la comunidad autónoma colabore también financieramente a la mejora de los servicios.

Quisiera decir, para no intervenir nuevamente, que hemos llegado a una transaccional con el Grupo Parlamentario Socialista que, en todo caso, mantiene dos elementos básicos de nuestra proposición no de ley que son: la adecuación a la demanda potencial existente en A Mariña en cuanto a los servicios de FEVE, la coordinación de los horarios de FEVE en la estación de Ferrol con los de Renfe para que la gente que viene de A Mariña se pueda comunicar con el resto de Galicia, en particular con A Coruña, y el refuerzo de las comunicaciones con otras comunidades autónomas como Asturias y Cantabria.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, a esta proposición no de ley le ha formulado una enmienda el Grupo Parlamentario Socialista; para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor Louro.

El señor **LOURO GOYANES**: Señor presidente, señorías, hago uso de la palabra para fijar la posición del Grupo Socialista en relación con una proposición no de ley del Grupo Mixto, en concreto del Bloque Nacionalista Galego, que tiene como objetivo plantear mejoras de funcionamiento de FEVE en Galicia. Ciertamente la proposición no de ley se fundamenta en el análisis de la situación de FEVE en Galicia realizado por el sindicato AFI, Asociación Ferroviaria Independiente, que nosotros conocemos, y debemos decir que no siempre sus afirmaciones son del todo rigurosas.

Señorías, es sabido, y por tanto es preciso indicarlo, que la empresa FEVE tiene un plan estratégico que determina, en el espacio y en el tiempo, las actuaciones que debe tener FEVE en la Comunidad Autónoma de Galicia entre el año 2004 y el 2009, y también es cierto que en los Presupuestos Generales del Estado que acabamos de aprobar en fase de tramitación en el Congreso se contemplan partidas presupuestarias para el desarrollo de este plan estratégico. No cabe duda de que Galicia representa un pilar importante en el conjunto de las actividades de la empresa FEVE y la proposición no de ley plantea distintas cuestiones que requieren, previamente a la decisión, estudio y planificación. La planificación en cuanto a horarios, tarifas y frecuencias se determina a partir de la constatación de las necesidades del nivel de ocupación de los trenes y de las posibilidades técnicas de operar igualmente para el mantenimiento y gestión de las infraestructuras y para la utilización de medios técnicos a los que hace referencia la proposición no de ley. FEVE, por lo tanto, viene actuando en Galicia y en el conjunto del Estado con estrategia, con estudios, con planificación y, por lo tanto, lo que debemos hacer en FEVE— Galicia y en FEVE-Norte de España debe estar basado en esos estudios y en esa planificación, razón por la cual quiero hacer alguna consideración. En cuanto a horarios, los estudios de movilidad de carácter global se realizan en todas las comunidades autónomas por las autoridades regionales o locales. Estos estudios son objeto de consulta por parte de las empresas operadoras y por supuesto también de FEVE, allí donde existen, a la hora de planificar su oferta. Ciertamente, puede darse una modificación de la oferta y por lo tanto de los horarios con la implantación efectiva de la tarjeta metropolitana, fruto de los acuerdos alcanzados entre FEVE y la Xunta de Galicia para la incorporación de los servicios de FEVE entre Ferrol y Narón en el marco del plan de transporte metropolitano de Ferrol. En relación con la coordinación con los horarios de Renfe operadora, es sabido que se han establecido los oportunos contactos entre Renfe y FEVE, y en cuanto al refuerzo de los servicios regionales quiero decir que en 2005 FEVE tuvo en este servicio un crecimiento importante, casi del 7

por ciento en viajeros, centrado básicamente en los fines de semana mientras que en los restantes días la ocupación es bastante menor y ronda en torno al 18 por ciento. Para el caso del tramo Viveiro-Ribadeo, FEVE ha mantenido recientemente conversaciones con la Dirección General de Transportes de la Xunta, a la que ha enviado una propuesta que contempla el incremento de la oferta. En cuanto a tarifas, existe ya una tarifa —como decíamos— en el marco del plan de movilidad del transporte metropolitano de la comarca de Ferrolterra, auspiciado por la Xunta de Galicia, y a ese plan de tarifas se aproxima FEVE.

En cuanto al material móvil, FEVE viene prestando los servicios de viajeros en Galicia con los trenes de la serie 2400 y, a todas luces, parece lo recomendable. Además el confort de la serie 2400 es superior a la serie 2600 y su capacidad se adapta muy bien a la demanda existente. En la proposición no de ley, se habla de la necesidad de limpieza de cunetas, de trincheras, de la retirada de pequeños desprendimientos, del bateo y perfilado de la vía y de la tala de árboles; hay que indicar desde el Grupo Parlamentario Socialista que, en conversaciones realizadas con FEVE, estas cuestiones están en vía ordinaria de solución. Por lo tanto, las preocupaciones de esta proposición no de ley entendemos que forman parte de las preocupaciones y de las ocupaciones de FEVE y también del Grupo Parlamentario Socialista. En todo caso, y dado que esas preocupaciones también coinciden con las nuestras, hemos alcanzado una transacción con el Grupo Mixto que recoge buena parte de nuestra enmienda y yo creo que el espíritu y la vocación de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les comunico que en cuanto terminemos el debate de esta proposición no de ley, comenzarán las votaciones. Lo digo para que lo tengan presente los portavoces en su estimación. Quedan los grupos parlamentarios que no han formulado enmiendas. Señor Delgado, por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene S.S. la palabra.

El señor **DELGADO ARCE**: Con la venia, señor presidente. Una vez más los temas del ferrocarril en Galicia llegan a esta Comisión, en esta ocasión de la mano del Bloque Nacionalista Galego. Venimos abordando aquí temas relacionados con la alta velocidad ferroviaria, con los enormes incumplimientos que se están materializando por parte del Gobierno socialista en relación con la ejecución de las grandes líneas, lamentablemente la línea Lubián-Ourense, con un enorme retraso y unas consignaciones presupuestarias ridículas, la línea de alta velocidad entre Ourense y Vigo, los retrasos en el nexo atlántico e, incluso, hoy hemos abordado la línea del AVE del Cantábrico que el Gobierno socialista pretende desnaturalizar en un llamado plan sectorial, que lo que viene a indicar es que ese corredor de la cornisa cantábrica no se va a ejecutar. También en otras ocasiones han venido a esta Comisión los muchos

problemas que tiene la red ferroviaria convencional en Galicia y los servicios que presta Renfe a través de las infraestructuras que gestiona ADIF; es un material en muchos casos obsoleto y unos servicios que ni en tiempo ni en calidad responden a lo que los usuarios del ferrocarril convencional en Galicia necesitan al día de hoy. Y viene también en la mañana de este día una cuestión relacionada con los ferrocarriles de vía estrecha, que tienen su importancia y prestan servicio en la provincia de A Coruña y en la provincia de Lugo y que atienden fundamentalmente a la comarca de Ferrol y a la comarca de la Mariña lucense. Revela esta proposición no de ley las dudas sobre la gestión actual de FEVE, que se ve incapaz en muchos ámbitos. Incapaz para terminar e impulsar infraestructuras que son importantes, como es la duplicación de vía en el tramo de Ferrol-Xubia que ha sido ejecutada en una primera fase y que tiene pendiente todavía la segunda. Incapaces de hacer un esfuerzo para modernizar y adecuar el parque móvil como es exigido por los usuarios. Incapaces también de incorporar proyectos nuevos en su gestión. Incapaces también desde FEVE de hacer inversiones para lograr nuevas apuestas que recuperen el uso de FEVE por parte de viajeros y la potenciación del tráfico de mercancías. Se ha puesto de relieve la enorme pérdida de usuarios en los últimos años que tiene mucho que ver con la calidad del servicio, no sólo con la existencia de otros medios de transporte por carretera. Y también apreciamos con la presentación de esta proposición no de ley, y lo decimos también nosotros, muchas dudas sobre la capacidad de FEVE de gestionar el plan de inversiones en infraestructura, que en el caso de Galicia contemplaría unas inversiones totales superiores a los 15.000 millones de euros hasta el año 2009.

Dicho lo anterior, y constatando también el escasísimo esfuerzo presupuestario realizado en el proyecto de presupuestos para 2007 en el que hay un crecimiento prácticamente del 0,60 por ciento, que se lo va a comer la inflación, nosotros vamos hoy a posicionarnos a favor de apoyar esta proposición no de ley que aborda cuatro temas: en materia de horarios, en materia de tarifas, en cuestión de material y lo relativo a infraestructuras. Vamos a apoyar incluso el texto transaccional que ha sido pactado porque, sin ser nada ambicioso, sin embargo, sí debe contribuir a que Ferrocarriles de Vía Estrecha y el Gobierno de España tomen conciencia de la necesidad de mejorar el servicio, de que, en convenio con la Xunta de Galicia hay que mejorar el servicio ferroviario a las comarcas de A Mariña y Ferrol y de que, desde luego, la Xunta de Galicia ha de contribuir pero no ha de ser la pagana económicamente de unos servicios que por ley le corresponde al Estado prestar y a FEVE, en concreto, disponer. Quisiera decir que apoyaremos esta proposición no de ley pero no para que corra la misma suerte que otras proposiciones no de ley que han sido aprobadas por unanimidad en esta Comisión. Quiero recordar aquí mismo que se han cumplido ayer veinte meses de la aprobación por esta Comisión de una pro-

posición no de ley que instaba a la renovación del material ferroviario que une por las líneas de media distancia Ourense con Santiago y que, a día de hoy, ha sido sistemáticamente incumplida. Por lo tanto, insto a quienes aprobemos esto y al Gobierno de España en particular, que es el responsable de su ejecución, a que cumpla lo que ahora aprobemos, en beneficio de los ciudadanos, en este caso de las comarcas de A Mariña lucense y de Ferrol.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, finalizado el debate vamos a pasar a iniciar las...

El señor **MANCHA CADENAS**: Señor presidente, de verdad que de ninguna manera mi intención es interceptar ni hacer ningún tipo de manifestación que no sea la correcta en la Comisión. He creído entender, y así lo digo, que hay un momento en la Comisión aproximadamente a las doce y media donde no hay ninguna iniciativa que se pueda debatir. Eso quise entender. Si evidentemente el señor Heredia no estaba presente y se entendió que yo me oponía a que se debatiera por no estar presente y que podía haber sido suplido por cualquiera de los miembros del Grupo Parlamentario Socialista, que tiene infinidad de diputados, no como otros grupos que son mucho más reducidos, ahora, hablando con el señor Heredia estoy de acuerdo en que pueda debatirse. Lo dejo a su consideración. Efectivamente, yo dije que no porque no había nada que debatir o así lo quise interpretar. No quiero en manera alguna ser un obstáculo a la buena marcha de la Comisión, perfectamente dirigida por S.S. y sabe que el voto del Grupo Parlamentario Popular va a ser afirmativo a esa proposición no de ley. ¿Quiere que lo dejemos para otra Comisión? Yo lo he hablado con el señor Heredia y le he pedido excusas.

El señor **PRESIDENTE**: He permitido su intervención, señor Mancha, para que quede constancia en el «Diario de Sesiones», pero les voy a pedir a todos los grupos que —quiero encontrar la palabra adecuada para que nadie se sienta ofendido— nos respetemos un poco a nosotros mismos. La Presidencia de la Comisión intenta favorecer al máximo el que todos los elementos se puedan debatir, pero el Reglamento también tiene unas limitaciones que al primero que obligan es al presidente de la Comisión, y una de esas limitaciones en este caso concreto que estamos debatiendo es que llegado a un momento de la sesión yo he formulado una pregunta, que a lo mejor S.S. no ha entendido en el sentido correcto, que decía: ¿Se acuerda modificar de nuevo el orden del día para que esta proposición no de ley, la del señor Heredia, pase al final, porque no estaba presente? Y S.S. ha dicho no en dos ocasiones, y en ese momento la Presidencia ha dicho que decaía la proposición no de ley porque es a lo que me obliga el Reglamento. Ahora no podemos volver atrás, y lo siento, porque nuestra actividad y la garantía de todo están justamente en que apliquemos el Reglamento. Lo siento

si S.S. lo interpretó mal, pero formulé la pregunta, S.S. contestó en dos ocasiones, así consta, y por tanto lamento que no pueda acceder a la petición; el Grupo Socialista podrá plantear la proposición no de ley en otra sesión. Por consiguiente, siento dar por zanjado este asunto, lo lamento. Comprendo que hay en este momento cinco comisiones simultáneas y la dificultad de todos los grupos, que no es un problema de negligencia sino que es muy difícil resolver la cuestión, pero no tengo otra alternativa.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Seré muy breve, señor presidente. Yo comprendo su planteamiento como presidente y evidentemente lo vamos a aceptar, pero mi iniciativa figuraba la última en el orden del día, yo tenía varias comisiones al mismo tiempo y parece razonable un mínimo de flexibilidad. He llegado en cuanto que he podido, no he escuchado ni la respuesta de la secretaria de Estado para poder estar aquí y si el Partido Popular y nosotros estamos de acuerdo yo...

El señor **PRESIDENTE**: La proposición no de ley ha decaído y la Presidencia no va a volver atrás. He dicho que ha decaído, y ha decaído y lo siento.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Que conste en acta mi disconformidad, solamente eso.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a las votaciones que vamos a realizar tal y como figura el orden del día para que no tengamos confusión al respecto.

En primer lugar, vamos a votar la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, relativa a la recuperación de la titularidad pública de la autopista AP-7. Si SS.SS. recuerdan, la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida manifestó que se hiciesen dos votaciones: una, la de su proposición no de ley con su autoenmienda y, otra, una transaccional. Quiero decir que la transaccional queda retirada porque el Grupo Socialista la retira ya que entiende que esa no era la fórmula acordada. Por tanto, se vota en los términos en que viene redactada la proposición no de ley con la autoenmienda, que sí ha sido incorporada.

Señorías, empieza la votación. Se vota la proposición no de ley que ha sido formulada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida a la que se incorpora como punto segundo la autoenmienda que ellos mismos han formulado.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 31.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la que figura en el punto número 2, relativa a la línea de alta velocidad entre Ferrol y Bilbao, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 20; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido rechazada.

Votamos a continuación la que figura en el punto 4 del orden del día, relativa a la participación de la Administración central del Estado en la cofinanciación de la autovía entre Segovia y Valladolid, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 20; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido rechazada.

Votamos a continuación la que figura en el punto 5 del orden del día, relativa a medidas para mejorar el funcionamiento de FEVE en Galicia. A esta proposición no de ley se le ha formulado una transaccional que paso a leer a SS.SS.: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a intensificar las actuaciones orientadas a la mejora de equipamiento y servicios de FEVE en Galicia, concretamente la adecuación a la demanda potencial existente en A Mariña, la coordinación de los horarios con Renfe en la estación de Ferrol y el refuerzo de las comunicaciones con otras comunidades autónomas, con la cooperación de las restantes administraciones competentes y buscando la colaboración de los ayuntamientos afectados.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos a continuación la proposición no de ley que figura en el punto 6 del orden del día, relativa al trazado de la conexión del corredor del Mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, formulada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y Esquerra Republicana de Catalunya.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 18; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido rechazada.

Pasamos a continuación a votar la proposición no de ley que figura en el punto 7 del orden del día sobre la frecuencia de paso y los retrasos de los trenes de cercanías Renfe en el área metropolitana de Barcelona. A esta proposición no de ley se le ha formulado un texto

transaccional que paso a leerles a SS.SS. como es habitual, aunque es largo: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: 1.º Cumplir de manera íntegra la moción de Convergència i Unió aprobada por el Pleno del Congreso del día 22 de noviembre de 2005 sobre la mejora del servicio ferroviario de cercanías de Cataluña en la que, entre otros aspectos, se contempla el compromiso de incrementar la capacidad de transporte de viajeros en las horas punta. 2.º Establecer las medidas necesarias para mejorar el servicio ferroviario de cercanías de Renfe en Barcelona. Para ello, y de acuerdo con el plan de actuaciones urgentes anunciado por el Gobierno y que se prolongará hasta 2008, acometer las siguientes actuaciones: Adelantar las inversiones en vías, en electrificación, señalización y mantenimiento preventivo que inicialmente iban a contemplarse en el Plan de cercanías de Barcelona. Aumentar los medios humanos y materiales destinados al mantenimiento de las infraestructuras y al control de la circulación. En relación con el material móvil, incrementar el personal técnico, mecánicos, para reforzar el servicio de asistencia en caso de incidencias; incrementar el parque de trenes con 41 trenes Fibia y doblar las composiciones en horas punta en las líneas C-1 y C-2, norte y sur, C-4 y en la línea del aeropuerto. El objetivo debe ser que al finalizar 2006 el 50 por ciento de los trenes en horas punta circulen en doble composición y en 2007 el cien por cien. Además, con carácter inmediato, la designación por el Ministerio de Fomento de un responsable único de la operación ferroviaria que coordine las actuaciones entre ADIF y Renfe en el ámbito metropolitano de Barcelona. La creación de una unidad de asistencia al viajero de cercanías, con presencia física en estaciones y trenes para asistir, informar y ayudar al usuario de cercanías. Disponer de medios de transporte alternativos, autobuses, para dar respuesta inmediata a cualquier incidencia que se pueda presentar en cercanías. Continuar con las actuaciones en marcha relativas a la elaboración del plan de cercanías de Barcelona, actualmente en fase de redacción. 3.º Dar cumplimiento a la moción aprobada por el Pleno del Senado en su sesión del día 17 de octubre de 2006 para la mejora de las cercanías de Barcelona, en la que se instaba al Gobierno a dar inmediata solución a la problemática existente. Entre otras medidas, la moción insta a la ejecución de las obras de mejora en la red de ferrocarril como la línea Barcelona-Vic-Puigcerdà, la introducción de nuevo material móvil y el traspaso inmediato a la Generalitat de Cataluña de los servicios de transporte de viajeros con origen y destino en su territorio, tal y como establece el artículo 169 del Estatuto de Autonomía de Cataluña y se acuerde en la Comisión bilateral Generalitat-Estado. 4.º Dotar de los medios económicos necesarios para hacer frente a los gastos que se deriven de todas las gestiones necesarias para dar cumplimiento a los acuerdos relacionados en los apartados anteriores.

Este es el texto, señorías, que se somete a votación.
(El señor Mancha Cadenas pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mancha.

El señor **MANCHA CADENAS**: Señor presidente, quiero entender que la transaccional recoge cuatro puntos y si el Reglamento, la Presidencia y los grupos permiten al Grupo Popular poder votar tres puntos, el 1.º, el 3.º y el 4.º conjuntamente y el 2.º independientemente, se lo agradeceríamos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mancha, si le he entendido, proponen votar el 1.º, el 3.º y el 4.º, y luego el 2.º.

El señor **MANCHA CADENAS**: El 2.º separado.

El señor **PRESIDENTE**: No hay inconveniente, se puede hacer reglamentariamente.

Señorías, pasamos a votar los puntos 1.º, 3.º y 4.º

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados por unanimidad.

Señorías, votamos a continuación el punto número 2.º

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Señorías, votamos a continuación la que figura en el punto 8 del orden del día, proposición no de ley relativa a la construcción de una glorieta iluminada que reduzca la peligrosidad en una de las intersecciones de la carretera N-120. Sobre esta proposición no de ley existe una transaccional, que paso a leer a sus señorías. Al texto texto existente se le añade: A tal fin, se agilizarán al máximo los trámites, de forma que el proyecto se redacte lo antes posible para su posterior e inmediata licitación y ejecución de la obra.

Efectuada la votación, dijo

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

Señorías, como saben, ahora la Mesa y los portavoces tenemos una reunión con el delegado de la ONU para las políticas de vivienda. Va a ser una reunión no demasiado larga. Les rogaría, señorías, que pudiésemos estar con él unos minutos.

Se levanta la sesión.

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

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**