



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2007

VIII Legislatura

Núm. 818

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 48

celebrada el miércoles, 25 de abril de 2007

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|--|----|
| — Sobre la conexión ferroviaria entre Vigo y Ourense a través de Cerdedo (Pontevedra). Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/002036.)..... | 2 |
| — Sobre el atraque de barcos de guerra. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000490.) | 6 |
| — Por la que se insta al Gobierno a incorporar mejoras medioambientales en el trazado del AVE a su paso por las comarcas de Girona, propuestas por el Consell d'Iniciatives Locals del Medi Ambient de les comarques de Girona (CILMA). Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001101.)..... | 10 |

	Página
— Sobre la prolongación de la línea regional de RENFE, de Lleida a Cervera, hasta Sant Guim de Freixenet. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC). (Número de expediente 161/002015.)	15
— Por la que se insta al Gobierno a continuar impulsando medidas tendentes a hacer accesibles todas las estaciones de cercanías de la provincia de Málaga. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/002044.).	19
— Relativa a la autovía Somport-Sagunto, a fin de implantar un nuevo enlace en el tramo Mainar-Paniza, situado entre los enlaces de Villarreal de Huerva y Paniza. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002063.).	21
— Relativa al refuerzo de las oficinas de Correos para atender la demanda del voto por correo en las próximas elecciones municipales. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (Número de expediente 161/002096.).	23
— Relativa a la mejora de prestaciones ferroviarias a y desde Galicia en el horizonte de 2008. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/002216.).	24
— Relativa a acordar el desalojo del acuartelamiento militar de Hoya Fría, en el municipio de Santa Cruz de Tenerife. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002271.).	29
— Por la que se insta al Gobierno a que realice las actuaciones necesarias a fin de dotar de un aparcamiento público a la estación ferroviaria Linares-Baeza para facilitar la accesibilidad y la movilidad de los usuarios al desarrollo ferroviario que se está desarrollando en la provincia de Jaén. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso (Número de expediente 161/002223.).	31

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE LA CONEXIÓN FERROVIARIA ENTRE VIGO Y OURENSE A TRAVÉS DE CERDEDO (PONTEVEDRA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO.** (Número de expediente 161/002036.)

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo a la sesión que, como saben SS.SS., está dedicada al debate de proposiciones no de ley. Aunque parezca paradójico, la Presidencia no ha recibido ninguna propuesta de modificación, con lo cual vamos a seguir el orden del día. (El señor Mantilla Rodríguez pide la palabra.)

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: Señor presidente, yo tenía entendido que se había consensuado con los demás grupos, y suponía que también con la Presidencia, que el punto 4.º pasara a discutirse en primer lugar.

El señor **PRESIDENTE**: No lo sé si se había consensuado entre los grupos, pero la Presidencia no tenía conocimiento ni nadie le había informado de esa cuestión. ¿Los grupos están de acuerdo en que el punto que figura en el orden del día como 4.º, sobre la conexión ferroviaria entre Vigo y Ourense, pase a discutirse en primer término? (**Asentimiento.**) Pues así se realiza. Por lo tanto, comenzamos el debate del punto 4, sobre la conexión ferroviaria entre Vigo y Ourense a través de Cerdedo (Pontevedra). Antes de comenzar el debate y darle la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista para su presentación, deseo comunicarles a los señores portavoces que al finalizar la sesión deberíamos tener un breve encuentro de Mesa y portavoces para establecer el calendario del mes de mayo.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Louro.

El señor **LOURO GOYANES**: En Galicia se está desarrollando un importante proceso modernizador del ferrocarril. Cabe destacar las obras y actuaciones que se están realizando en el eje atlántico desde Ferrol, A Coruña, Santiago de Compostela, Pontevedra, Vigo, frontera portuguesa. Caben destacar también las obras de la línea de alta velocidad entre Orense y Santiago y

los inicios, la redacción de proyectos, entre Lubián y Orense, además de las actuaciones que se están desarrollando en el ferrocarril de carácter convencional. Son actuaciones contempladas en el PEIT. El PEIT las compromete, han sido aprobadas por el Consejo de Ministros como tal Plan estratégico de infraestructuras y transporte. En definitiva, a juicio nuestro, es una planificación satisfactoria que establece con claridad las actuaciones a realizar a medio y largo plazo.

En los Presupuestos Generales del Estado para el año 2007 para Galicia se han presupuestado en materia ferroviaria 640 millones de euros. Es una inversión muy importante que no tiene precedentes cuya ejecución permite realizar mucho volumen de obra y esto compromete un ritmo inversor en sucesivos Presupuestos Generales del Estado. No tendría sentido hacer una descarga presupuestaria tan importante en este ejercicio, que está en fase de ejecución, que pudiese sufrir una parada en sucesivos ejercicios.

Señorías, Galicia precisa de ese esfuerzo inversor para recuperar abandonos y retrasos, precisa superar ese déficit existente en relación con la media del Estado en materia ferroviaria; las ciudades gallegas necesitan estar conectadas con la red española y europea de tren de alta velocidad para ganar posiciones, para ser competitivas y para estar donde debemos y nos corresponde estar. Particularmente la conexión de las ciudades de Vigo y Pontevedra, del conjunto del sur de la provincia de Pontevedra, con la referida red española y europea de alta velocidad, es un objetivo irrenunciable que ha sido asumido por el Gobierno socialista e incorporado al Plan estratégico de infraestructuras y transporte, plan aprobado por el Consejo de Ministros del Gobierno de España, contemplando la conexión directa de las ciudades de Vigo y Pontevedra con Orense a través de Cerdedo, ejecutando por lo tanto la variante de Cerdedo, que en la actualidad es un trayecto inexistente.

Lamentablemente, el anterior Gobierno del Partido Popular no solo mostró indefinición respecto a ese ineludible objetivo, sino que adoptó la errática decisión de conectar Orense con Santiago a través de Lalín, desoyendo así los criterios racionales sostenidos por los técnicos de conectar Orense, Vigo, Pontevedra, Santiago y A Coruña con una trayectoria en forma de L sin ofrecer la conexión Orense-Vigo a través de Cerdedo. Fue una decisión del anterior Gobierno que felizmente está corregida. Actualmente, tras la decisión del Gobierno socialista de realizar la conexión ferroviaria directa de Vigo con Orense a través de Cerdedo, y dado que está en fase de ejecución y muy adelantadas las obras en el tramo entre Orense y O Carballiño y que fueron licitados y adjudicados los distintos tramos del eje atlántico entre Vigo y Pontevedra, observábamos con cierta preocupación —hay que decir que esta proposición no de ley fue presentada a principios del mes de enero de este año— el heredado retraso en el desarrollo de los estudios y trabajos informativos y medioambientales de este tramo intermedio. Esta proposición no de ley quiere de alguna

manera reforzar la posición del Gobierno y trasladar nuevamente el apoyo de este Congreso de los Diputados a una actuación que para Galicia es importante. Es una actuación estratégica para el sur de Galicia y para el conjunto de la eutorregión Galicia-norte de Portugal. En definitiva, se trata de reforzar la posición del Gobierno, dado que sabemos que los estudios previos y los trabajos informativos están en marcha, así como que antes de este verano saldrán a información pública. Así ha sido manifestado por el ministerio de Fomento y nosotros valoramos este echo como positivo. La proposición no de ley tiene por objeto reforzar más si cabe la decisión del Gobierno en relación con esta actuación.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley han formulado enmiendas el Grupo Parlamentario Mixto y el Grupo Parlamentario Popular. El señor Rodríguez tiene la palabra para la defensa de su enmienda.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Desgraciadamente, el debate sobre el problema de las infraestructuras ferroviarias en Galicia muchas veces está condicionado por las circunstancias de carácter electoral, lo cual no contribuye mucho a que se puedan tomar posiciones serias, con una veracidad ejecutiva y una planificación digna de fiar. Decimos esto porque la variante de Cerdedo que comunica Vigo, Pontevedra y Ourense con Madrid fue objeto de muchos debates de carácter social en la ciudad de Vigo e incluso constituyó un arma arrojadiza ante cualquier posición que considere que la construcción de la variante se puede alejar en el tiempo más de lo deseado. Ya que no hemos logrado hasta ahora, no por culpa de las fuerzas políticas sino porque no hubo una planificación adecuada de la organización ferroviaria en Galicia, sería bueno alcanzar un mínimo común denominador sobre cuáles son las prioridades, cómo sacar las obras actuales del atraso que aún tienen y cómo hacer posible que tengamos una red coherente ferroviaria en el conjunto de Galicia que beneficie no solo a los servicios interiores de todo tipo sino también a la conexión con Portugal y la meseta.

La propuesta del Grupo Socialista es excesivamente inconcreta, muy vaga, y francamente, compromete a poco. Nosotros no vamos a entrar en que esa propuesta inconcreta y que compromete a poco sea obligadamente asumida con un perfil más contundente, aunque pensamos que si alguien hace banderita de una causa la debe defender con armas y bagajes. Nos preocupa la variante de Cerdedo, que desde el punto de vista del itinerario de larga distancia Vigo-Madrid para viajeros es una alternativa que mejora sensiblemente la conexión citada a través de Santiago de Compostela. Pero nos preocupa también el que se olvide continuamente la conexión ferroviaria actual de Vigo con Ourense y Madrid. Es un itinerario que está hoy electrificado, que va en paralelo al Miño y por donde salen todos los trenes de largo recorrido de que hoy disfrutaban las ciudades de Vigo y Pontevedra. Se trata de un recorrido realizado por los

escasos trenes de servicios regionales del interior de Galicia que llegan hasta O Barco de Valdeorras y Ponferrada. Es por lo tanto, una infraestructura que durante 5 ó 7 años, si no más, va a tener que ser utilizada por los trenes de largo recorrido y siempre para los trenes de mercancías, los trenes regionales y los posibles trenes de cercanías a los que no podemos dejar de aspirar. Nos llama la atención esta preocupación manifestada que significa que el puerto de Vigo tenga una salida como se merece para sus mercancías y mucho más cuando se está construyendo la plataforma logística de Salvaterra, que tiene también su salida natural por este itinerario ferroviario. A la propuesta del Grupo Socialista queremos añadir la solicitud de que el Gobierno renueve urgentemente esta conexión ferroviaria —vuelvo a repetir, electrificada— por el río Miño, por las cuestiones a las que aludí: fundamental transporte de mercancías; desarrollar las potencialidades de la plataforma logística de Salvaterra; dotar de mejores servicios regionales la relación Pontevedra-Vigo-Ourense-Monforte-Barco de Valdeorras-Ponferrada; y la creación de servicios de cercanías que podría haber entre Vigo-Pontevedra-Redondela-Porriño-Salaterra do Miño, por un lado, y por otro lado, Ourense-Ribadavia.

Hay que contemplar un futuro inmediato del ferrocarril no solamente como un medio de transporte fundamental para la larga distancia sino también para la media distancia y para las cercanías. Hay que tener en cuenta que Galicia va a tener que esperar mucho tiempo para contar con itinerarios de alta velocidad completos y coherentes entre sus ciudades, y en concreto con Madrid o Barcelona. La única forma de combinar líneas convencionales con líneas de alta velocidad va a estar en la medida en que haya líneas convencionales electrificadas, optimizar su rendimiento y hacer así las conexiones después con alta velocidad. En este caso la ciudad de Vigo está mejor situada que el resto porque es la única que está electrificada en su conexión con Ourense. Nos parece vital esta propuesta. Repito que no podemos esperar diez años para tener un tren aceptable. Tenemos que intentar por todos los medios contar con él en este momento, mejorar los servicios y optimizar lo que tenemos.

El señor **PRESIDENTE**: Me solicitan la hora de votación. Efectivamente, creí que lo había dicho al principio pero no ha sido así. No se votará antes de la una de la tarde.

A continuación tiene la palabra para la defensa de su enmienda por el Grupo Parlamentario Popular el señor Mantilla.

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: Señor presidente, en primer lugar, quiero agradecerle su buena acogida al cambio del orden de la proposición no de ley. Paso ya a defender las enmiendas que hemos presentado a la proposición no de ley del Grupo Socialista.

Me gustaría tener a personas como Antonio Louro en mi partido, porque ha demostrado que es un buen com-

pañero que viene aquí a poner la cara con una proposición no de ley en defensa de otro miembro del partido aunque se la rompan. Esto viene a colación porque esta proposición no de ley se presenta en el Congreso cuando el candidato a la alcaldía del Partido Socialista en Vigo ha retado el ministerio diciéndole que renunciaría a su candidatura si el ministerio no adquiría unos compromisos claros y contundentes para la construcción del tramo Orense-Cerdedo-Pontevedra-Vigo.

Señor Louro, nos conocemos desde hace tiempo y usted sabe que esta proposición no de ley es intragable e infumable pues no dice absolutamente nada. Vuelvo a repetir que es bueno que el ministerio adquiriera compromisos. Pero el ministerio no los ha adquirido y sigue sin adquirirlos. Ya nos referiremos posteriormente a lo que ha dicho sobre el estudio informativo que, como usted sabe, es un tema que este diputado ha tratado directamente con la señora ministra en Pleno de este Congreso. El señor Louro sabe que le tengo en una gran estima, pero eso no tiene nada que ver con que sus planteamientos muchas veces pasen de la demagogia a otra definición que no me gustaría utilizar.

Dice S.S. que fue el Gobierno socialista el que asumió la construcción de Orense-Cerdedo-Pontevedra-Vigo cuando sabe que no es cierto. Es cierto que el Partido Popular en principio había optado por la conexión Orense-Vigo por el Miño. También es cierto que había encargado el estudio informativo por Orense-Vigo por el Miño y que posteriormente lo abandonó porque, debido a las presiones ejercidas por todas las instituciones económicas, sociales y políticas —dicho sea de paso, por el Partido Popular gallego— aceptó cambiar su planteamiento: pasar el Orense-Vigo por Cerdedo-Pontevedra. Y digo bien, Cerdedo-Pontevedra. S.S. es un buen defensor de los intereses de la provincia de Pontevedra, pero muy especialmente de la capital, de la cual parece que quiere ser candidato a la presidencia de la Diputación. Decía que ellos son muy celosos del planteamiento y hablan de Orense-Cerdedo-Pontevedra, ni siquiera mencionan a Vigo, porque como usted bien sabe, en el tramo de Orense-Vigo para el AVE se va a aprovechar la velocidad alta, no la alta velocidad, el tren de velocidad alta gallego. Por tanto, los de Pontevedra dicen que el tramo sería de Orense-Cerdedo-Pontevedra que ahí pararía y que llegarían a Vigo por otra vía. El Gobierno del Partido Popular en aquel entonces cambió su planteamiento y optó por el trazado Orense-Cerdedo-Pontevedra-Vigo. En concreto encargó el Estudio informativo previo de consultas medioambientales, que está redactado, que se envió en abril de 2004 al Gobierno y del que de momento no hay contestación alguna.

Afirma S.S. que había un trazado en «L» propuesto por los técnicos, pero tampoco es exactamente la verdad. Los técnicos de un sindicato en concreto, localizado en Vigo. Me gustaría preguntarle, aunque ya sé que no me va a decir la verdad. Me gustaría preguntarle a usted como pontevedrés o a don Francisco Rodríguez como

coruñés que opinarían respecto a que el AVE entrase en L para Galicia. Señor presidente, entrar en L para Galicia significaría Orense-Vigo por el Miño y Vigo-Pontevedra-Santiago-A Coruña. ¿Qué supondría eso? Que A Coruña tendría más de 100 kilómetros de trazado que el actual. Dicho de otra manera, que A Coruña estaría respecto a Vigo a 160 kilómetros de AVE. Señor Rodríguez, ¿usted aceptaría eso? ¿Verdad que no? **(El señor Rodríguez Sánchez: Si es por el bien de Galicia, lo que haga falta.)** Seguro que no. Señor presidente, usted ya conoce un poco el carácter de los gallegos: Vigo-A Coruña-Pontevedra, etcétera. Yo le digo rotundamente que no lo aceptaría. El Gobierno gallego, con muy buena lógica, opta por la selección intermedia, que es la T. La T es Ourense-Santiago y de Santiago sale lógicamente hacia A Coruña y a Vigo. Eso es lo correcto que tiene que hacer un gobierno porque lo otro sería totalmente inviable.

Vuelvo a repetir, señor Louro. No ande vendiendo la moto de la L o no la L. No tenía ninguna solución. A mí me preguntaron una vez por la L y yo les respondí que encantado porque llegaba mucho antes a Vigo que A Coruña; llegaba hora y pico antes el AVE a Vigo que A Coruña. Eso ya lo sabe usted. Para qué vamos a insistir en el tema. Dice S.S. que el Partido Popular no invirtió nada en el AVE Ourense-Vigo. Falso. Vuelvo a repetir que primero había adjudicado el estudio informativo por el Miño y posteriormente había aprobado el estudio previo ambiental para dar lugar al estudio informativo, estudio informativo que no está hecho. Señor Louro, el Partido Socialista ha gobernado en España desde 1982 a 1996 y no ha dado nada a Galicia, tanto es así que la autovía del noroeste la ha dejado plantada en Las Portillas y la ha tenido que terminar el Partido Popular. Se lo recuerdo porque muchas veces ustedes dicen que no ha hecho nada el Partido Popular. El Gobierno del Partido Popular ha tenido que terminar la autovía del noroeste porque el Partido Socialista la ha dejado en Las Portillas. ¿Y por qué lo dejó el Partido Socialista en Las Portillas? Por una sencilla razón: le hacía falta el dinero para llevar el AVE a Andalucía. Les recuerdo a SS.SS. que el AVE en Andalucía está desde 1992 en funcionamiento y seguro que no tendremos AVE a Galicia hasta el 2022, como mínimo, si siguen gobernando ustedes, que Dios no lo quiera, por los gallegos y en general por España.

Existen compromisos. Quisiera decirle al señor Louro que, una vez que termine la reunión, llamara a su compañero don Abel Caballero, diciéndole: «Oye, mira, de lo dicho no hay nada y yo creo que por dignidad tienes que renunciar a ser candidato a la alcaldía de Vigo». Aunque tampoco va a hacer nada, pero es igual. Se trata simplemente de una cuestión nominal. Como digo, por dignidad el señor Caballero tiene que renunciar porque no hay ningún compromiso del Gobierno para hacer no solamente el AVE Orense-Cerdedo-Vigo, sino el Orense-Lubián. Yo también quisiera que me dijese un día qué trazado quieren darle al Ourense-Lubián, si viene por una sola vía o con doble vía. Si S.S. está en aquel

momento por allí le voy a preguntar en campaña cuál es el trazado que tiene previsto el Gobierno para Ourense-Lubián, que es el cuello de botella del AVE a Galicia. Como dice el señor Rodríguez, yo prefiero el bien de Galicia. Pues bien, yo preferiría un buen trazado para Ourense-Lubián y ya el Ourense-Vigo me preocuparía menos. Yo quiero un AVE en Galicia —y Ourense es Galicia— lo suficientemente rápido que me lleve a la meseta, que me conecte con el resto de Europa. Y eso creo que tampoco lo va a hacer el Partido Socialista. Le reto a que en la próxima Comisión o en el próximo debate que tengamos (que Dios quiera que sean muchos), me diga si el Gobierno tiene pensado para el trazado Ourense-Lubián una vía sola o doble vía. Importantísimo.

Tengo aquí los distintos presupuestos del Gobierno socialista para Ourense-Lubián. Para 2005 presupuestó 600.000 euros, ni un euro aplicado; para 2006, 620.000. Es decir, no aplicó los anteriores así que los aumento con el IPC. Para 2007 ya ni los 600.000, 500.000. Eso es lo que tiene presupuestado el Gobierno socialista para el AVE Ourense-Cerdedo-Vigo. Para el AVE Ourense-Lubián —que estábamos comentando anteriormente— el año 2005, como tenían ustedes el Plan Galicia detrás que les estaba apretando hasta 77 millones se fueron a la obra de Ourense-Lubián. Pero en el año 2006 lo han bajado a 67 millones de euros, y para el año 2007, 11 millones de euros. Tienen 11 millones de euros solamente para el Ourense-Lubián. Supongo que será para el estudio informativo.

Señor presidente, señorías, no quiero aburrirles más con mi perorata, pero les quiero decir que nuestras enmiendas son la redacción definitiva de los compromisos adquiridos por los diversos altos cargos del Gobierno socialista, incluida la señora ministra, por lo menos lo que han dicho. Ahora bien, que se haga realidad es una cosa totalmente distinta. La señora ministra o el señor secretario de Estado de Infraestructuras han dicho que el estudio informativo estaría disponible antes del verano, palabras que usted también ha pronunciado en esta misma sesión. Pues bien, lo que estamos pidiendo es que antes del 31 de mayo (es igual el 31 de mayo que el 21 de junio) se exponga a información pública el estudio informativo. No pueden hacerlo porque no está hecho ni licitado. Como S.S. sabe, para licitar un estudio informativo hay que publicarlo en el Boletín Oficial del Estado, y no está publicado. Y la adjudicación hay que publicarla en el «Boletín Oficial del Estado», y no está. No me vale que la señora ministra...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mantilla.

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: Termino ya, un minuto, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Yo comprendo su pasión gallega, pero debe finalizar su intervención.

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: Un minuto y termino, señor presidente. Vuelvo a repetir que no está licitado, y de poco vale que la señora ministra diga que se ha aprovechado lo que estaba licitado antes para Ourense-Vigo por el Miño. No puede ser porque son dos contratos diametralmente opuestos. Otro trazado, otro importe, etcétera, por lo tanto, no vale. No hay estudio informativo, y si no hay estudio informativo, lo que viene detrás no vale para nada.

Nuestro primer punto de la enmienda solicita que se exponga el estudio informativo antes del 31 de mayo de 2007. Promesa —y no digo compromiso— de la señora ministra. Que se solicite el estudio de impacto ambiental y que se adjudique el proyecto constructivo y la obra conjuntamente, porque de esa manera ganaremos un año. Pese a todo, hay que ponerse un horizonte de 2012, que es parte de nuestra enmienda, 2012 y no 2009, como hemos aprobado en este Congreso por unanimidad; se finalizaría este trazado en 2009, cuando se aprobó el 16 de marzo de 2006 por todos los grupos. Eso fue lo que se aprobó: que se finalizaría en 2009. Nuestra enmienda no es nada agresiva, estamos fijando un horizonte de 2012, veinte años más tarde que el AVE de Andalucía. Por tanto, por coherencia y por respeto a su compañero Abel Caballero, las enmiendas que presenta hoy el Grupo Popular deben ser aceptadas porque, si no, yo mañana voy a pedir públicamente la dimisión o la renuncia —vuelvo a repetir que nos tiene sin cuidado, me refiero como candidato, no como persona— de don Abel Caballero a la alcaldía de Vigo. Si S.S. no acepta hoy las enmiendas, mañana pediré públicamente la renuncia porque no hay ningún compromiso del Gobierno ni del Partido Socialista para realizar el AVE Ourense-Vigo ni Ourense-Lubián.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué partido desea tomar la palabra para posicionarse respecto a esta proposición no de ley?

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: Pido la palabra para una cuestión de orden. Me gustaría que el ponente del Grupo Socialista matizase si va a aceptar o no las enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: El hábito en la Comisión es que se hace a la hora de votar, cuando uno va a votar se manifiesta. Si el señor Louro se quiere pronunciar, no tengo inconveniente en que así lo haga ¿Lo quiere manifestar ahora o cuando se vaya a votar? (**Pausa.**)

— **SOBRE EL ATRAQUE DE BARCOS DE GUERRA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000490.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Herrera para la defensa de su proposición no de ley. (**La**

señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)

El señor **HERRERA TORRES**: Nuestro grupo registraba esta proposición no de ley al inicio de la Legislatura, el 2 de diciembre de 2004, porque existe una gran preocupación por un puerto importante, el de Tarragona, donde la ciudad se ha movilizado ante el ataque de barcos en la misma. Durante largo tiempo no solo la Sexta Flota de Estados Unidos sino incluso otras flotas han continuado atracando en el puerto de Tarragona y ha existido una voluntad del consistorio del equipo de Gobierno —el señor Ricomá lo conoce mejor que yo porque está en él— para que esa fuese una estrategia de política de atracción del puerto y de la ciudad de Tarragona. En esta situación dijimos —en su día presentamos esta proposición no de ley, que mantenemos hoy— que lo que teníamos que hacer, en la ciudad de Tarragona (sé que está siendo motivo de debate entre candidatos ante la perspectiva de las próximas elecciones municipales) es reorientar y redefinir el sello de calidad que tenía que tener la citada ciudad de Tarragona. Un puerto importante como es el de Tarragona, una ciudad con fuertes elementos turísticos, tenía que tener un turismo de calidad, un signo de calidad, y eso tiene mucho que ver con el tipo de buques de transportes que pueden atracar en el puerto de Tarragona. A eso se suma una declaración de Tarragona contra la guerra, que se adoptó en el pleno de su Ayuntamiento de febrero de 2003, y una movilización amplia y constante sobre el ataque de estos barcos. Lo que ha pasado es que en la ciudad de Tarragona día tras día, meses tras meses, han atracado barcos que han participado en la guerra de Irak, una guerra contra la que la sociedad española se manifestó de forma totalmente contraria a la participación en la misma. Los barcos que han atracado en el puerto de Tarragona —tampoco entendemos ese elemento de atracción turística, que no compartimos— suponen un riesgo elevado porque muchos de ellos utilizan propulsión nuclear, como ustedes bien saben.

Ante esta situación, y ante la constatación de que este pleno aprobó en su día, el 30 de noviembre de 2004, una proposición de ley presentada por nuestro grupo parlamentario de fomento de educación y de la cultura de la paz, entendíamos que, a partir de esa experiencia concreta de la ciudad de Tarragona, entendiendo en definitiva que la presencia de barcos de guerra en puertos civiles no se ajustaba a ninguna pauta y a ningún protocolo, y asumiendo a su vez que existen barcos con propulsión nuclear que atracan en puertos de carácter civil, deberíamos establecer las acciones necesarias para evitar la escala de buques de guerra en esos puertos españoles que tienen carácter civil por una razón muy simple, porque las características del ataque de estos buques de guerra, especialmente aquellos que tienen propulsión nuclear, se tiene que ajustar a protocolos que hoy no existen. Dicho de otra manera, nosotros hacíamos un planteamiento de máximos en esta proposición no de ley

atendiendo a una demanda concreta que existe en la ciudad de Tarragona porque entendíamos que el Gobierno debe responder a esta pretensión.

Sabemos que hoy en Tarragona que existe bastante unanimidad, al menos entre determinadas fuerzas políticas, entre Iniciativa per Catalunya Verds, Esquerra Republicana, e incluso me atrevería a decir que también el Partido Socialista, de que no tiene que ser ese el modelo del puerto de Tarragona, y atendiendo precisamente a estos elementos, a nosotros nos gustaría, que hoy se pudiese aprobar, como mínimo, un protocolo para que los barcos, en este caso de guerra, no atraquen o no atraquen siempre en los puertos de carácter civil. Nos gustaría un planteamiento que fuese mucho más allá, es decir, que en el momento en que estos buques van a atracar en esos puertos estos últimos no simplemente pongan la tasa portuaria y, una vez cobrada dejarlos pasar, sino que tiene que haber instrumentos para que las autoridades portuarias puedan disuadir a barcos de guerra, y especialmente a determinados barcos de guerra.

Imagínense ustedes lo que podría suponer un puerto que hace una opción por cruceros y porque esos cruceros atraquen en ese puerto y que al lado de ese crucero pueda atracar un barco con propulsión nuclear. No entendemos que eso sea razonable, y lo cierto es que hoy, en los puertos españoles, no existe instrumento alguno que pueda disuadir a esos barcos con propulsión nuclear de que entren en un puerto. Por eso nos gustaría poder llegar a algún tipo de acuerdo o a algún tipo de transacción, y en el caso de que esto no sea así, lo lamentaremos; lo lamentaremos especialmente porque hoy en Tarragona existe una demanda, que es reorientar cuál tiene que ser la estrategia del puerto de Tarragona. Sé que el Partido Popular no comparte nuestra petición y puedo predecir las palabras que voy a escuchar del señor Ricomá, pero creo que existe una exigencia por parte de la sociedad tarraconense —el señor Ricomá dirá que es menor y nosotros entendemos que es una demanda importantísima— y lo que sí sabemos es que hoy Iniciativa per Catalunya Verds expresa parte de esa demanda. Entendemos que otras fuerzas políticas, y especialmente el Grupo Socialista, deberían de buscar una solución a esa demanda de la sociedad tarraconense, sobre todo de colectivos muy sensibilizados y que, en definitiva, quieren que Tarragona sea un puerto sin buques militares, sin buques de guerra, y concretamente sin estos buques que van a propulsión nuclear y que precisamente no son un sello de distinción, desde nuestro punto de vista, para la ciudad de Tarragona. Por eso lo que esperamos es una actitud abierta y, en caso de que no la encontremos, lo lamentaremos, lo porque lo que nos gustaría es que hubiese un mandato del Congreso para, como mínimo, establecer protocolos y para que en definitiva las autoridades portuarias tengan instrumentos para poder definir sus propias estrategias y para que, en el caso de que un barco de guerra quiera atracar en un puerto, pueda decidir si realmente es oportuno o no, y

hoy digamos que esos instrumentos no existen y continúan atracando, porque hay autoridades portuarias, consistorios y ayuntamientos, como es el caso de Tarragona, que lo que hacen es potenciar que Tarragona continúe siendo un puerto habitual donde atracan barcos de guerra, concretamente donde atracan esos barcos de la sexta flota, asumiendo riesgos que para nosotros son innecesarios y sobre todo haciendo una apuesta por un modelo de baja calidad en la ciudad de Tarragona.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): A este punto no hay presentada ninguna enmienda. Pasamos, por tanto, al turno de posiciones. ¿Grupos que desean intervenir? **(Pausa.)** El señor Ricomá tiene la palabra.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Quizá esta iniciativa debiera haberse debatido en el seno de la Comisión de Defensa o en el seno de la Comisión de Asuntos Exteriores, dado que la temática que aborda creo que tendría más fácil solución amparada por las competencias de las comisiones a las que he hecho referencia, no obstante, nunca está de más, siempre es bueno debatir sobre estos temas considerados como prioritarios por algún grupo parlamentario y muy presentes en el amplio espectro de posibilidades que da hablar de todo aquello que tiene que ver con los ejércitos, con los conflictos, en fin, con todos estos aspectos que desgraciadamente están en el orden del día. En cualquier caso, resulta curioso observar cómo el detonante para presentar esta iniciativa, que es genérica, dado que se refiere a impedir la escala de buques de guerra en el conjunto de los puertos españoles que tengan carácter civil, sea precisamente el puerto de Tarragona el que se presenta como modelo porque hace ya tiempo —el 30 de noviembre de 2004— arribó a ese puerto el portaviones John Fitzgerald Kennedy, como si no hubiera otros buques de guerra que atracan en los diferentes puertos y como si no hubiera otros puertos, aparte del de Tarragona, en los que atracan buques de guerra. Claro está que si reflexionamos y nos damos cuenta de que el John Fitzgerald Kennedy es un barco americano, con todo lo que ello comporta a nivel de sensibilidad para el grupo proponente, y de que el Ayuntamiento de Tarragona tiene un Gobierno regido por *Convergència i Unió* y el Partido Popular, entenderemos que la excusa de esta iniciativa sea Tarragona y que la motivación no sea otra sino insistir en esta estrategia de acoso y derribo, a través de estos aspectos tan sensibles, del Partido Popular.

En cualquier caso, señor Herrera, siempre es un placer debatir sobre la ciudad de la que uno es miembro, y mucho más en mi caso que, como usted bien ha señalado, tengo incluso responsabilidades de gobierno. Por tanto, vamos a hablar de Tarragona, una ciudad que viene, es cierto, recibiendo visitas de barcos de guerra desde hace muchos años, desde el año 1997, barcos no sólo americanos sino también de otros países, concretamente el último que arribó fue en el otoño pasado y era un barco francés. Este margen de tiempo hace que la presencia de

buques de guerra en el puerto de Tarragona se haya producido con todas las combinaciones posibles de color ideológico entre las tres administraciones: ayuntamiento, comunidad autónoma y Estado. Ha habido barcos de guerra con el Gobierno socialista, con la Generalitat convergente y con el ayuntamiento convergente, de la misma manera que ha habido barcos de guerra en Tarragona con el Gobierno del Partido Popular, Convergència en la Generalitat, igual que con el tripartito en la Generalitat y con el Gobierno socialista en la Administración del Estado. Yo creo que esto por sí solo es un indicador de normalidad desde la perspectiva de la responsabilidad que se ha de tener cuando uno asume posturas de gobierno. No obedece a cuestiones ideológicas. Podíamos entrar en el debate filosófico abstracto de la guerra, de la paz, o de qué hay que hacer para conseguir la paz, pero no creo que sea el caso. Lo que sí está claro es que este hecho se produce con gobiernos de diferente color en las distintas administraciones, lo que no deja de ser un hecho normal, corriente y lógico para quien tiene responsabilidades de gobierno, porque la presencia de buques de guerra en los puertos obedece básicamente a dos circunstancias, no nos engañemos; en primer lugar, a que España pertenece a la OTAN, y no hace falta recordar que el ingreso en la OTAN se produjo en el año 1986 con Felipe González al frente del Gobierno del Estado, y que además durante cinco años un español y socialista fue secretario general de la Organización Atlántica; y en segundo lugar, hay que recordar que los buques, en este caso americanos, atracan en los puertos españoles como consecuencia del convenio bilateral de defensa entre España y Estados Unidos, ciertamente ratificado en el año 2002 con un Gobierno del Partido Popular pero refrendado en el Congreso de los Diputados con el 97 por ciento de los votos presentes en esta sesión.

Ustedes saben que esto es así, pero es muy fácil hacen proclamas sobre algo en lo que todos coincidimos, porque el valor de la paz yo creo que es intrínseco en cualquier persona. Cualquier ciudadano con sentido común y con sentimientos defiende la paz, por ello, la paz no es un valor del que nadie de forma exclusiva pueda apropiarse, otra cosa diferente es cómo se puede conseguir materializar la paz y la misión que cada uno puede tener dentro del rol que hay que jugar para conseguir la paz, y por tanto, la visión que cada uno puede tener sobre el papel que deben jugar los ejércitos para conseguir la paz.

Hay algún aspecto de la proposición no de ley que no quisiera dejar de comentar. Me refiero a algunas afirmaciones gratuitas sobre la ciudad de Tarragona que figuran en la exposición de motivos y que el señor Herrera en su exposición ha profundizado. La proposición dice que los buques de guerra han llegado a ser algo habitual en la vida de Tarragona y han ido ampliando su área de influencia, afectando además del puerto, el próximo aeropuerto, centros cívicos y escuelas. Señor Herrera, estas afirmaciones me va a permitir que le diga que son

exageradamente falsas, que tergiversan lo que es la realidad de la presencia de los barcos de guerra en la ciudad de Tarragona dando la impresión de que Tarragona es un campamento militar, cuando en ningún caso es así.

Es cierto que atracan barcos de guerra; puede atracar uno o dos al año, o puede que sean cuatro, da igual, lo que sí quiero dejar bien claro es que en ningún caso la gente que viene a Tarragona tiene la percepción de que la ciudad es una base militar. Es importante por la propia realidad de la ciudad y por el propio respeto a los ciudadanos de Tarragona que no distorsionemos la realidad de lo que es Tarragona.

Sí que es cierto que cuando viene un barco de estas características las calles se animan, hay más gente, hay más animación... Toda la dinámica que comporta que a una ciudad, de golpe, puedan llegar cuatro mil o cinco mil personas, pero sí quiero señalar que nunca se ha definido la presencia de los barcos de guerra en la ciudad de Tarragona como una estrategia turística. Tarragona tiene tal cantidad de activos que le puedo asegurar que no necesita recurrir a esto para intentar posicionarse como una ciudad referenciada. No le voy a describir lo que es Tarragona porque sé que usted la conoce bien, pero, por ejemplo, es una ciudad patrimonio mundial, con lo cual, el que tengamos que ir buscando estos recursos para intentar conseguir el letrero en mayúsculas de que Tarragona es una ciudad turística yo creo que es absurdo y se cae por su propio peso, de la misma manera que la estrategia comercial del puerto de Tarragona nada tiene que ver con los buques de guerra, absolutamente nada.

El puerto de Tarragona —puede usted ver las memorias— tiene unos resultados excelentes, va cada día a más, ya es uno de los principales puertos del Mediterráneo en alguna de las variantes de carga que allí se producen y la presencia o el criterio económico que puede repercutir en el puerto por la presencia de estos buques queda totalmente diluida en los resultados, los objetivos y la estrategia que de forma genérica desarrolla el puerto de Tarragona.

Es cierto que existe un movimiento de oposición a la presencia de estos buques en el puerto, coordinada por una agrupación denominada Patrimoni per la pau, que viene desarrollando con total libertad sus acciones, como no podía ser de otra manera, centradas básicamente en una concentración cada domingo en la plaza del ayuntamiento.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Ricomá, vaya terminando.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Sí, termino. Pero le voy a decir que tengo la convicción de que el colectivo de ciudadanos que está a favor de la presencia de estos barcos supera infinitamente, elevado a la enésima potencia, la sensibilidad contraria, que existe y que es bueno que exista y se manifieste; existen valoraciones positivas de determinada parte del tejido

asociativo de la ciudad o del movimiento comercial, por ejemplo. Un dato concreto. La penúltima visita del JFK a Tarragona llevó 17.000 personas a las instalaciones portuarias con interés del ver el buque. El *Príncipe de Asturias*, que estuvo también en Tarragona en fiestas mayores, congregó en todo lo que es el frontal marítimo de la ciudad por unos ejercicios que desarrollaba muchísimos miles de personas. Eso significa que la ciudadanía de Tarragona entiende y ve con normalidad en un país civilizado, moderno, democrático, con unos compromisos internacionales que estas cosas sucedan y que encima se puedan derivar consecuencias positivas.

Por todo ello, y termino, señora presidenta, al igual que ya sucedió en el Pleno del Ayuntamiento de Tarragona en una moción de las mismas características, rechazaremos su iniciativa.

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

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: La escala de buques de guerra extranjeros en nuestros puertos, o los fondeaderos que se produzcan fuera de los puertos, se rigen por una norma, concretamente por la Orden de Defensa 25 del año 1985, de 23 de abril, convenios y acuerdos internacionales suscritos por España, y en particular por el convenio de cooperación para la defensa con los Estados Unidos y el acuerdo de normalización Stanag 1100 de la OTAN, y obviamente también por la Ley 27/1992, de puertos y de la marina mercante. Lo digo como introducción porque hay una normativa, tanto civil, referida a la ley de puertos, como militar, referida a la orden de Defensa a que acabo de hacer referencia, y por tanto, no es un tema ambiguo, sino que está perfectamente regulado. La Orden 25, del año 1985, está basada en el Derecho internacional marítimo y en los convenios internacionales, todos ellos ratificados por España, y además es algo que se reproduce en la práctica en todos los países del mundo, por tanto, estamos debatiendo un tema que no es particular que se produzca en el Estado español sino que se reproduce en todos los países del mundo de la misma manera.

Además de dejar claro en esta introducción la regulación que existe al efecto, que es muy pormenorizada, y la incidencia que tiene este tema, no en los puertos españoles sino en todos los puertos del mundo, quiero decir que no existe en el ámbito de la marina mercante ni en el sistema portuario de interés general del Estado ninguna normativa específica que impida la entrada de los buques de guerra que enarbolan el pabellón de terceros países en misión de paz en los puertos españoles de interés general. Por tanto, no hay ninguna normativa que excluya sistemáticamente la posibilidad de impedir a estos buques que puedan entrar en nuestros puertos españoles. Por otra parte, el acceso de buques de guerra extranjeros en misión de paz a los puertos españoles se realiza siempre en el marco de las relaciones bilaterales con carácter de reciprocidad entre los países del pabellón

que enarbolan y España. Quiero también significar que la visita de buques de guerra extranjeros en misión de paz supone, por un lado, como ya ha dicho algún interviniente, estrechar lazos de amistad con el país de bandera del buque, y por otra parte, un ingreso económico importante para los puertos de las ciudades donde se ubican por el consumo que sus tripulantes llevan a cabo.

Para finalizar, quiero aclarar algo porque quizá puede haberse trasladado una duda que me preocupa, que es la del riesgo que para los ciudadanos conlleva este tipo de entrada de buques en los puertos españoles cuando se refiere a buques militares de propulsión nuclear. Señor Herrera, los barcos nucleares no atracan en los puertos españoles, los barcos nucleares no pueden atracar en los puertos españoles, quedan fuera de ellos en una zona de seguridad.

Yo entiendo la preocupación del señor Herrera y de Izquierda Unida porque en un lugar cercano a donde vivo, Gibraltar, se han producido, como ustedes recordarán, entradas en años anteriores, de buques de propulsión nuclear, y además con graves averías, y efectivamente tiene razón el señor Herrera cuando dice que es un riesgo potencial muy alto el que conllevan.

En el caso concreto de Gibraltar no lo podemos impedir porque es una colonia británica donde España no tiene competencia para impedir la entrada y salida de esos buques y nosotros nos hemos quejado, amargamente durante un año cuando el *Tireless* permaneció allí para ser reparado. Desde entonces no se ha vuelto a producir ningún intento de reparación de buques nucleares en esa zona, en Gibraltar, y uno de los mensajes que personalmente siempre he dicho a los ciudadanos es que estamos en contra por el riesgo potencial que tiene, pero en España y en nuestros puertos no pueden entrar. Sí, sí, es cierto, señor Herrera, se lo garantizo. Acabo de hacer una consulta ahora mismo al Ministerio de Defensa sobre el particular, porque cuando usted lo ha dicho me ha dejado un poco sorprendido, y me acaba de llamar un responsable de alta graduación del Ministerio de Defensa, que me reitera lo que yo ya sabía, y es que los barcos nucleares no pueden atracar en los puertos españoles, quedan fuera de ellos en una zona de seguridad. Compartimos con usted y con Izquierda Unida el riesgo que supone para la población civil la entrada de esos buques nucleares, pero en España, por suerte para nosotros, no existe este riesgo potencial que sí tienen esos buques.

Nos parece una iniciativa loable la proposición no de ley que ha defendido esta mañana el señor Herrera, lo que ocurre es que, por los argumentos que acabo de exponer de carácter legal y de otro tipo normativo, no la podemos aceptar. **(El señor Herrera Torres pide la palabra.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tendré que darle la palabra, pero sea muy breve, por favor.

El señor **HERRERA TORRES:** De forma muy breve, señora vicepresidenta, sabe usted que cumplo.

Simplemente decir que a lo largo de este tiempo han atracado barcos con propulsión nuclear en diferentes puertos españoles, otra cosa es la reparación. Tenemos datos de entradas en diferentes puertos españoles, entre ellos en el de Tarragona, porque esto se ha producido; otra cosa es cuando se niega la reparación y el problema está en que no se pudo negar la entrada del TIRELESS en este caso en la bahía de Cádiz precisamente porque entraba en un tercer puerto. Y segundo elemento, en los puertos españoles han entrado y han atracado barcos, no en misiones de paz, señor De la Encina. Que yo sepa, las misiones efectuadas en Irak —estará usted de acuerdo conmigo— no eran misiones de paz. Simplemente para aclarar que barcos que han intervenido en la guerra de Irak han atracado en puertos españoles, sin ir más lejos en el de Tarragona.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INCORPORAR MEJORAS MEDIOAMBIENTALES EN EL TRAZADO DEL AVE A SU PASO POR LAS COMARCAS DE GIRONA, PROPUESTAS POR EL CONSELL D'INICIATIVES LOCALS DEL MEDI AMBIENT DE LES COMARQUES DE GIRONA (CILMA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/001101.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos a debatir la siguiente proposición no de ley, por la que se insta al Gobierno a incorporar mejoras medioambientales en el trazado del AVE a su paso por las comarcas de Girona, propuestas por el Consell d'Iniciatives Locals del Medi Ambient de las comarques de Girona (CILMA). Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán Convergència i Unió, señor Xuclà.

El señor **XUCLÀ I COSTA:** Paso a defender esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) que en su presentación inicial en el registro en las Cortes Generales tiene dos puntos pero, como muy bien saben SS.SS., este grupo parlamentario ha presentado una enmienda de incorporación de dos puntos más para actualizar y poner al día un texto que entró en el año 2005.

Casi nunca en la Comisión de Fomento hablamos de obras de quita y pon; en la Comisión de Fomento siempre se habla de obras que tienen un impacto importante en el territorio, y concretamente el debate que hoy este grupo parlamentario trae a colación en la Comisión de Fomento, el trazado del tren de alta velocidad a su paso por la provincia de Girona, es una obra que marca muy claramente la vertebración del territorio y es una obra altamente esperada por parte de los ciudadanos de la

provincia de Girona. Una obra que empezó a plantearse, —imagínense si hace años de esto— en el año 1986, y hoy, año 2007, estamos viendo la materialización de las obras de la alta velocidad en la zona sur y también en el tramo internacional Figueras-Perpiñán del tren de alta velocidad. En todo caso, saludamos la llegada de esta infraestructura que, como muy bien pueden comprender, para alejarnos de reivindicaciones estrictamente partidistas, si es una infraestructura que se viene reclamando desde el año 1987 y que ha visto su realidad en los últimos años, evidentemente es una obra coprotagonizada e impulsada por distintas administraciones y por distintos colores políticos, una obra que llega a la provincia de Girona, de una forma accidentada en cuanto a la construcción de sus tramos.

En estos momentos, como bien saben SS.SS., las obras de construcción están alcanzando un buen ritmo de construcción hasta el sur de la ciudad de Girona y, en cambio, tienen un retraso muy importante en la definición del trazado dentro de la ciudad de Girona.

Este grupo parlamentario, que se interesa por el paso de la alta velocidad por la ciudad de Girona, tiene una respuesta escrita del Gobierno, de fecha 7 de abril del año 2007, en la que informa a este diputado de la culminación parcial de la declaración de impacto ambiental. Habla concretamente de declaración de impacto ambiental pendiente de complementar según la legislación medioambiental vigente, y dice también —cito textualmente— que en los próximos meses se procederá al concurso de ideas para la definición de la estación del tren de alta velocidad en la ciudad de Girona. Es evidente, señorías, que nos encontramos en esta secuencia temporal de la construcción de la alta velocidad y, si se me permite la expresión informal, ante un tapón desde el punto de vista de la coherencia en la construcción de esta línea en la ciudad de Girona.

También es cierto, para culminar este repaso del trazado del tren de alta velocidad, que hay unas obras que están funcionando a un ritmo extraordinariamente correcto, que es el tramo internacional entre Figueras y Perpiñán, a través de una concesión administrativa de construcción y explotación de esta infraestructura y, con toda probabilidad, a la luz del contrato administrativo de ejecución y explotación, en el mes de enero del año 2009, estará a punto para entrar en funcionamiento ese tramo.

Todo esto, señorías, nos lleva a otra reflexión, que es cómo vamos a armonizar, cómo vamos a coordinar los tramos de alta velocidad al sur de Girona, el tramo de alta velocidad entre Figueras y Perpiñán y el tramo que se está construyendo con notable retraso en la ciudad de Girona y también en el tramo entre el norte de Girona y hasta las puertas de Figueras.

Ante esta realidad, notables sectores de la sociedad civil, y también sectores políticos de la ciudad de Girona y de las comarcas gironinas, han expresado su deseo de que las obras, en las fases y en los tramos que quedan pendientes, sean unas obras que se construyan bien y

que aprovechemos esta situación de *impasse*, desde el punto de vista del calendario, para hacerlas bien. La primera que se define en este sentido es la propia alcaldesa de la ciudad de Girona, la señora Pagans, que en una reciente entrevista a un medio de comunicación escrito decía literalmente: prefiero que las obras se hagan bien que no que la alta velocidad llegue el año 2009, fecha altamente improbable, a la ciudad de Girona. El propio candidato de mi grupo parlamentario a la alcaldía de Girona, el señor Puigdemont, se manifiesta en el mismo sentido, así como la Cámara de Comercio y otros sectores representativos de la provincia de Girona. Insisto, una obra bien hecha, una obra que tendrá que coordinar los tramos en los cuales está considerada la alta velocidad, según apuntan los técnicos, con un convertidor a un tramo a velocidad convencional para volver a incorporarse a la alta velocidad en el tramo que parte de Figueras hasta Perpiñán.

Me he permitido hacerles esta explicación previa sobre la situación actual de las obras de la alta velocidad a su paso por la provincia de Girona porque, a partir de estas circunstancias que han variado respecto a hace unos años y de estas condiciones, desde un punto de vista de responsabilidad, mi grupo presenta esta proposición no de ley, proposición no de ley que con la enmienda de ampliación consta de cuatro puntos que se pueden resumir en tres grandes ideas, en tres grandes planteamientos.

Primero, sería muy importante que el Congreso de los Diputados instara al Gobierno a mejorar notablemente su interlocución con las administraciones locales implicadas en el trazado del tren de alta velocidad, y todas las administraciones locales en la demarcación de Girona, yo creo que sabiamente, han decidido coordinar esfuerzos a través del Cilma, del Centro de iniciativas medioambientales, a través de la suma de la Diputación de Girona, de todos los consells comarcals de la provincia de Girona, de ocho entidades de ámbito local y de todos los municipios por donde pasa este tren de alta velocidad.

¿Qué plantea el Cilma reiteradamente desde hace muchos meses? Una falta de diálogo con la Administración General del Estado en la mejora del trazado.

Les voy a poner algún ejemplo de buen diálogo en este trazado y en la modificación de este trazado, y precisamente estos buenos ejemplos son los que me avalarán después para justificar el punto cuatro de esta proposición no de ley.

Concretamente, la Administración local —los ayuntamientos, la diputación y los consejos comarcales— reivindican corrección institucional en la relación entre la Administración local y la Administración General del Estado, y esto que seguramente a algún grupo político no le parecerá bien, a través de esta proposición no de ley este grupo parlamentario quiere trasladar el sentir y lo que han vivido algunos representantes del mundo local y algunos representantes cualificados que han intentado argumentar razonablemente algunas modificaciones en

el planteamiento del trazado del tren de alta velocidad a su paso por la provincia de Girona, ante lo cual se han encontrado básicamente oídos sordos o reuniones después de muchos y muchos meses de no ser atendidos, cuando el Cilma ha planteado esta reivindicación con absoluta lealtad institucional y cuando el Cilma ha planteado recursos en tiempo y en forma que no han sido contestados o han sido contestados de forma notablemente parcial por parte del Ministerio de Fomento y por parte del secretario de Estado.

También les tengo que decir, porque no todo es de un solo color y siempre hay puntos que pueden contraponerse a esta visión general pesimista de la interlocución con la Administración local, que el trabajo entre la Administración local y la Administración General del Estado ha permitido la modificación y la mejora del tramo del tren de alta velocidad en algunos municipios de las comarcas de Girona. Concretamente les hablo de la posibilidad —y quiero subrayar este caso porque creo que avala lo que nosotros planteamos en el punto número cuatro— del paso del tren de alta velocidad por el municipio de Cornellà de Terri, la Secretaría de Estado de Infraestructuras tuvo a bien...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Xuclà, vaya terminando.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Voy terminando. Tuvo a bien plantear una modificación del trazado para mejorar estas condiciones. Pues bien, esto mismo es lo que planteamos para el tramo de Vilademuls.

El segundo gran punto de esta iniciativa es recoger las alegaciones que en su momento votó por unanimidad el Pleno del Ayuntamiento de Girona para mejorar el trazado de la alta velocidad a su paso por Girona, y cuando digo por unanimidad quiero decir que el conjunto de los concejales del Partido Socialista de Cataluña, de CiU, de Esquerra Republicana, de Iniciativa per Catalunya Verds y del Partido Popular, votaron unas alegaciones, con el apoyo de la Cámara de Comercio de Girona, para mejorar el trazado del tren de alta velocidad en dos aspectos en la ciudad de Girona, concretamente en la situación de la estación de mercancías en el sur de la ciudad de Girona y en la prolongación del túnel de Pont Major en el tramo convencional en el norte de la ciudad de Girona.

Y termino con la exposición del tercer punto de esta proposición no de ley, la modificación del trazado en el tramo comprendido entre Girona norte y Figueras, concretamente en una zona de alto valor medioambiental, la zona Vilademuls-Bàscara, y la zona comprendida en lo que se llama la Vall del Fluvià, por donde cruza en el actual trazado el tren de alta velocidad. Nosotros proponemos la modificación de este trazado en el tramo Vilademuls-Bàscara para hacerlo transitar en paralelo por la autopista.

Hace un momento, señorías, hacía referencia al sentido de la responsabilidad de este grupo parlamentario.

Este grupo parlamentario plantea esta iniciativa a la luz del retraso que está sufriendo la tramitación de la alta velocidad a su paso por la ciudad de Girona. Han cambiado las circunstancias y en esas nuevas circunstancias hacemos el planteamiento de esta modificación de trazado para ganar tiempo; ganar tiempo para el futuro y para hacer una obra bien hecha. Ganar tiempo en el marco de la nueva legislación. Antes de que alguien lo plantee, les quiero recordar que el anterior estatuto no contemplaba la participación del Gobierno de la Generalitat en la definición de las obras de interés general del Estado en Cataluña.

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

El señor **XUCLÀ I COMA**: Termino, señora presidenta. En el ámbito del nuevo estatuto debe participar y defender los intereses del conjunto de Cataluña el Gobierno de la Generalitat. Por ello presentamos esta proposición, que nos parece razonable, y esperemos que, como me decía hace un momento el presidente de la Cámara de Comercio de Girona, sea capaz de combinar los intereses de los municipios con los intereses del conjunto del país y que recoja el apoyo del conjunto de los grupos parlamentarios.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Rogaría a los señores diputados que se ajusten al tiempo porque tenemos un orden del día muy denso y el tiempo dado es suficiente.

Puesto que no hay más enmiendas, pasaremos al turno de fijación de posiciones. Tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Señores diputados, en este tema del trazado y el desarrollo del tren de gran velocidad en Cataluña en general se dan todas las contradicciones; unas propias del conjunto de los partidos y de la sociedad catalana y otras sobre la interlocución, especialmente de los ayuntamientos y el Cilma con el Ministerio de Fomento. Yo quisiera matizar y encauzar este debate en algunas cuestiones que a lo mejor expresan esta contradicción de la propia sociedad y de los partidos catalanes, pero creo que, aunque duela, así hay que expresarlo.

El trazado actual del tren de gran velocidad lo realizó el Gobierno de la Generalitat en el año 1996 y el Gobierno del Estado aceptó el trazado actual, que es copia del corredor que en 1996 el Gobierno de Convergència i Unió hizo. Yo estoy de acuerdo y votaré la proposición. Me hubiera gustado más que no se hubieran introducido estos dos puntos a última hora, pero aún así, nuestro grupo la votará favorablemente, aunque creo que hay que dejar claro que este trazado se tenía que haber enmendado en el año 1996, con Convergència i Unió en el Gobierno de la Generalitat el mismo grupo

que ahora propone enmendarlo. Es cierto que se está retrasando en ciertas partes la construcción del TGV en Girona, pero también es cierto que tenemos un tramo internacional, que se firmó el 13 de febrero de 2004 por el ministro señor Álvarez-Cascos, que contaba con 60 meses para su ejecución, y con la cláusula de que si el 13 de febrero de 2009 está operativo el tramo internacional, pasen o no pasen trenes, la sociedad TP Ferro, participada mayoritariamente por ACS y don Florentino Pérez, el Estado español y el Estado francés tienen que empezar a pagar, y esto debe ser responsabilidad de quien firmó en aquel momento y quien daba soporte a aquel gobierno. Seguramente se tendrá que solucionar poniendo un intercambiador, porque los ritmos son diferentes, pero también nos encontramos con otro escollo, no el de Girona, que aún está por empezar y que creo que el ministerio ha aceptado bastante, no al cien por cien, pero ya me gustaría que en todas las interlocuciones con el Ministerio de Fomento nos aceptaran el porcentaje de peticiones que ha realizado el Ayuntamiento de Girona. Antes de que lleguemos a Girona tenemos que salvar el escollo de Barcelona. No podemos meter prisa para que el tren de gran velocidad llegue a Girona si en Barcelona estamos diciendo lo contrario de lo que se dijo cuando se definió el trazado y cuando se estaba en el gobierno. Porque, ¿qué vamos a hacer? ¿Hacemos el Sans-Sagrera, o vamos por el corredor del Vallés, o vamos por el litoral?

Algún día el conjunto de los partidos catalanes nos tendremos que interrogar qué ha pasado, qué hemos dicho en el tema del trazado del tren de gran velocidad, y creo que con el tiempo todo el mundo quedará en su lugar. No puede darse la contradicción de que cuando se está en el Gobierno se hagan unos trazados y después, cuando se está en la oposición, se diga todo lo contrario que se ha dicho cuando se estaba en el Gobierno, y que haya un discurso reiterado de que la obra pública se está frenando en Cataluña por Iniciativa y Esquerra Republicana, cuando la gran obra pública de Cataluña, el tema más importante, mucho más que el cuarto cinturón, es el tren de gran velocidad a su paso por Barcelona. Quizá nos debemos interrogar todos, yo el primero, con mis contradicciones y las contradicciones de Esquerra Republicana, pero todos.

Ya he dicho que encontraba mucho más correcta esta proposición no de ley en los términos originales. El Ministerio de Fomento y el Adif se han reunido numerosas veces con el Cilma y yo he sido testigo de estas reuniones. En muchos de los casos se ha avanzado mucho y ha habido un acercamiento a las definiciones y a las modificaciones que querían los alcaldes. Ojalá estuviéramos a tiempo —y pido al ministerio que haga un último esfuerzo— de recoger todas las reivindicaciones del Cilma y de los alcaldes. En cualquier caso, con las matizaciones que he dicho, porque me parece que ahora no es el momento, que tenía que haber sido antes, vamos a votar favorablemente esta proposición no de ley.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra la señora Nadal.

La señora **NADAL I AYMERICH**: El señor Xuclà ha hecho una valoración altamente positiva de las aportaciones que se han hecho desde el Cilma para preservar el interés medioambiental en las comarcas de Girona. Compartimos esta valoración, desde el Grupo Popular valoramos también muy positivamente el trabajo que se ha realizado desde el año 1999, en que se creó este importante instrumento de interlocución local en Girona, que en definitiva ha sabido concretar y canalizar esas inquietudes medioambientales que se generan de forma indefectible, aunque representen mejoras, en los distintos municipios siempre que se realiza una gran infraestructura, como en este caso lo es el AVE. La prueba de que valoramos positivamente el trabajo realizado por el Cilma es la interlocución que tuvo el Gobierno del Partido Popular con este organismo. Usted ha mencionado, y yo quiero recordarlo en este momento, que tuvo un papel muy importante la interlocución con el Cilma en el momento de la definición del tramo Figueras-Perpiñán. Es cierto que este era un tramo en concesión y que, por lo tanto, no todos los tramos que se pedían desde el Cilma que fueran por terraplén fueron cambiados por viaductos, ni todos los desmontes se pudieron cambiar por túneles artificiales. Como decía Esquerra Republicana hace un momento, no se pueden atender todas y cada una de las alegaciones que se hacen por parte del Cilma, pero sí que hubo esa interlocución y esa valoración por parte del ministro Álvarez-Cascos de las aportaciones que se hacían desde este organismo.

Señor Xuclà, nosotros estamos de acuerdo con algunas de las reflexiones que se han hecho por parte de Esquerra Republicana, en el siguiente sentido. El momento en que se proponen las soluciones ambientales y los cambios de trazado es durante la fase de información pública, previa a la remisión del estudio informativo al Ministerio de Medio Ambiente para que lo estudie y formule la preceptiva DIA. El Ministerio de Medio Ambiente es el órgano sustantivo con competencias para dirimir sobre las alegaciones propuestas y concluir con la mejor de las alternativas para el desarrollo de un proyecto. Por lo tanto, hay que preguntarse si, valoradas las alegaciones del Cilma que, como le he dicho, se hizo anteriormente en otros tramos, estas pueden ser atendidas dentro de las previsiones que se tienen de la infraestructura. Señor Xuclà, para el Grupo Popular sería muy fácil —no está en estos momentos en el Gobierno— decir: adelante con los faroles, vivan todas las alegaciones del Cilma y vamos a votarlas todas. No lo vamos a hacer, no lo vamos a hacer por responsabilidad.

Dicho esto, he de decir que es imprescindible que se mejore la interlocución que se mantiene por parte del ministerio con este órgano, que ya digo, tiene una altísima valoración por parte del Grupo Popular, como lo demostró cuando estaba en el Gobierno. También creemos que es absolutamente imprescindible que se

reconsidere la desestimación de algunas de las alegaciones del Cilma, no de todas porque ya he dicho que sería una actuación completamente inaceptable para un grupo como el Grupo Popular, que será muy pronto partido del Gobierno y que, por lo tanto, no puede tomar determinadas posiciones. Creemos que, sin aceptarlas absolutamente todas, sería necesario reconsiderar la desestimación de algunas e incorporar aquellas alegaciones, aprobadas por unanimidad en el Pleno del Ayuntamiento de Girona, a la modificación del proyecto de trazado de la línea del AVE a su paso por la ciudad.

Por lo tanto, el Grupo Popular votará favorablemente el nuevo punto 3 que se ha presentado como enmienda a la moción y votará también favorablemente el punto 2 del texto original, en el sentido de que se produzca el reconocimiento del Cilma, del Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient de las comarcas de Girona, como un interlocutor importante en el ministerio.

En los otros dos puntos, señor Xuclà, nos abstendremos por las razones que argumenté anteriormente, porque en el momento de hacer las alegaciones el trazado está realizado y creemos que sería impropio de un grupo como el Grupo Popular, que, como digo, será muy pronto Gobierno en España.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra la señora Palma.

La señora **PALMA I MUÑOZ**: Me van a permitir SS.SS. empezar mi intervención manifestándole al portavoz de Esquerra Republicana mi sorpresa, no ya por las contradicciones que él mismo ha expuesto, sino por una concreta, por la intervención que hemos escuchado hoy aquí y el sentido de su voto. Decía hace un momento mi compañera Teresa Cunillera que a veces el voto no va acompasado con la razón, pues este es un caso claro de definición de este principio de que el voto no va acompasado con la razón, puesto que su intervención ha estado muy argumentada y muy documentada, porque el señor Andreu sabe perfectamente de qué va el tema, tiene todos los datos, conoce la historia y ha estado presente en muchas de las reuniones que se han mencionado hoy aquí. Por lo tanto, contradicciones podemos tener todos pero que la suya hoy reconocerá que es especialmente palpable.

Queremos decirle al Grupo de Convergència i Unió, como grupo proponente, que nos parece que esta proposición no de ley, y sobre todo la enmienda presentada, está hecha a la luz de las elecciones municipales. Podemos entender que en vísperas de una campaña electoral se haga de la necesidad virtud, especialmente aquellos que seguramente están sometidos a cierto nerviosismo, pero lo que no se puede hacer es perder los papeles y especialmente perder la memoria. Por lo tanto, discrepo completamente del señor Xuclà en sus alusiones al sentido de la responsabilidad y les digo claramente que mi grupo, el Grupo Socialista, de ninguna manera se va a apuntar al oportunismo evidente de presentar esta

iniciativa, una iniciativa del año 2005, que además ha sido enmendada yo diría que incluso de una forma cuestionable desde el punto de vista ético y casi haciendo un uso abusivo del Reglamento. En cualquier caso, el señor Xuclà es muy dueño de hacerlo pero ha introducido aquí dos puntos que desde luego se alejaban bastante de los dos originales. Quiero recordarles aquí —concretamente al señor Andreu— que precisamente en septiembre del año 2005 se aprobó una proposición no de ley del Grupo de Esquerra Republicana que transaccionamos y aprobamos por unanimidad, con un texto en el que se reconocía al Cilma como interlocutor. Señora Nadal, esto ya está reconocido en una iniciativa parlamentaria. Desde entonces hasta la fecha está sobradamente demostrado que el ministerio ha actuado reconociendo al Cilma como interlocutor. Además, en esta proposición no de ley también se decía que se tenían que introducir con la máxima prontitud las medidas correctoras propuestas por el consorcio Cilma, etcétera. Por lo tanto, no me extraña que el señor Andreu esté de acuerdo especialmente con los puntos 1 y 2 de la proposición no de ley, porque coinciden casi literalmente con lo que aprobamos en esta Comisión a finales del año 2005.

Quiero destacar que el Grupo de Convergència i Unió demuestra, además de oportunismo e irresponsabilidad, un alto grado de incoherencia en estos momentos, porque lo que no se puede hacer es con una mano estar exigiendo a los responsables del Ministerio de Fomento, y especialmente a la ministra, que se cumplan escrupulosamente los plazos y los períodos de ejecución de las obras del tren de alta velocidad en Girona, y con la otra mano estar pidiendo medidas que significan interrumpir el ritmo de la tramitación y de las obras.

Voy a entrar concretamente en los dos puntos que ha incorporado el señor Xuclà en su proposición no de ley. En cuanto al tema de Girona, existe una comisión de seguimiento que ya trabaja en la elaboración del proyecto. Falta, como se ha dicho, por completar la DIA. Por lo tanto, la relación institucional es la correcta, es la que tiene que haber, siguiendo los trámites legalmente establecidos. Y respecto al tramo Vilademuls-Bàscara, nos propone usted aquí un cambio de trazado, dejémoslo claro, porque un tema son las medidas correctoras y otro es un cambio de trazado. Lo que se pide en las propuestas del Cilma —por cierto, presentadas en abril de 2004, cuando se habían cerrado ya todos los plazos de exposición pública y de presentación de alegaciones— es un cambio de trazado para un tramo que tiene las obras adjudicadas y las expropiaciones en marcha, con un recorrido de tramitación larguísimo. Lo han dicho los señores Xuclà y Andreu, también la señora Nadal. Nos remontamos a finales de los ochenta, y en ese momento fue la Generalitat de Catalunya, gobernada por Convergència i Unió, quien impulsa la primera propuesta de trazado, con el tramo de Bàscara incluido, a través de un plan especial de reserva de suelo para el trazado del AVE, que fue aprobado en el año 1991. En aquellos momentos estaba en la Generalitat el señor Vilalta —des-

pues fue secretario de Estado de Infraestructuras— y fue él mismo el que propició que el Gobierno central, el Ministerio de Fomento, asumiera el trazado propuesto por la Generalitat. Es decir, estamos hablando de un trazado propuesto, impulsado, defendido y argumentado por la Generalitat de Catalunya y que asume en determinado tramo de la tramitación el Ministerio de Fomento. Fue sometido a exposición pública y a la posibilidad de alegaciones, de modificaciones y declaración de impacto ambiental, como mínimo, en dos ocasiones. Una primera fue cuando la Generalitat de Catalunya estuvo gobernada por Convergència i Unió. Durante muchos años pasaron por ella diversos consellers de Política Territorial —también está bien hacer memoria— desde Joaquim Molins, Josep Cullerell o el propio Artur Mas, que también estuvo en la evolución de toda esta historia, al conseller Pere Macias, que seguramente fue a quien le tocó la parte diríamos más intensa en la tramitación de estos proyectos.

En cualquier caso, los informes que salieron de la Generalitat, tanto de política territorial como de medio ambiente, siempre fueron positivos a este trazado. En algún momento las alegaciones que se hicieron al respecto fueron rechazadas pero nadie hizo demasiada cuestión del asunto. Curiosamente, ha sido en el último año cuando el tema de Bàscara ha cobrado una especial virulencia, con su alcalde al frente, desde hace pocos meses presidente del Cilma. Yo misma he asistido a reuniones del Cilma hace pocos meses en la que a los parlamentarios gerundenses de todos los partidos políticos se nos solicitó apoyo para hacer llegar sus propuestas y sus reivindicaciones. Son propuestas y reivindicaciones que llegan fuera de tiempo, esto lo sabe todo el mundo, porque la tramitación es la que es, siguiendo escrupulosamente la legalidad y además con unos mecanismos de interlocución absolutamente insólitos, inéditos. Quiero recordar que en muy poco tiempo el Cilma se ha reunido con el Ministerio de Fomento, como mínimo, en siete ocasiones, y hace pocos días, el 11 de marzo, tuvo lugar en la sede de la Secretaría de Estado de Infraestructuras una reunión a la que no asistí yo pero en representación del Grupo Socialista asistió un compañero senador —también estaba presente una senadora de CiU y el propio señor Andreu— una reunión sobre la que prefiero no entrar en detalles, porque todo esto también ha estado trufado de ciertas anécdotas, pero en ciertos momentos las formas pueden ser tan importantes como el fondo. Pero sí debo decirles, señorías, que desde 2004 hasta la fecha, cuando se cierra de alguna manera toda la tramitación, el Cilma ha mantenido siete reuniones con los responsables de Fomento y de ADIF, que se han incorporado mejoras de integración ambiental en los proyectos que ADIF ha redactado sobre este tramo del trazado, sobre el tramo Vilademuls-Bàscara, llamado variante de Pla del L'Estany, que ha representado un incremento del presupuesto de 200 millones de euros, que sumados a las mejoras que ya en el tramo de Girona, y termino con esto, señora presidenta,...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señora Palma, vaya terminando.

La señora **PALMA I MUÑOZ**: ... se han incorporado, y se ha demostrado que es una práctica habitual, que no pasa nada, que incluso en tramos en obras se pueden introducir medidas correctoras, asciende ya casi a 400 millones de euros.

En cualquier caso, como grupo que hemos acompañado al alcalde al Ministerio de Fomento, que hemos estado en reuniones del Cilma para tratar este tema, debo decirles que a nosotros siempre se nos ha hablado de paisaje, de protección del paisaje, de reducir el impacto ambiental, de mejoras en el trazado, pero nadie nos habló de lo que ayer mismo salía en la prensa comarcal, y no podemos menos que decirlo aquí como una cosa que nos sorprende, que nos preocupa y que nos inquieta. La prensa comarcal del Alt Ampurda de ayer mismo, 24 de abril, decía: Bàscara (se refiere al ayuntamiento) compra a particulares los terrenos por donde debe pasar el tren de alta velocidad. Las adquisiciones se han hecho este último año —cito literalmente, solo traduzco del catalán—...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Vaya terminando, está fuera de tiempo.

La señora **PALMA I MUÑOZ**: ... y el ayuntamiento quiere destinar el suelo adquirido a equipamientos para el parque Equus. Curiosamente, la compra de estas fincas a propietarios particulares se ha realizado gracias a un convenio con la empresa promotora del parque Equus, según el cual la empresa ha hecho donación de 1.179.000 euros al ayuntamiento para proceder a la compra de estos terrenos. ¿Por qué nadie nos habló de esto que sale en la prensa? ¿Por qué en ningún momento se nos puso al corriente de que se estaban produciendo estas operaciones?

No quiero, porque no tengo datos suficientes, vincularlo a otras cuestiones como que en este municipio se está tramitando también el Plan general de ordenación urbanística, pero a la luz de la historia, a la luz de lo que hemos escuchado hoy aquí, apelo una vez más a la seriedad, al rigor, a la cordura de SS.SS. y también quiero dejar claro que no daremos apoyo a iniciativas de este tipo, aun a riesgo de quedarnos en minoría.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Repito, como se están pasando todos del tiempo, no voy a dar ningún turno, porque si no, no acabaremos el orden del día. Tienen diez minutos por intervención y esta Presidencia va a ser muy estricta. Aténganse en el tiempo porque, si no, no acabaremos el orden del día que tenemos hoy en la Comisión de Fomento, que siempre es problemática, como ustedes ya saben, porque siempre hay demasiadas cosas que tratar.

— **SOBRE LA PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA REGIONAL DE RENFE, DE LLEIDA A CERVERA, HASTA SANT GUIM DE FREIXENET. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC). (Número de expediente 161/002015.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al tercer punto del orden del día, sobre la prolongación de la línea regional de Renfe, de Lleida a Cervera, hasta Sant Guim de Freixenet, del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana. Tiene la palabra el señor Jordi Ramón.

El señor **RAMÓN TORRES**: Como decía la señora Palma en la intervención anterior, me gustaría que en esta iniciativa el voto se relacionara con la razón, y me explicaré. Ustedes entenderán que hoy votar afirmativamente a esta iniciativa es razonable y por eso les decía, al igual que la señora Palma en la intervención anterior, que si relacionamos razón con voto tendrán que votar todos los grupos parlamentarios afirmativamente.

Presentamos esta iniciativa que está enmarcada en la línea férrea que une las poblaciones de Lleida y Manresa. Esta infraestructura ferroviaria tiene una importancia mayor en las poblaciones de la provincia de Lleida porque es una línea que une poblaciones tan importantes de dicha provincia como son Bell-lloc, Anglesola, Tàrraga, Mollerussa, Cervera y Sant Guim, protagonista de la iniciativa que hoy presentamos, con las dos capitales administrativas que tienen estas poblaciones. Esta línea férrea posibilita el transporte público de estas poblaciones a la capital, Lleida, a la que muchos de los ciudadanos de estas poblaciones tienen que dirigirse diariamente, ya sea para realizar gestiones con la Seguridad Social, con la Hacienda pública, o relacionadas con la sanidad o la educación, y en muchos casos también por cuestiones laborales, ya que mucha gente de estas poblaciones está trabajando en la capital, Lleida. Como les decía, es una infraestructura de transporte público que posibilita esta diaria relación entre estas poblaciones y la ciudad de Lleida. También posibilita el acceso a la ciudad de Barcelona, aunque la mala situación de la infraestructura hace prácticamente imposible pensar que ciudadanos de estas poblaciones se atrevan a dirigirse a Barcelona porque, por ponerles un ejemplo, un ciudadano de la ciudad de Tàrraga para llegar a Barcelona tiene que destinar tres horas y cuarenta y cinco minutos, cuando es un trazado que solo tiene unos 120 kilómetros. Con esto comprenderán que la infraestructura está muy mal, aunque es verdad que el ministerio ha estado haciendo una inversión importante para mejorar el trayecto de estas poblaciones hacia Barcelona y que en años anteriores el trayecto hasta Lleida ha sido mejorado. Este trayecto hasta Lleida es también objeto de la iniciativa que hoy presentamos. Dentro de esta infraestructura se encuentra el tren de cercanías que une la ciudad de Lleida con Cervera, el conocido públi-

camente como el tren cerverí. En esta iniciativa proponemos que este tren de cercanías pueda unir todas las poblaciones de la provincia de Lleida con la capital, que todas las poblaciones que enumeraba al principio de mi intervención puedan utilizar este tren de cercanías, el cerverí, pero que también lo pueda hacer, como decía, la población de Sant Guim. La población de Sant Guim ha estado vinculada históricamente con el ferrocarril. Les diré más, señorías, es una población que se crea básicamente porque hay un ferrocarril, se crea alrededor de la estación. El nombre original de esta población era Estació de Sant Guim, pasando después al nombre actual que tiene la población que es Sant Guim de Freixenet. Les digo esto para que ustedes vean la importancia que ha tenido el ferrocarril para esta población, que se ha creado y ha crecido alrededor de la estación. Por eso hablaba de su vinculación histórica con el ferrocarril.

Además, la única posibilidad de transporte público que tiene la población de Sant Guim es el ferrocarril, es el único transporte que pueden tener o que pueden utilizar los ciudadanos de Sant Guim. Como les decía también, como en otras ciudades, los ciudadanos de Sant Guim tienen una relación diaria con la capital, con Lleida, muy importante. Es habitual que los ciudadanos de Sant Guim se dirijan a Lleida a hacer gestiones con la Seguridad Social, con la Hacienda pública, para ir al médico o para estudiar, porque muchos ciudadanos de Sant Guim, como de otras poblaciones, cursan estudios superiores en Lleida. Lo mismo ocurre a nivel laboral. Últimamente muchos ciudadanos y ciudadanas de Sant Guim tienen que hacer trámites de extranjería en la ciudad de Lleida, y hablo de cuestiones de extranjería porque el crecimiento de la población emigrante en estos últimos años en la población de Sant Guim ha sido bastante considerable. Un 20 por ciento de la población de Sant Guim es emigrante, por lo que existe la posibilidad de que esta población sea usuaria habitual de este medio de transporte. Como esta población necesita hacer estas gestiones de extranjería y también las habituales de cualquier ciudadano de Sant Guim, entendemos que es importante potenciar el transporte público por ferrocarril desde la ciudad de Sant Guim a Lleida. Sant Guim ha padecido en años anteriores un estancamiento poblacional y económico importante, pero no es la situación actual. Sant Guim está experimentando un importante impulso económico gracias a que es una población que está situada en un eje neurálgico a nivel de infraestructuras y la apertura de la nueva autovía N-II ha ayudado a ese impulso económico de la población de Sant Guim. Esa privilegiada situación que tiene (es limítrofe con tres provincias: Lleida, Tarragona y Barcelona), ha hecho que ese impulso de crecimiento poblacional y económico sea importante. Sant Guim se está posicionando —y lo será en el futuro— como una importante plataforma logística. Lo serán Cervera y Tàrraga, pero Sant Guim tiene mejor posibilidad porque, como les decía, la vertebración de la A2, así como las conexiones con Santa Coloma permiten un acceso rápido a la provincia de

Tarragona. Con el acceso que tiene con la población de Girona, que les posibilita el acceso al Pirineo o con poblaciones de la provincia de Girona gracias al aix transversal, esa posición limítrofe, esa posición privilegiada hace aumentar ese impulso económico y poblacional de esta población. Les decía que se está posicionando como una plataforma logística importante, pero también tiene un incremento empresarial relevante. Por ponerles un ejemplo, el conseller Huguet de Empresas, Universidad e Innovación, va a inaugurar un nuevo polígono industrial en la población, nuevo polígono que augura ese crecimiento económico que va a experimentar esta población.

Quiero añadir que Sant Guim está situada en la comarca de la Segarra, una comarca que es eminentemente agraria, aunque con el impulso que tiene Sant Guim está dando alternativas a ese sector agrario...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Jordi Ramón, aún está en su tiempo. Le quedan tres minutos, pero debe acabar su intervención.

El señor **RAMÓN TORRES**: Voy a acabar en el tiempo previsto, no se preocupe.

Les decía que esta comarca agraria ha tenido siempre una relación importante con la capital, Lleida, que se ha basado en Cervera. Esta iniciativa —lo comento porque seguramente algún portavoz que haga uso de la palabra va a destacar algún tema en ese sentido—, no va en contra de la capital, Cervera; no pretende quitar el privilegio o la capitalidad a la población de Cervera, sino que intenta que la ciudad de Sant Guim también pueda verse beneficiada del transporte público.

Lo que pedimos en esta iniciativa es muy concreto: que esta línea de cercanías que une a las poblaciones de Lleida con Cervera pueda prolongarse hasta Sant Guim, que aumente ese tránsito ferroviario entre la población de Sant Guim y la de Lleida para que los ciudadanos y ciudadanas de Sant Guim puedan ver aumentada la única posibilidad que tienen de transporte público con la capital, con Lleida. Nosotros creemos que se puede alargar el tren conocido popularmente como el «cerverí» hasta la población de Sant Guim.

Esta iniciativa posibilitaría este transporte ferroviario; en un momento en el que el transporte de cercanías en Cataluña está centrando la actualidad política, potenciaría la idea de que no solo el transporte público de cercanías ferroviario tiene que estar en el área metropolitana de Barcelona. Es importante potenciar el transporte ferroviario en el área metropolitana de Barcelona, pero también en las pequeñas ciudades rurales del país, en las pequeñas ciudades que pueden ayudar a fomentar el transporte público y acabar con la única posibilidad que tienen los ciudadanos y ciudadana de Sant Guim de salir de la población, que es el transporte privado. Vamos a intentar reducir la utilización del transporte privado y potenciar el transporte público por ferrocarril desde de Sant Guim hasta Cervera.

Algún portavoz esgrimirá como argumento para no aceptar esta proposición no de ley la inversión económica que se tiene que llevar a cabo. Hoy en día, cuando el ministerio está haciendo una importante inversión económica en esta línea, y se están llevando a cabo obras importantes en la citada población, cuando se están habilitando las vías y el ministerio está trabajando, estimamos que aumentando la inversión que se está haciendo podríamos adecuar la estación de Sant Guim realizando las infraestructuras que contiene nuestra iniciativa.

Señores diputados, señoras diputadas, en nombre de nuestro grupo, así como de la población y del consistorio de Sant Guim, que son los protagonistas, les pido el voto favorable para esta iniciativa. Con su voto podremos potenciar el transporte público y que los ciudadanos y ciudadanas de Sant Guim puedan acceder al transporte público para unirse en este primer momento a la población de Lleida y posteriormente, con un tiempo prudencial, a la ciudad de Barcelona.

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

El señor **GRAU I BULDÚ**: Intervenimos para mostrar nuestra posición sobre la propuesta del Grupo de Esquerra Republicana, relativa a extender el recorrido de la línea regional Renfe de Lleida a Cervera hasta Sant Guim. Entendemos que es una propuesta precipitada, quizá presentada en un momento electoral, dado que el grupo que la sustenta es el único que se presenta en Sant Guim de Freixenet, que lógicamente puede tener una oportunidad.

Quisiera hacer una breve referencia a que la línea de Lleida-Manresa-Barcelona ha sido objeto de debate por una plataforma a la cual se han acogido todas las capitales comarcales desde Lleida hasta Barcelona y aún hoy, después de estas acciones, se ha conseguido mejorar con el Gobierno del Partido Popular el tramo Lleida-Cervera y después con el Gobierno socialista, se mejoró el tramo Lleida-Calaf, con intención de llegar hasta Barcelona. Como recordaba bien el señor Ramón, Tàrraga-Barcelona o Lleida-Barcelona son cuatro horas largas de recorrido para una vía que tendría que ser una alternativa a la de Lleida-Barcelona por Tarragona. En cualquier caso, como sucedió en el accidente de Torredembarra, no hubo alternativa para los grandes expresos para tomar Barcelona-Lleida ni hubo posibilidad porque las vías no estaban en condiciones. Esperemos que con las obras que se realicen se pueda contar con esta alternativa. Por otra parte, porque el tramo Cervera-Manresa, en el que en estos momentos se está trabajando, tiene que generar unos estudios de movilidad para determinar las necesidades ciudadanas en este tema. Sant Guim de Freixenet tiene dos polos que le atraen si hablamos de población emigrante, de necesidades administrativas o de servicios públicos, para que pueda acudir a Manresa como zona más cercana, así como la necesidad de acudir a Lleida

para trámites puramente administrativos dada su vinculación a la citada provincia de Lleida.

A partir de aquí, para una población con 1.038 habitantes tres servicios en cada sentido por extensión del recorrido entre Lleida y Cervera hasta Barcelona, pueden no ser suficientes, pero no parece que esté del todo desatendida dada su situación. Se habla de un parque logístico. Yo propondría al grupo proponente como alternativa (lo hago como enmienda *in voce*), la posibilidad de que el último tren del día duerma en Sant Guim de Freixenet, de forma que el primer y último servicio serían para cubrir los tres complementarios, manteniendo los otros recorridos, porque tampoco tiene que ser demasiado fácil de aplicar una extensión a Sant Guim de Freixenet sin pedírselo al operador. La propuesta hubiera sido más coherente si se hubiera pedido al operador la viabilidad de un servicio entre Lleida y Sant Guim por extensión desde Cervera, pero siempre pasando por el operador.

Nuestro grupo siempre ha estado a favor de la mejora del servicio de la línea Lleida-Manresa-Barcelona, pues Sant Guim pertenece a la provincia de Lleida. Como diputados afectados por este tema podemos entender el respaldo a esta iniciativa, pero nos parece incompleta. Si el grupo que presenta la proposición fuera capaz de formular una propuesta intermedia que mejorara la iniciativa y abriera la posibilidad de integración del servicio que existe entre Lleida y Cervera y Manresa como un todo general, lo estimaríamos positivo. Una posición intermedia y de mejora de los servicios actuales sería muy positiva y generaría una dinámica más interesante para las expectativas de futuro. No tenemos más que expectativas pues el parque logístico, el polígono industrial y todo lo que se está haciendo en Sant Guim tendrá que ser incardinado en ese estudio de movilidad que, como saben todos los alcaldes de la comarca, tendrán que presentar para cubrir las necesidades, porque en tanto en cuanto se hace servicio público, la participación de los ayuntamientos para garantizar una determinada movilidad les exigirá unos determinados pagos. La existencia de unos servicios obligatorios puede poner unos peajes a determinados ayuntamientos que no serían quizá asumibles por Sant Guim de Freixenet. Nuestro grupo no estima que esté tan mal atendido, pero de alguna forma puede mejorar. Dentro de esta línea posibilista que tiene en estos momentos la actuación del Gobierno socialista de mejorar la vía y de reducir los tiempos, posiblemente permitirá la inclusión de este tema.

Nuestro grupo va a dar apoyo a esta alternativa, en el sentido de que vamos intensificando el funcionamiento de esta vía de Lleida-Manresa, que está en ciernes, no resuelta, y que dentro de tres o cuatro años, cuando esté terminado el tramo Calaf-Manresa, Manresa tendrá mucho que decir sobre el futuro de Sant Guim. Decimos sí a una regionalidad sumada a unas cercanías que nuestro grupo entiende tiene que ser de las capitales comarcales de la provincia de Lleida, en este caso Mollerussa, Tàrraga y Cervera con la capital, que son las cercanías de Lleida, y una regionalidad que sería la

inclusión de Manresa y todas las estaciones intermedias, en este caso la de Sant Guim, que vería mejorados todos sus servicios y no directamente con los de Lleida.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra la señora Nadal.

La señora **NADAL I AYMERICH**: El Grupo Popular anuncia que votará favorablemente la propuesta de Esquerra Republicana pero también le pediríamos al grupo proponente, como ha hecho el señor Pere Grau, que estuviera abierto a una transacción con el fin de dar satisfacción a esas inquietudes que se han generado en el debate respecto a la situación que se podría crear en la ciudad de Cervera. Anuncio ya que la voluntad del Grupo Popular es dar apoyo a esta proposición, pero que sería mucho más positivo alcanzar ese acuerdo con el fin de tranquilizar a los habitantes de Cervera, en el bien entendido de que no tiene por qué representar ningún perjuicio si se ponen los medios necesarios para que lo que se conoce como el cerverí pueda dar satisfacción a las necesidades de los ciudadanos de Sant Guim de Freixenet.

Se han referido el grupo proponente y el señor Pere Grau a la importancia que tienen las infraestructuras ferroviarias para la comarca de La Segarra. El Grupo Popular, así como el Gobierno del Partido Popular cuando tenía esas responsabilidades, está tan convencido que quiero recordarles algunos datos y hacer una petición al actual Gobierno del Partido Socialista. Nosotros realizamos actuaciones en la línea Lleida-Manresa que en el año 2004 suponían una inversión de 1,8 millones de euros. Le preguntamos cómo se encuentra esa inversión que tenía previsto hacer el Gobierno del Partido Popular y que no se ha hecho totalmente por parte del Gobierno socialista. En el tramo Lleida-Mollerussa realizamos la rehabilitación de vía en 13 kilómetros, por un importe de 1,14 millones de euros. Esa previsión del Gobierno del Partido Popular debería cubrirse. En el tramo Mollerussa-Tàrraga-Cervera las obras para la mejora se iniciaron en 1999 y se finalizaron en 2001; se invirtieron 6,3 millones de euros y se mejoró el tiempo de viaje. He querido poner estos ejemplos como evidencia de la preocupación y el interés del Gobierno del Partido Popular en los transportes ferroviarios en la comarca de La Segarra.

Termino ya, señora presidenta, atendiendo al ruego que nos ha hecho de que fueran intervenciones breves, puesto que nuestro interés está en que se dé satisfacción a esas necesidades que se dejan sentir en Sant Guim de Freixenet sin perjudicar en ningún caso a Cervera. Estaríamos abiertos a esa transacción. Consideramos que la redacción actual es también muy flexible para el ministerio. Decir: Que se tomen aquellas medidas necesarias y que se actúe en función de que Sant Guim pueda..., no significa dar un mandato imperativo al ministerio para que realice una obra en un sentido en un determinado sitio. Es una petición para que se considere la extensión

a Sant Guim de Freixenet. En los términos que ha sido presentada o en el caso de que se pudiera alcanzar una transacción, el Grupo Popular votará favorablemente la iniciativa presentada por Esquerra Republicana.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra la señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRE**: Si no fuera por lo que llevamos vivido en esta casa, diría que hoy estamos asistiendo a una mañana absolutamente fructífera en cuanto a mezcla de conceptos, sobrevolando la mala conciencia del voto que se va a dar sobre lo que realmente se piensa.

Aquí se ha mezclado línea de Manresa; inversiones, a las que me referiré luego; se ha hablado de frecuencias y de una cierta creatividad por parte del portavoz de Convergència i Unió que no se ha traducido, por cierto, en ninguna enmienda. Pero al final hemos desvirtuado el objeto de lo que estamos realmente hablando. Estamos ante una proposición no de ley de Esquerra Republicana que quiere cambiar el destino y origen de un tren conocido como cerverí, trasladando la sede de Cervera a Sant Guim de Freixenet. Se dice textualmente: Inicie y finalice su trayecto en el municipio de Sant Guim de Freixenet. Por tanto, estamos trasladando destino y origen de ese tren conocido coloquialmente como cerverí.

Nosotros vamos a votar en contra de esta proposición no de ley, sin que ello signifique menosprecio ni distancia respecto del Ayuntamiento de Sant Guim de Freixenet, que ha venido a acompañarnos hoy aquí, ni de ningún ciudadano que viva en esa población. No supone falta de reconocimiento alguno a la vinculación que esa población tiene con la estación del ferrocarril o con la construcción del ferrocarril. Quienes me han precedido en el uso de la palabra se han puesto la venda antes que la herida, todos; han hablado de inversiones, de frecuencia y de otras cosas. No estamos hablando de que esa población no tenga asistencia de servicio ferroviario. Estamos hablando de otra cosa. No estamos hablando de que no haya inversiones en la línea, pues se ha invertido. Siguiendo el tracto cronológico de la señora Nadal, debo comunicarles que se han invertido más de 24 millones de euros, el Lleida-Cervera se había hecho con un criterio de cercanías que ha dicho el señor Grau que es Cervera-Lleida, y con el Gobierno socialista desde 2005 se han iniciado las obras entre Cervera y Calaf y se está haciendo y desarrollando el proyecto entre Calaf y Manresa. Por tanto, no es un problema de frecuencias, no es un problema de inversiones, no es un problema de servicio ferroviario, es otra cosa. Estamos hablando de cambiar el destino y origen de un servicio que se ha reconocido aquí que era de cercanías, y por tanto, no me debería extender en este tema.

He hablado también de las frecuencias. Ninguno de los argumentos que hoy se han dado aquí nos ha convencido de que sería más beneficioso para este tren que

cambiara su origen y destino de Cervera por el de Sant Guim de Freixenet. Todo el mundo se ha querido disculpar con Cervera, pero nadie ha dicho que Cervera es una población muy castigada por la deslocalización de empresas. Recordemos el caso de la empresa Lear, que provocó en su momento una movilización ciudadana, con una gran dificultad posterior para reindustrializar esa zona y crear puestos de trabajo. No hay que olvidar este caso. Cervera no es solo una población que tenga destino y origen en el tren porque sea ese sistema económico, es que tiene la sede de la Universidad Nacional de Educación a Distancia. Por eso es por lo que ese destino tiene también más trenes que los que pasan adelante.

He echado en falta aquí una cosa importante respecto de Cervera. Cervera es la capital de una comarca, La Segarra —se ha dicho—, una comarca que necesita incentivos para su desarrollo —eso es evidente, cualquiera que lo conoce debería saberlo—, y tiene la ventaja de que es un ayuntamiento gobernado por todos los partidos. Ahí estamos todos, aunque lo presida un alcalde de Convergència i Unió que ha luchado denodadamente —y no me importa reconocerlo aquí—, por que Cervera no tuviera problemas derivados de la deslocalización que antes mencionaba y tuviera un puesto en el ámbito social, cultural, a través de la Universidad Nacional de Educación a Distancia. Ha contado con el apoyo de los partidos. Pero estamos en un momento políticamente muy interesante en Cataluña. No hace mucho hemos aprobado un nuevo Estatuto de Cataluña que hace una apuesta decidida por las veguerías, por la comarca, que es nuestro sistema tradicional de organización en Cataluña. Desde ese punto de vista, me choca que desde partidos que se reclaman del ámbito nacionalista, incluso más allá, toda la referencia se haya hecho respecto de Lleida. Pues bien, señores, voy a poner el acento para decir que vamos a votar en contra en Cervera y no en Lleida. En Cervera decimos claramente que si vamos adelante con el desarrollo del Estatuto de Catalunya, el Govern de la Generalitat hará que sea cierta la descentralización administrativa de muchas de las cosas que aquí se han dicho que hay que ir a hacer a Lleida. Pero seguramente en un futuro no hará falta ir a Lleida, con lo cual el concepto ya no sirve. Son unas comarcas a las que si de verdad nos creemos lo que decimos deberíamos dar apoyo, y por tanto, estaríamos hablando de cosas distintas. No me voy a extender más porque eso requeriría inversiones que todo el mundo sabe que estamos en otro ámbito. No sabría explicarlo mejor que el señor Grau, lo cual me conduce a esta melancolía de no entender nada del discurso versus el voto. Pero quiero que quede claro que nuestro voto en contra de esta proposición no es un voto contra los ciudadanos de Sant Guim, es un voto de compromiso por la mejora del servicio ferroviario.

La situación que nos plantean hoy no tiene nada que ver con la inversión y la mejora de la línea Lleida-Manresa. ¿De verdad se creen que si no estuviéramos en

campaña electoral estaríamos tratando de este tema hoy? ¿De verdad se creen que estaríamos tratándolo? Ahora todo el mundo quiere transaccionar, todo el mundo pide que cambiemos la redacción. Señora Nadal, no podemos transaccionar, no hay enmiendas, no se puede transaccionar. Se podrán hacer enmiendas *in voce*. De verdad, señorías, aquí ha faltado mucha seriedad, mucho rigor y hablar del tema que nos traía aquí para tratar otros que no tenían gran cosa que ver con el mismo.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CONTINUAR IMPULSANDO MEDIDAS TENDENTES A HACER ACCESIBLES TODAS LAS ESTACIONES DE CERCANÍAS DE LA PROVINCIA DE MÁLAGA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/002044.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos a la siguiente proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a continuar impulsando medidas tendentes a hacer accesibles todas las estaciones de cercanías de la provincia de Málaga. Para su defensa tiene la palabra el señor Heredia.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Para los socialistas la discapacidad constituye una prioridad. Ya lo dijo el presidente José Luis Rodríguez Zapatero cuando afirmó que el objetivo de este Gobierno era eliminar el déficit de ciudadanía al que están sometidas las personas con discapacidad. En este sentido, el Gobierno está impulsando importantes medidas de desarrollo legislativo que favorecen el acceso al empleo de las personas con discapacidad y también en materia de accesibilidad universal.

En la provincia de Málaga, el 9,4 por ciento de la población es discapacitada. Estamos hablando de 49.000 malagueños con discapacidad, personas que tienen que enfrentarse a diario con la existencia de barreras arquitectónicas, un problema que se intensifica en el caso de personas que necesitan en sus desplazamientos silla de ruedas. Estamos hablando de una cuestión que va a ir a más, como consecuencia de que la población cada día alcanza edades más elevadas. A los socialistas nos parece esencial potenciar proyectos tendentes a conseguir la accesibilidad global en edificaciones, urbanismo, transporte, comunicaciones, para posibilitar la integración social y laboral de las personas con discapacidad, y también nos parece esencial mejorar la accesibilidad ferroviaria. En este sentido hay que decir que el Ministerio de Fomento en esta legislatura ha impulsado medidas importantes para hacer accesibles las estaciones de Málaga, no sólo la de cercanías, algo que contrasta con la nefasta gestión realizada durante ocho años de Gobierno del Partido Popular.

Quiero recordar que en 2003, el Año Europeo de la Discapacidad, el Partido Popular se comprometió a adoptar medidas en este sentido. No hizo absolutamente

nada. Quiero recordar también que Renfe firmó en el año 2000 un convenio para adaptar todas las estaciones de tren de Málaga, pero en realidad no hizo nada. Como siempre, el Partido Popular promete mucho pero no hace nada. Quiero señalar que durante la presente legislatura se han impulsado numerosas actuaciones para llevar a cabo la accesibilidad en estaciones ferroviarias, como digo no solo de cercanías. ¿En qué estaciones se han llevado a cabo? Se han llevado a cabo actuaciones para mejorar la accesibilidad en Antequera, en Benaolán, en Montequaje, en Gaucín, en Campillos, en Salinas, en Villanueva de Tapia, en Cortes de la Frontera, en la estación de Málaga capital, en la de Ronda, y también en la estación del AVE de Antequera-Santa Ana, que es un referente a nivel nacional en lo que se refiere a accesibilidad.

Centrándonos en la línea de cercanías, hay que señalar que el Partido Popular no invirtió ni un solo euro en ocho años en facilitar la accesibilidad en las estaciones de cercanías. ¿Qué ha hecho este Gobierno? Este Gobierno, durante la presente legislatura, ha invertido más de 8 millones de euros en hacer accesibles las estaciones de cercanías de la provincia de Málaga, fundamentalmente en la línea C1, la que va entre Málaga y Fuengirola, pero también en la otra línea de cercanías existente en nuestra provincia, la C2, que va entre Málaga y Álora. En este momento hay ya 17 estaciones de cercanías en Málaga que están preparadas para el acceso de las personas con movilidad reducida desde la calle hasta el andén, y además cuentan con ascensores o rampas para el paso entre andenes. Concretamente en la línea C1, la que va entre Málaga y Fuengirola, se encuentran adaptadas la estación Málaga centro/Alameda, Málaga Renfe, San Andrés, Guadalhorce, terminal de carga, San Julián, Plaza Mayor, Los Álamos, La Colina, Montemar, El Pinillo, Torremuelle, Carvajal, Torreblanca y Fuengirola. Por poner algún ejemplo, recientemente se ha puesto en servicio la estación Málaga centro/Alameda, que ha supuesto una inversión de 1,4 millones de euros, o la estación de Málaga Renfe, por valor de 800.000 euros.

¿Qué es lo que resta por hacer? Lo que resta es hacer accesible la estación del aeropuerto, que no se encuentra preparada todavía, pero en 2007 el Ministerio de Fomento va a impulsar el tramo de las cercanías que va entre Los Prados y Campamento Benítez, de 7,3 kilómetros, cuyas obras se acaban de licitar junto a las de la ampliación del aeropuerto. Estas obras incluyen un nuevo trazado, en gran parte soterrado bajo el río Guadalhorce y la nueva pista del aeropuerto. Además —y esto es lo importante— una nueva estación en el aeropuerto que estará totalmente adaptada e integrada en la ampliación del edificio de la terminal. Las únicas estaciones que quedan por adaptar en esta línea de Cercanías Málaga-Fuengirola se van a incluir en el proyecto que prevé la duplicación de diez kilómetros de vía que se van a modernizar y que, como digo, se van a impulsar también durante el presente año. **(El señor vicepresidente, Martínez Sieso, ocupa la Presidencia.)** Por último, me

parece también importante destacar en lo que se refiere a esta línea de Cercanías Málaga-Fuengirola el compromiso de la ministra Magdalena Álvarez de que en 2009 se renueve el 60 por ciento de la flota de trenes con aparatos Civia, 463, que entre otras características contarán con una plataforma móvil para el acceso de discapacitados. Por tanto, estaciones y trenes accesibles.

¿Qué ocurre con la otra línea de Cercanías, la que va entre Málaga y Álora? En este caso hay que decir que se encuentran adaptadas las estaciones de Málaga, Los Prados y Campanillas, que además han sustituido los escalones de los pasos entre andenes por rampas tanto en la zona de Las Mellizas como en la estación de El Chorro, y que para 2007 Fomento contempla impulsar el recrecimiento de los andenes en Cártama, Alajima, Pizarra y Álora; ya están realizados los proyectos y está previsto que las obras comiencen durante el presente año. Los socialistas consideramos que la realización de dicha accesibilidad es esencial para las personas con movilidad reducida y también para las personas mayores, máxime si transportan carritos o maletas; si los carritos de compra con esfuerzo pueden bajarse a pulso, mucho más difícil lo tienen las personas que van en silla de ruedas y se encuentran con una barrera inexplicable en pleno siglo XXI.

Se ha hecho muchísimo en esta legislatura, como digo, más de 8 millones de euros de inversión y en este momento hay 17 estaciones adaptadas en la C-1 y tres estaciones adaptadas en la línea C-2, pero exigimos y reclamamos al Gobierno que continúe impulsando medidas tendentes para hacer accesibles todas las estaciones de Cercanías de la provincia de Málaga.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Moreno.

El señor **MORENO BONILLA**: Seré lo más breve posible, atendiendo a la petición de brevedad que se ha hecho.

Quiero adelantar que el Grupo Parlamentario Popular va a apoyar lógicamente esta iniciativa, como no podía ser de otra manera, una iniciativa que causa cierta sorpresa porque cuando uno ve que el Grupo Socialista tiene un cupo de estas proposiciones no de ley en una Comisión como esta que tiene muchas iniciativas porque es muy importante, le llama la atención que proponga una iniciativa tan reivindicativa, tan beligerante con el Gobierno de la nación, en la que le insta a continuar impulsando las medidas. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)** Pero si las está impulsando, según nos ha dicho el señor Heredia, ¿qué necesidad hay de reiterar y de ocupar ese cupo que perfectamente podría pertenecer a otro grupo parlamentario con otra iniciativa temporal y territorialmente de mayor calado y necesidad? Por tanto, esta es una iniciativa a la que nos tiene acostumbrados el señor Heredia, una iniciativa de autobombo en la que ejerce de magnífico —y

lo digo con todo cariño— vocero del Gobierno, en la que nos relata y nos hace una especie de comparecencia sobre lo que hace la ministra Magdalena Álvarez en la provincia de Málaga, cargada de bondades, de grandezas y de impulsos y al mismo tiempo también de críticas ácidas al pasado del Gobierno del Partido Popular.

Señor Heredia, usted es un hombre joven, es un hombre con futuro y, por tanto, tiene que mirar hacia delante, como dice su lema, y no nos puede agotar permanentemente en los debates sobre la provincia de Málaga en esta Comisión con su mirada y su obsesión por el pasado. Pero ya que ha jalonado su intervención de críticas al Partido Popular sobre la falta de interés que hemos tenido en la accesibilidad, le quiero recordar que en la legislatura anterior el Gobierno del Partido Popular aprobó la Ley de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, en la que se establecía el principio de accesibilidad universal, que es la condición básica que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios. En el artículo 10 se establecen las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación, y en las disposiciones finales quinta, sexta, séptima y octava se establecen los plazos en que deberán ser accesibles todos los entornos, procesos, productos, bienes y servicios. El Gobierno del Partido Popular aprobó el Plan Nacional de Accesibilidad, cumpliendo lo dispuesto en la disposición final cuarta de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal a las personas con discapacidad. Asimismo, la mencionada ley establecía el plazo de dos años para la aprobación de cinco reales decretos en materia de accesibilidad. Este Gobierno, no el pasado, el del Partido Socialista, señor Heredia, no ha hecho absolutamente nada, pero nada de nada. El plazo venció precisamente en diciembre de 2005 y a día de hoy solo se ha aprobado un real decreto y, curiosamente, quedan pendientes unos reales decretos sumamente importantes: el Real Decreto para el acceso y utilización de los bienes y servicios a disposición del público, el Real Decreto para el acceso y utilización de las tecnologías, productos y servicios relacionados con la sociedad de la información y el Real Decreto para el acceso y utilización de los medios de transporte. Por tanto, señor Heredia, más que utilizar las iniciativas —legítimamente las puede utilizar— para hacer autobombo y complacencia de las magníficas virtudes del Gobierno socialista, creo que debe remangarse y presionar al Gobierno de la nación para que consigamos entre todos una accesibilidad universal. Eso también queda reflejado en enmiendas que no voy a recordar porque vamos muy mal de tiempo, enmiendas en los debates de presupuestos pidiendo un fondo estatal de promoción de la accesibilidad que curiosamente fue rechazado por el Gobierno socialista. Por tanto, menos estrellas, menos galones y más apretar a la señora Álvarez para que consigamos entre todos una provincia donde no haya barreras que tanto dificultan la accesibilidad de las personas. Lo han

reconocido muchas asociaciones. El Foro de la vida independiente ha reconocido que desgraciadamente el 46 por ciento de los destinos que se han analizado son inalcanzables para el conjunto de los ciudadanos con movilidad reducida, y muy especialmente los trenes que tienen origen y destino en la provincia de Málaga.

Apoyamos esta iniciativa y esperemos que con la beligerancia que ha mostrado el Grupo Socialista con su Gobierno consigamos muy pronto en la provincia de Málaga, y en el resto de España, no tener los problemas de accesibilidad que tanto sufrimiento y tanta preocupación traen a un importante porcentaje, ni más ni menos que 1.400.000 personas en el conjunto del país.

— **RELATIVA A LA AUTOVÍA SOMPORT-SAGUNTO, A FIN DE IMPLANTAR UN NUEVO ENLACE EN EL TRAMO MAINAR-PANIZA, SITUADO ENTRE LOS ENLACES DE VILLARREAL DE HUERVA Y PANIZA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002063.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al siguiente punto del orden del día relativo a la autovía Somport-Sagunto, a fin de implantar un nuevo enlace en el tramo Mainar-Paniza, situado entre los enlaces de Villarreal de Huerva y Paniza. Tiene la palabra el señor Lanzuela.

El señor **LANZUELA MARINA**: Señora presidenta, como es sabido, en mi comunidad autónoma la autovía Teruel-Zaragoza, como parte de la autovía general Somport-Sagunto, está casi en proceso de finalización pero aún hay algunos tramos —entre Teruel y Zaragoza hay tres— que se están finalizando, uno de los cuales es Mainar-Paniza. En distintas poblaciones de la provincia de Zaragoza, que son las que peor han estado cuidadas por las administraciones públicas y quedan mal comunicadas en infraestructuras, desgraciadamente, en una provincia que tiene muchas cosas positivas, quedan zonas a las que deberíamos dar un tratamiento mejor. Una de ellas es la Mancomunidad Sierra de Algairén, que tiene varios pueblos de la provincia de Zaragoza incardinados en la denominación de origen del vino de Cariñena. Desde hace tiempo, estos municipios y distintas instituciones aragonesas, particularmente de Zaragoza y Teruel, han estado pidiendo un nuevo enlace en los proyectos ya en marcha, como digo, para mejorar sensiblemente la comunicación de estos municipios de la sierra de Algairén. Además, por una parte, el enlace que se solicita serviría también para el acceso en la zona alta del puerto de Paniza, que tiene un gran valor paisajístico y natural, y, por otra parte, este nuevo acceso que se ha pedido de forma unánime mejoraría sensiblemente las comunicaciones de la mancomunidad que he citado y de otras cercanas, no solo con la zona suroeste de la provincia de Zaragoza sino con la parte occidental

de la provincia de Teruel, con Teruel capital y con Levante. Con este proyecto que se ha presentado se haría una adaptación perfecta al proyecto constructivo en ejecución, lo cual minimizaría de forma notable el coste de la inversión y las afecciones a la obra. Hay toda una serie de peticiones que en los últimos tiempos han realizado los ayuntamientos de los municipios que serían afectados positivamente por este nuevo enlace. La mayoría de los municipios son del Partido Socialista, hay también del Partido Aragonés y del Partido Popular. Todos nos han solicitado el apoyo a esta iniciativa, además de distintas instituciones de Zaragoza como la Cámara de Comercio, la Confederación de Empresarios, tanto en Zaragoza como en Teruel, la organización empresarial aragonesa, la iniciativa privada de toda la zona, las dos comarcas que tienen que ver con el proyecto. Realmente es una iniciativa muy singular. En estos días he recibido cartas de múltiples ayuntamientos que no están regidos por el Partido Popular.

He visto presentada ayer a última hora una enmienda que en lugar de ir a la gestión, a que se haga esta obra, aprovechando que la empresa adjudicataria está trabajando y que ahora solo sería un pequeño modificado, como digo, la enmienda del Grupo Socialista (en las últimas horas he hablado en reiteradas ocasiones para que si había que mejorar la redacción de la iniciativa presentada por nosotros estábamos abiertos a alguna adición), en lugar de ir a la acción va dirigida a que se haga un estudio. Con todo respeto y afecto a las personas con quienes he tratado del Grupo Socialista he de decirles que el estudio está hecho. El estudio técnico está hecho por una consultora aragonesa muy sobresaliente que ha trabajado en los últimos años y sigue trabajando; el estudio pagado por la iniciativa privada de la zona de acuerdo con los ayuntamientos está hecho. Técnicamente no hay ningún inconveniente, económicamente es un modificado realmente austero y ya está estudiado. Hacer otro estudio por alguien que conoce muy bien la zona creemos que es absolutamente innecesario, que además retrasaría este singular enlace que va a beneficiar tanto, en caso de hacerse, a unos pueblos que desgraciadamente ahora mismo están marginados en las comunicaciones. Vamos a apoyar esa petición hecha por muchas instancias zaragozanas y aragonesas, y deseáramos que la apoyen también el resto de los grupos, particularmente el mayoritario, el Grupo Socialista, que es quien está en este momento gestionando la mayoría de los municipios que serían beneficiados.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): A este punto se ha presentado una enmienda del Grupo Socialista. Tiene la palabra la señora Sáez.

La señora **SÁENZ ROYO**: Señorías, intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Socialista para defender nuestra enmienda a la proposición no de ley dirigida a crear un nuevo enlace en el tramo Mainar-Paniza de la autovía Somport-Sagunto, concretamente un nuevo

enlace a la altura del puerto de Paniza en el kilómetro 439 de la actual carretera nacional 330, lugar conocido como el balcón de Encinacorba. A mi grupo parlamentario, como bien ha dicho el señor Lanzuela, nos consta el interés de los municipios de la sierra de Algairén y de la comarca del Campo de Cariñena en la construcción de este nuevo acceso a la autovía, y lo entendemos a pesar de que el acceso a los municipios de la sierra de Algairén quede garantizado a través del enlace de Paniza, que salvo en el caso de Encinacorba es mucho más próximo a ellos. Digo que nos consta el interés y lo entendemos, pero lo que no entendemos es por qué ahora, cuando se están finalizando las obras de este tramo y un modificado supondría, como saben, un retraso en la puesta en marcha de la vía. ¿Por qué ahora y no hace tres años? ¿Por qué ahora se le ocurre el Partido Popular y no cuando planificó él mismo lo que ahora quiere modificar? Repito que no discutimos el interés que puedan tener los municipios, lo que discutimos es el momento de plantearlo, porque de hacerse con la urgencia que plantea la proposición no de ley del Grupo Popular supondría un retraso en la puesta en marcha de la vía que perjudicaría enormemente a todos los municipios de la comarca, y no creo que sea eso precisamente lo que estos municipios piden. Por tanto, conscientes del interés por crear un nuevo acceso, interés mostrado por municipios como Encinacorba, Cosuenda, Almonacid de la Sierra, Alpartir, Paniza y Cariñena, conscientes —digo— de ese interés pero también de la inoportunidad de la petición que les perjudicaría más que beneficiaría, hemos presentado una enmienda de sustitución que básicamente plantea al ministerio la posibilidad de construir el acceso. Efectivamente el estudio está hecho por la iniciativa privada, y lo que tiene que estudiar el ministerio en el marco de la legislación vigente es la posibilidad de crear ese nuevo acceso que podría beneficiar a estos municipios; plantear esta posibilidad pero que en ningún caso pueda suponer una paralización de las obras en marcha y su pronta finalización. Están siendo muchos los esfuerzos del Gobierno para agilizar unas obras que ya fueron iniciadas por el Gobierno Aznar y que no terminó a pesar de sus promesas electorales. Este Gobierno ha sabido dar la importancia que tiene la autovía Somport-Sagunto para la vertebración de todo el territorio aragonés y también para su apertura al Mediterráneo y a Francia. Precisamente por esa importancia es de todo interés la pronta y adecuada realización de todo el itinerario y concretamente de este tramo, su ejecución inmediata, que sin duda tendrá efectos favorables para la economía aragonesa en general y, por supuesto, para los municipios que lo rodean en particular. En definitiva, que su ejecución sin dilación sea una prioridad, prioridad que entendemos no contempla la proposición no de ley planteada por el Grupo Popular y sí que lo hace la enmienda que proponemos: primero que se termine cuanto antes, pues está próxima su finalización, y luego que se estudie por el ministerio la posible construcción de este acceso. Lamento que por las conversaciones que hemos mante-

nido no vayan a aceptar nuestra enmienda, que nos parece más razonable por cuanto casa mejor con los intereses de los municipios afectados, ya que se acepta esa prioridad y posteriormente se plantea el posible estudio y negociación con el ministerio.

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

El señor **LABORDETA SUBÍAS**: En nombre del Grupo Mixto, vamos a apoyar la proposición no de ley del Grupo Popular aunque resulte un poco extraño, un poco contradictorio aparentemente, pero es que en Aragón tenemos un problema muy grave que es el de las infraestructuras, siempre nos estamos quejando de que nos tienen abandonados y olvidados, y esta autovía Somport-Sagunto la hemos discutido mucho en este Congreso precisamente porque no se acaba y tiene todavía tramos muy dificultosos que tardarán mucho tiempo en hacerse. Por eso hay que sacar a la luz esta serie de pueblos que tienen una conexión con una carretera que une la A-2 con la autovía de Teruel, todos estos pueblos que tienen que salir a través de carreteras comarcales a la general, que hoy por hoy está muy accidentada porque es la que une a los que vienen de Teruel y van hacia el País Vasco, cruzando precisamente esa carretera que es bastante accidentada. El que todos estos pueblos salgan por una autovía que se está haciendo (en este momento están las máquinas allí), no veo el retraso que puede haber, si tampoco hay tanta distancia. Nos estamos siempre quejando de que Aragón y sobre todo la provincia de Zaragoza tienen un problema muy grave, el problema de las infraestructuras, porque hay muchos sitios abandonados, aislados, es una zona que se queda en el rincón de la autovía. Hay que sacar a la luz a estos pueblos que son ricos, con una cierta prosperidad ahora que a la gente le da por beber vino, pueblos que están teniendo una repercusión y un ímpetu económico y que hay que sacarlos del aislamiento en que están, por lo que me parece que está muy bien la proposición no de ley del Grupo Popular. ¿Que la hace en este momento? No lo acabo de entender porque la mayoría de estos pueblos son del Partido Socialista. Xunta Aragonesista no tiene ningún interés ahí, pero voto a favor de la proposición no de ley precisamente porque creo que es dar luz a una zona que está siempre en una especie de oscuridad, de tinieblas. Hay muchos pueblos que son del Partido Socialista. No sé si nosotros tenemos candidatos en las próximas elecciones, pero a lo mejor hasta nos llevamos algún ayuntamiento de esta zona. Es una broma. **(Risas.)** No sé si la proposición no de ley la presentó ahora el señor Lanzuela, si la presentó el año pasado, como pasa siempre, o a principios de este año. Vuelvo a repetir que Aragón tiene un problema de infraestructuras y que todo lo que vaya en su beneficio hay que apoyarlo, y hay que apoyarlo por encima de los intereses del ministerio. El ministerio dice que es un follón. El domingo pasado fui a Teruel y hay muchos trozos todavía que están absolu-

tamente vírgenes, es decir, que no se han metido ni las máquinas. Pues aprovechemos que están las máquinas en Paniza para dar salida a estos pueblos a la autovía que une Somport con Sagunto. **(El señor Torres Sauquillo: ¡No es verdad!)** Es verdad. No vamos a discutir otra vez; ya discutí yo mucho aquí con otras personas y volvemos siempre a la misma historia.

El Grupo Mixto va a apoyar esta proposición no de ley. Esperamos que salga adelante aunque luego el ministerio no nos hará caso, como siempre, pero por lo menos tendremos la conciencia tranquila.

— **RELATIVA AL REFUERZO DE LAS OFICINAS DE CORREOS PARA ATENDER LA DEMANDA DEL VOTO POR CORREO EN LA PRÓXIMAS ELECCIONES MUNICIPALES, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002096.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al punto siguiente del orden del día, proposición no de ley relativa al refuerzo de las oficinas de Correos para atender la demanda del voto por correo en las próximas elecciones municipales, del Grupo Parlamentario Popular, y tiene la palabra el señor Albendea.

El señor **ALBENDEA PABÓN**: La fecha para las elecciones del 27 de mayo próximo coincide con la romería del Rocío. La tradicional asistencia a la misma —según dicen todos los años todos los medios de comunicación— de más de un millón de personas hace prever que se incrementa sensiblemente el número de electores que quieren ejercer su derecho al voto por correo. Ese incremento del voto por correo tendrá sin duda una especial relevancia en las provincias de Cádiz, Huelva y Sevilla, al ser las que históricamente tienen un número de romeros más importante. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Las oficinas de Correos en las citadas provincias dispondrán de los medios humanos y materiales habituales para atender la demanda del voto por correo, pero no para hacer frente a una extraordinaria afluencia de personas por la coincidencia expresada de la romería. Quienes no conozcan las costumbres de esta romería dirán que por qué no votan en las urnas antes de irse a la romería. Pues porque la mayoría de los romeros salen tres, cuatro o cinco días antes de su casa porque el camino se hace a caballo o en *charrette* y, por tanto, el día 27 de mayo no están en sus respectivos municipios. Lo que proponemos es que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a que refuerce los medios humanos y materiales en las oficinas de Correos de las provincias de Cádiz, Huelva y Sevilla durante el periodo hábil para ejercer el voto por correo de las elecciones municipales del 27 de mayo de 2007, ante el previsible notable incremento de la demanda del ejercicio de dicho derecho por los ciudadanos de las tres citadas provincias.

El señor **PRESIDENTE**: Esta proposición no tiene enmienda. ¿Grupos parlamentarios que desean intervenir? Tiene la palabra el señor Torres por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **TORRES SAUQUILLO**: Señor presidente, la perspicacia del señor Albendea respecto a la coincidencia de las elecciones con la romería del Rocío no ha sido la única, sino que los diputados y diputadas socialistas de las provincias afectadas, el delegado del Gobierno de Andalucía y dos alcaldes de dos municipios, el de Almonte y el de Pilas, de Sevilla, tuvieron la misma perspicacia hace tiempo y se dieron cuenta de que esa coincidencia creaba un problema, el problema real que usted ha descrito y que nosotros vemos de la misma manera. Efectivamente el problema existe y como se dieron cuenta hace tiempo iniciaron las gestiones para intentar que las oficinas de Correos afectadas de estas provincias pudieran ampliar el tiempo de atención al público a los efectos de que pudieran atender mejor la solicitud de voto por correo, que se prevé importante como consecuencia de la romería del Rocío. Como consecuencia de estas gestiones, la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos recabó de la Junta Electoral Central informe sobre la posibilidad de ampliar el horario de las oficinas. Yo creo que no lo necesitaba pero ante la posibilidad de que pudiera haber alguna reclamación lo hizo. Pues bien, el pasado 19 de abril, la Junta Electoral Central contestó en un acuerdo que elaboró a petición de la sociedad estatal diciendo que no había ningún inconveniente en ampliar el horario de las oficinas, y lo que ha decidido finalmente la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos es lo siguiente: autorizar la apertura de dos horas adicionales en el tramo horario comprendido entre las 18 y las 20 horas de lunes a viernes, salvo festivos, es decir, los cinco días de la semana laborables, de las oficinas técnicas y auxiliares que figuran en un documento anexo que tengo aquí y que son en total 49. Para más concreción serían 18 oficinas auxiliares y 31 oficinas técnicas. El segundo acuerdo es que sea a partir de la fecha de hoy. Es decir, señor Albendea, si usted quisiera votar por correo, hoy ya podría hacerlo en horario de 18 a 20 en estas 49 oficinas, pues hoy mismo van a estar abiertas dos horas más. Esto, repito, como consecuencia de las gestiones que las personas que he comentado al principio realizaron hace tiempo y la buena recepción que tuvo la petición en la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos. Las ampliaciones horarias que se autorizan se complementarán con el refuerzo del personal necesario también. La finalidad primordial de la extensión del horario va a ser atender a las personas que solicitan el voto por correo, pero obviamente en el mismo horario también se van a atender otro tipo de gestiones que realiza Correos habitualmente para aprovechar el tiempo que van a estar abiertas y el personal que va a dedicar a ello. En las oficinas afectadas se habrán colocado ya carteles informativos para que todo el mundo conozca que esas oficinas van a estar abiertas dos horas más de lunes a

viernes, a fin de que sepan que tienen la posibilidad de acceder a ellas de las 18 a las 20 horas, además de las horas normales.

Finalmente, la relación de oficinas incluidas en la presente resolución podrá ser objeto de modificación o ampliación. Es decir, si los responsables de Correos en las zonas comprueban que se produce algún tipo de atasco en estas oficinas como consecuencia de la solicitud del voto por correo, solicitarán a la dirección de Correos la ampliación o modificación del horario y, naturalmente, esta lo autorizará porque es otro de los acuerdos que ha tomado. Así pues, si quieren les puedo relatar uno a uno los municipios que son, pero no creo que valga la pena nombrarlos todos. Repito, son 49 oficinas, y creemos que con ello, señor Albendea, se va a resolver el problema que les preocupa a ustedes y a nosotros. Por tanto, como hay coincidencia plena en lo que había que hacer para resolver el problema, vamos a votar favorablemente la proposición no de ley que ustedes acaban de presentar.

El señor **ALBENDEA PABÓN**: Señor presidente, ¿puedo hacer una matización?

El señor **PRESIDENTE**: No, señor Albendea..

El señor **ALBENDEA PABÓN**: ¿Está prohibido?

El señor **PRESIDENTE**: No, pero el debate de la proposición no de ley está terminado y no tiene S.S. el turno de palabra

— **RELATIVA A LA MEJORA DE PRESTACIONES FERROVIARIAS A Y DESDE GALICIA EN EL HORIZONTE DE 2008. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/002216.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 8 del orden del día, relativa a mejora de prestaciones ferroviarias a y desde Galicia en el horizonte de 2008, formulada por el Grupo Parlamentario Mixto. Señor Rodríguez, tiene S.S. la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Uno de los ejercicios más interesantes, y lo digo porque se hace sobre los propios datos del Gobierno, y en relación también con la actitud que por lo menos el Bloque Nacionalista Galego mantiene en relación con el problema de las infraestructuras y los servicios ferroviarios en Galicia, es leer el balance que el ministerio publica de la aplicación del PEIT en relación con el año 2006.

Este balance del PEIT es ilustrativo porque viene a asumir que hay que mejorar al mismo tiempo que las infraestructuras de los denominados itinerarios de alta velocidad, los servicios que se prestan y es fundamental, si se quiere competir en unos términos medianamente asumibles con la carretera, en los trenes de largo reco-

rrido mejoran las velocidades, las frecuencias, en definitiva, las prestaciones que reciben los usuarios. Para lograr esto, el documento ministerial enfatiza que se está optimizando la realidad, no precisamente un horizonte más o menos utópico y más o menos lejano en el tiempo, a través de la construcción de nuevas infraestructuras de alta velocidad, que muchas veces no están acabadas en todo el itinerario con lo que es la red convencional, y esta combinatoria está provocando mejoras sensibles en los servicios ferroviarios en gran parte del Estado español. Por otra parte, también reconoce que pequeñas actuaciones en la red convencional mejoran sensiblemente los servicios, y después, cómo no, en la modernización del parque móvil para hacer compatible que ese parque móvil pueda viajar por el ancho ibérico y el ancho internacional, condición sine qua non para optimizar la red de nuevas prestaciones y la red convencional.

Pero una vez que uno lee esta filosofía, con la cual no puede estar más que de acuerdo, se encuentra con que efectivamente las mejoras sensibles que se realizaron en el conjunto del Estado español son notorias, y así se puede defender en ese documento que mejoró sensiblemente la relación Madrid-Málaga; la relación Madrid-Granada, que hace escasamente cuatro años estaba en prácticamente seis horas, y que pasó a ser de cuatro y pico; Madrid-Algeciras; Madrid-Cádiz; Madrid-Huelva, por cierto, con mejoras siempre progresivas, ahí hay una sensibilidad clara; o incluso Madrid-Pamplona-País Vasco, en lo que afecta a Gasteiz y Donosti; Madrid-Asturias; Asturias-Madrid-Alicante; Madrid-Cantabria; Madrid-Almería; Madrid-Murcia-Cartagena; Madrid-Alicante y Madrid-Valencia. Por no hablar de lo que son itinerarios propiamente de alta velocidad, como es Madrid-Toledo, Madrid-Zaragoza-Huesca-Lleida-Barcelona, Madrid-Sevilla, Madrid-Ciudad Real-Puertollano y Córdoba-Sevilla.

El gran ausente de este informe, lógicamente, es Galicia. Aquí no figura para nada que se pudieran mejorar los servicios entre A Coruña-Vigo-Ferrol-Madrid, y mucho menos los servicios Galicia-Euskadi-Barcelona.

Este tipo de desequilibrio, que ya existía antes, cada vez es más notorio y únicamente hay una ciudad que curiosamente está en las mismas condiciones que A Coruña o que Vigo, que es Bilbao, que aún sigue con unos talgos de generación tercera o cuarta y con unos tiempos de viaje en relación con la distancia muy abusivos. Curiosamente, la mayoría de los itinerarios a los que me referí cuentan hoy con talgos de la séptima generación, Altaria o Alaris. Galicia está con Talgos 3 o con Talgos 4; con Talgos serie 3 en lo que es la relación con Barcelona y Talgos serie 4 normalmente en lo que es la relación con Madrid desde A Coruña o desde Vigo.

Para nosotros es un dato clamoroso, que no viene más que a reincidentir en una idea que tenemos muy clara. En Galicia las cosas prácticamente no se movieron desde hace veinte años, y es como el pez que se muerde la cola; no mejoran las infraestructuras y se pone como pretexto

para no poder renovar el material, no se renueva el material ni tampoco hay capacidad para que se pueda optimizar lo existente, y en tercer lugar, se lleva a la desconsideración con los usuarios con destino/origen en Galicia, a pesar de que el precio del billete es similar a un Altaria, un Alaris o un Talgo de séptima generación, no tratando a estos viajeros con la misma consideración en cuanto a atención alimentaria, limpieza o, si se quiere, optimizar la duración del viaje con combinatorias de lo mejor posible.

Para darles un dato, el tren A Coruña-Vigo diurno, que lleva ocho horas y media, prácticamente media hora corresponde a una parada en Ourense para hacer la conexión entre los vehículos que vienen de A Coruña, los que vienen de Vigo, y lograr nada menos que un convoy de 12 unidades para ahorrar un maquinista y los revisores. Creo que no es de recibo este tipo de comportamiento. Por no hablarles de ciudades como Ferrol y Lugo, que solamente tienen un servicio nocturno de pésima calidad, con unos trenes que no se utilizan en ninguna parte del Estado español, por supuesto no son trenes Talgo aunque fueran anticuados de tipo hotel y sin servicio diurno.

Si leemos lo que dice la evaluación en relación con cercanías nos encontramos con el mismo problema, en Galicia no hay cercanías. Por tanto, todo del material rodante nuevo que se compró por parte de Renfe, el beneficio para Galicia fue participar en una parte de los 21 trenes diesel S-598 con destino al itinerario A Coruña-Vigo, que es uno de los itinerarios denominados regionales en el conjunto del Estado español más ocupados y donde se está mejorando progresivamente la infraestructura y lógicamente los tiempos de viaje se van reduciendo sensiblemente.

Nosotros pensamos que no se puede dejar a Galicia a la espera de que tenga una conexión con el resto del Estado a través de Lubián-Ourense, que no tiene un horizonte preciso, y esto es muy preocupante. Nos podemos colocar tranquilamente en el año 2012 ó 2013 y continuar con unos tiempos de viaje similares a los actuales si no se cambia la actitud y si no se optimiza poniendo el mejor tipo de material que se tenga, haciéndolo compatible con el ancho internacional, por lo menos al llegar a Valladolid, y estudiando incluso todas las posibilidades para mejorar las cosas. En todo caso, si no hay material de rodadura variable es imposible acortar el tiempo de viaje, y volvemos a repetir, creemos que hay una serie de medidas que se pueden tomar. Para nosotros estas medidas son básicamente siete.

La primera es una actuación puntual, al margen del itinerario de alta velocidad, que tendríamos que esperar por lo menos cinco años, en el mejor de los casos, para la relación A Coruña-Ferrol. En un itinerario que no se trata de altas velocidades de 350 kilómetros ni de 250, sino entre 150 y 200 kilómetros por hora, tendremos que esperar, como mínimo, cinco años en el caso de Ferrol-A Coruña, si van bien las cosas. Pues bien, con una actuación, que es un pequeño *by-pass* en Betanzos-

Infesta, se ahorra entre A Coruña y Ferrol diez minutos, que para un itinerario que está llevando hoy hora y cuarto, hora y veinte, es una sensible mejora; a ver si nos ponemos en el umbral de una hora para que el público pueda por lo menos disponerse a montar en el ferrocarril.

La segunda cuestión sería mejorar los servicios diurnos de larga distancia entre Galicia y el resto del Estado, dotándolos de Talgo de serie séptima generación, que son los que se están empleando hoy en prácticamente la mayoría de los itinerarios a los que antes me referí.

En tercer lugar, que el tren nocturno que une Galicia con Euskadi y Cataluña y Madrid, en el caso de Ferrol, se le dote de material tren Talgo durante el año 2008. Tengan ustedes en cuenta que el viaje a Cataluña lleva 14 horas. No se puede seguir con el material obsoleto —oirían hablar no solamente de los incidentes sino de los accidentes que se producen— y no podemos continuar con trenes en los que montarse en ellos es una auténtica aventura y en todo caso una discriminación brutal porque los precios del billete —vuelvo a repetir— son igual que los Altaria, los Alaris y los Talgo 200.

Y después hay una serie de cuestiones referidas a los servicios regionales y de cercanías que pensamos que son importantes. La introducción de material R-598 en todos los itinerarios regionales de Galicia, por lo menos, ya que son tan pocos; el itinerario por ejemplo Ourense-Monforte-Lugo-A Coruña debía de desarrollarse con este tipo de material; el material que hay entre O Barco de Valdeorras, Ponferrada-O Barco de Valdeorras-Monforte-Ourense-Vigo exactamente igual, o bien con material eléctrico a la altura de las prestaciones que se deben tener en el siglo XXI; o el caso de Ourense-Santiago, que mejoró sensiblemente con un tren R-598, aunque empeoró desde el punto de vista de la prestación del servicio para las conexiones con O Barco de Valdeorras. Implantar los servicios de cercanías por lo menos en áreas metropolitanas, A Coruña-Ferrol, Vigo-Pontevedra, Santiago-Vilagarcía, y por último, es necesario mejorar la red convencional precisamente para optimizar la combinatoria en los largos recorridos entre red convencional y alta velocidad por lo menos en la meseta; que las velocidades medias en Galicia mejoren porque haya mayor seguridad y toda la red convencional esté en disposición de que por lo menos con material adecuado basculante se pueda circular a unas velocidades superiores a los 90 kilómetros por hora.

Por último decirles que sería interesante, aunque sabemos que esta no es una solución, probar si la salida por Monforte-Ponferrada, ya que está electrificado todo el itinerario Vigo-Ourense-Monforte-Ponferrada-León, puede ser optimizado para hacer después la conexión con la alta velocidad, los itinerarios de alta velocidad que se puedan dar a partir del año 2008 en la meseta entre León y Madrid, y desde luego de Valladolid-Madrid, que sabemos que va a estar en funcionamiento en el año 2008.

Señorías, se trata solamente de un problema de voluntad política, de sensibilidad y de acabar con una trayectoria que no solamente este Gobierno sino todos los anteriores mantuvieron de total desidia, de total desinterés con todo lo que son los trenes de largo recorrido en Galicia.

Solamente quiero decir que estoy abierto a un acuerdo con el Grupo Parlamentario Socialista si se respeta por lo menos lo que es la base esencial de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley ha formulado enmienda el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra, en primer lugar, el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE:** En efecto, el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda a esta iniciativa del Grupo Mixto, del señor Rodríguez.

En primer lugar, valoraremos la iniciativa, que es una reflexión en su parte expositiva sobre lo que fue la presentación muy reciente del balance del Plan estratégico 2006-2010 por parte del Gobierno y por parte del ente público empresarial Adif, que anunció que iba a invertir 23.400 millones de euros en los próximos cinco años en infraestructura ferroviaria y que iba a poner en servicio en el año 2010 un total de 1.150 nuevos kilómetros de línea de altas prestaciones.

Pues bien, esta presentación provocó una desolación en la opinión pública gallega, y también, por supuesto, en nuestro grupo parlamentario, porque no se encontraba en este horizonte ninguna referencia al AVE de Galicia. Esto motivó iniciativas parlamentarias de nuestro grupo, de las que estamos todavía a día de hoy esperando respuesta, y titulares de los más importantes medios de comunicación de Galicia como que «Galicia queda descolgada de las líneas de AVE de tercera generación —el País Vasco, Valencia, e incluso Extremadura, mantienen el año 2010 como horizonte—, o titulares de auténtica queja, como Zapatero asegura que España será el país con más red de AVE del mundo en 2010, año en el que aún no circulará en Galicia. Todo ello teniendo en cuenta, señorías, que hay una resolución reiteradamente aprobada en este Congreso de los Diputados que dice que en el año 2009 tiene que existir una conexión ferroviaria de Galicia con la meseta, compromiso que está absolutamente incumplido.

Partiendo de esta reflexión que nosotros compartimos, apoyaremos la iniciativa del Grupo Mixto en su punto primero, que habla de la construcción de un *by pass* en Betanzos como forma de agilizar la comunicación entre A Coruña y Ferrol. Nos parece una reivindicación justa.

Existe la petición de un compromiso de mejorar los servicios diurnos de larga distancia con origen y destino en Galicia. Es una realidad que estas comunicaciones de larga distancia tienen un material en estos momentos que está totalmente obsoleto, que no tiene parangón ninguno

con el que circula por otras vías del Estado y es imprescindible y urgente, como venimos reivindicando, su sustitución y dotarlos de material Talgo de la serie séptima o de material de la última generación. Tiempos de viaje de 14 horas son absolutamente incompatibles con un servicio público moderno y de calidad.

Se plantea también en esta iniciativa un tema que ha venido preocupando al Grupo Parlamentario Popular, que son las conexiones nocturnas desde las ciudades gallegas con Madrid. Ni los trenes que unen en estos momentos A Coruña y Vigo por Ourense con Madrid, que son trenes hoteles, están a la altura de las circunstancias.

Nosotros mismos, el 6 de abril del año pasado, preguntábamos al Gobierno por la renovación de los trenes hoteles y nos contestaba que se estaban manteniendo contactos con patentes Talgo, que es la mantenedora del material, para aplicar un plan de acción dirigido a llevar actuaciones que afecten tanto al interiorismo como al confort de los coches del tren hotel citado. La realidad es que desde el mes de junio del año 2006, que se nos dio esta respuesta hasta la actualidad, esos trenes no han sido renovados, esos trenes siguen teniendo el bajísimo nivel de confort y de calidad que nosotros denunciábamos y nada hay al respecto. Por tanto, nos parece importante insistir en este tema, al igual que la conexión de los famosos tren estrella, que son, eso sí, todavía mucho más terciaristas que los que me acabo de referir.

Plantea el señor Rodríguez en su iniciativa dotar de material R598 a todos los itinerarios regionales de Galicia, y es aquí donde nosotros hemos hecho una referencia en nuestra enmienda porque en esta Comisión, en la que aprobamos también proposiciones no de ley, el 16 de marzo de 2005 aprobamos una proposición no de ley de mi grupo parlamentario que ordenaba que con carácter inmediato el Gobierno incorporarse a la línea ferroviaria regional entre Ourense y Santiago, gestionada por Renfe Operadora, los nuevos trenes Nexus, similares a los que enlazan las ciudades del corredor atlántico.

Han pasado, señorías, más de 25 meses y el Gobierno y Renfe Operadora no ha cumplido este compromiso, porque no se puede calificar de cumplir el compromiso el parche de introducir un tren de la serie 598 un servicio sólo diario entre Ourense y Santiago. Esto no es lo comprometido, esto es un parche que en modo alguno satisface a los usuarios del tren de Ourense ni a los de Santiago, y desde luego sí que hay razones más que justificadas para que se ponga este servicio, primero porque lo hemos aprobado, y segundo, porque en estos momentos ya hay suficientes unidades de este tipo de tren para proporcionar un servicio igualitario en Galicia, salvo que, como se viene evidenciando constantemente, el Partido Socialista mantiene una dualidad en el territorio gallego. Unos son ciudadanos de primera, los que viven en el eje costero, y otros somos ciudadanos de segunda, los que vivimos en el interior de Galicia, por mucho plan de reequilibrio territorial que se diga.

Señorías, nosotros también estamos de acuerdo con la implantación que se pide de un servicio regular de cercanías entre las áreas metropolitanas de A Coruña-Ferrol, Vigo-Pontevedra y Santiago-Vilagarcía. Lo hemos petitionado reiteradamente con iniciativas hace muy poco tiempo, en concreto el 15 de marzo de 2007, los hay en otras áreas metropolitanas de España con menos población y no hay ninguna razón para que no se pueda pedir y obtener esos servicios.

Finalmente, quiero referirme a nuestra enmienda, relativa al cumplimiento de una proposición no de ley. Parece absurdo que estemos en una Comisión de Fomento para pedir que se cumpla una proposición no de ley que hemos votado y aprobado aquí hace más de 25 meses, pero lamentablemente tengo que hacer esta petición porque nada de lo que se pidió se cumplió, ni lo que dije respecto de los trenes Nexus, ni lo que dije sobre la renovación con trenes más modernos y de mejores prestaciones del material móvil que actualmente prestan los servicios ferroviarios regionales en la línea electrificada entre Ourense y Vigo —aquí sigue operando el mismo material, señor Rodríguez—, ni tampoco la incorporación a la línea Coruña-Ferrol-Lugo-Monforte-Ourense de un material TRD 594 que aumente la frecuencia de los servicios y que reduzca los tiempos de viaje de forma que se revitalice el uso del tren en estos itinerarios. Y, por supuesto, tampoco se ha cumplido la exigencia de esta Comisión de que se elaborara un plan de mejora de la conexión ferroviaria de la comarca de Valdeorras con el resto de Galicia y viceversa, cuya primera medida tendría que ser rebajar sensiblemente los precios del billete de los trenes de largo recorrido para desplazamientos dentro de la comunidad autónoma.

Señor Rodríguez, usted se ha referido a que, como consecuencia de la implantación de ese único servicio diario entre Ourense y Santiago de trenes de la serie 598, los valdeorreses se han quedado sin conexión con el tren matutino que enlaza Ourense y Santiago al haberse modificado esos horarios, es decir, no sólo no elaboramos un plan específico para esta importante comarca de Valdeorras, sino que encima se toman decisiones que les perjudican y que han provocado una justa reacción de los representantes políticos, ciudadanos y empresariales de esta comarca.

Concluyo pidiéndole al señor Rodríguez que tenga en cuenta que las iniciativas parlamentarias las intentamos consensuar con todos los grupos y que nuestra proposición no de ley no pide nada que antes el Grupo Mixto, el BNG, no haya votado en esta Comisión, porque gracias a sus votos y los de otros grupos parlamentarios sacamos adelante nuestra iniciativa.

La preocupación del Grupo Parlamentario Popular por la situación del tren en Galicia no se ha reducido, se ha agravado al ver los síntomas tan preocupantes que se evidencian de un balance del PEIT como el que antes cité, como el hecho de que la conexión de Galicia con la meseta Lubián-Ourense, que tiene que estar operativa en 2009, al día de la fecha ni tan siquiera han comenzado

las obras; de los subtramos que tiene este Lubián-Ourense sólo se han licitado y adjudicado proyectos de Lubián-Vilabella y de Vilabella-Vilariño de Conso, pero nada sabemos de los otros trayectos, ni tan siquiera se han licitado los proyectos de estas obras. ¿Cómo es posible, por tanto, que se sigan reiterando por los representantes del Gobierno que se cumplirán los plazos? ¿Qué pasa? ¿Qué aún encima de no cumplir los compromisos se pretende engañar a la ciudadanía? Nosotros denunciaremos una vez más, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, el incumplimiento flagrante del Gobierno socialista para con Galicia. No podemos estar complacientes ante esta situación y pedimos una vez más que se cumpla y que no se margine a nuestro territorio.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde ahora el turno de intervención al portavoz del Grupo Socialista, el señor Louro.

No obstante, antes he de decir que habíamos fijado como hora de votación la una, y como eso ya es imposible, dado lo que queda, este presidente ve difícil que votemos antes de las dos.

Señor Louro, tiene S.S. la palabra.

El señor **LOURO GOYANES**: La proposición no de ley que estamos sometiendo a debate en esta Comisión de Fomento tiene relación, como bien decían los portavoces que me precedieron en el uso de la palabra, con el desarrollo ferroviario en la Comunidad Autónoma de Galicia y sus conexiones con el exterior. Es una preocupación reiterada del señor Rodríguez y es una preocupación que en algún momento ha compartido el Grupo Parlamentario Socialista pero que en este momento ya no podemos compartir.

Es cierto que sigue existiendo un déficit ferroviario, tanto en sus equipamientos viarios como en sus equipamientos rodantes en Galicia, pero en este momento, señoras y señores diputados, hay razones para la esperanza y hay razones para el optimismo. Las razones para la esperanza y para el optimismo derivan de las distintas iniciativas y de las distintas actuaciones que ha puesto en marcha el Gobierno de España.

Señorías, hoy, en Galicia, estamos mucho más tranquilos de lo que estábamos hace algún tiempo en relación con las actuaciones de carácter estratégico en materia de velocidad alta y de alta velocidad. En este momento todos los tramos de la línea de velocidad alta entre A Coruña y Vigo están en fase de ejecución o están en fase de proyecto, pero podemos decir que ya están todos los proyectos realizados y están todas las obras licitadas y en fase de inicio.

En cuanto a la línea de alta velocidad entre Ourense y Santiago de Compostela hay que decir lo mismo, señorías. Todos los tramos están en fase de ejecución, y en lo que atiende a la línea Lubián-Ourense, lo que es la conexión de Galicia con el exterior, hay que decir que felizmente la declaración de impacto ambiental ha sido publicada positivamente en el Boletín Oficial del Estado

y todos los tramos de esta línea están en este momento en fase de licitación para la redacción del proyecto constructivo. Por tanto, las actuaciones de carácter estratégico, señorías, están en marcha, y eso nos da mucha tranquilidad, pero hay que decir además que el Gobierno de España, a través de Renfe y de Adif, está haciendo importantes inversiones en la red convencional en Galicia.

Señorías, en el ejercicio económico del año 2007 para Galicia se han presupuestado 640 millones de euros. No es ninguna broma. No tiene precedentes históricos en Galicia ese volumen de inversión. Por tanto, yo les pediría a los portavoces, y particularmente a los portavoces del Partido Popular, que no nieguen la evidencia, que no nos trasladen esa falta de visión que ellos tienen sobre lo que sucede en Galicia, porque en Galicia se ha iniciado un ritmo inversor que ya no tiene vuelta atrás. Cuando se está ejecutando un tramo como Ourense-Santiago de Compostela en condiciones de alta velocidad para poder circular a velocidades entre 340 y 350 kilómetros por hora, señorías, obviamente los tramos entre Ourense y sus conexiones con la meseta tienen que hacerse en las mismas condiciones. Y digo que se ha iniciado un ritmo inversor que no tiene precedentes, y continuará porque los objetivos están trazados y alcanzados y están recogidos en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte. Por tanto, señorías, no hay razón para la preocupación, aunque obviamente, hay que estar muy atentos, hay que seguir lo que está haciendo el Gobierno, seguir lo que está haciendo el Ministerio de Fomento porque son obras de gran alcance las que se están haciendo en Galicia y sus conexiones con el exterior.

En concreto, la proposición no de ley que sometemos a consideración tiene siete puntos, de los que hay que decir —y yo lo digo con satisfacción porque si fuera lo contrario tendría que estar probablemente en otra posición— que, en relación con el primer punto, el Ministerio de Fomento está llevando a cabo los estudios informativos necesarios para decidir el trazado de la conexión ferroviaria de alta velocidad entre A Coruña y Ferrol, de acuerdo con los mandatos parlamentarios y de acuerdo con lo establecido en el PEIT, y en concreto se contempla el *by pass* de Betanzos-Infesta. Podemos decir que, tan pronto como se disponga de esos estudios informativos, y en cuanto se disponga del estudio informativo del *by pass* será sometido a información pública y se procederá a la declaración de impacto ambiental y a la realización de los proyectos constructivos, por tanto, esa preocupación, señorías, está en fase de ejecución por parte de quien tiene que hacerlo, que es el Ministerio de Fomento.

En relación con el segundo punto que plantea esta proposición no de ley hay que decir que Renfe va a mejorar los servicios diurnos de larga distancia con Galicia, de acuerdo con la disponibilidad de las nuevas infraestructuras que permitan reducir los actuales tiempos de viaje, y hay que decir en este sentido que

la nueva línea de alta velocidad hasta Olmedo permitirá una mejora del tiempo de viaje en torno a una hora entre Madrid y Ourense, y eso, señorías, va a ser rápido; entre Madrid y Ourense, entre Madrid y A Coruña, entre Madrid y Santiago, entre Madrid y Vigo, entre Madrid y Pontevedra, utilizando material de rodadura desplazable adaptado a las condiciones específicas de la referida línea, es decir, tracción diesel y el resto de condiciones como las actuales. Está previsto utilizar material Talgo de la serie sexta, cuyas prestaciones son idénticas a las ofertadas con los actuales productos Talgo 200 que circulan entre Madrid y Málaga y Alaria entre Madrid-Algeciras, Madrid-Huelva, Madrid-Logroño, etcétera. Estas son las previsiones que tiene el Ministerio de Fomento a través de sus distintos organismos.

En relación con el tercer punto hay que decir que, en función del desarrollo de las infraestructuras ferroviarias y de la evolución de la demanda, los servicios estrella actuales serán sustituidos progresivamente por tren hotel y los servicios diurnos se realizarán con material Talgo pendular remodelado, que mejorarán sustantivamente las prestaciones actuales.

En relación con el punto cuatro hay que decir que el parque actual de trenes de serie 598 es insuficiente para atender a todos los servicios de media distancia que se prestan en Galicia. Los trenes de la serie 598, por disponer de 190 plazas, se utilizan para zonas de mayor demanda, tal es el caso de A Coruña, Santiago, Pontevedra, Vigo. Y, por último, Renfe contempla la modernización del parque de media distancia existente en esta comunidad, en concreto todos aquellos trenes con una antigüedad superior a 16 años.

También en relación con el punto cinco debemos manifestar que actualmente Renfe-Operadora está llevando a cabo un estudio de movilidad en las áreas metropolitanas de Galicia, área metropolitana Vigo-Pontevedra, área metropolitana Coruña-Ferrol, área metropolitana entre Santiago y Villagarcía. Estos estudios nos van a permitir disponer de la información suficiente para determinar la viabilidad de implantar progresivamente esos servicios de Cercanías.

En relación con el punto seis hay que decir que las actuaciones previstas para la modernización de la red ferroviaria en Galicia son las que figuran en el PEIT, y la red convencional también es objeto, lo decía al principio de mi intervención, de actuación preferente por parte del ministerio, y en ella se han realizado y se están realizando importantes inversiones para que tengan el nivel de calidad adecuado. Se puede citar la renovación hecha entre Ourense y Vigo, donde se han invertido del orden de 16,5 millones de euros, y son renovaciones progresivas; la renovación entre Ourense-Monforte y Lugo, donde se están invirtiendo del orden de 106,43 millones de euros, y la mejora de señalización entre Ourense y Santiago, donde se han invertido 6,92 millones de euros. Estas y otras inversiones adicionales ya realizadas son inversiones importantes y que se contemplan en el contrato programa Estado-ADIF. Por tanto, señó-

rías, hay inversiones en lo que atiende a alta velocidad y hay inversiones en lo que atiende a la red convencional.

Nosotros, en todo caso, valoramos esta proposición no de ley, la consideramos y la enmendamos, y la enmienda que nosotros planteamos tiene seis puntos y esperamos que, en base a la misma, seamos capaces de llegar a un entendimiento con el grupo que presenta esta proposición no de ley y con los demás grupos enmendantes. Quiero reafirmar nuestra disposición al acuerdo, pero en ningún caso podemos compartir la desesperanza o el pesimismo que sistemáticamente traslada el Grupo Popular. Creo sinceramente que esta desesperanza o pesimismo está siendo catalizado por los procesos electorales en curso y hace que el Partido Popular cada vez tenga más tristeza, cada vez tenga más desesperanza y cada vez tenga más pesimismo, pero, por favor, señores del Partido Popular, no lo trasladen ustedes a las actuaciones que está haciendo el Ministerio de Fomento en Galicia y en el conjunto de España porque nada tiene que ver con lo suyo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario de los que no han intervenido hasta ahora desea posicionarse? **(Pausa.)**

— **RELATIVA A ACORDAR EL DESALOJO DEL ACUARTELAMIENTO MILITAR DE HOYA FRÍA, EN EL MUNICIPIO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002217.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, señorías, al punto número 9: Relativa a acordar el desalojo del acuartelamiento militar de Hoya Fría, en el municipio de Santa Cruz de Tenerife, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Señor Matos, tiene S.S. la palabra para defender su proposición no de ley.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular adelantando que el Grupo Parlamentario Popular se encuentra muy satisfecho, muy contento por los datos que se manejan con respecto a las próximas elecciones; está un poco triste, sí, por la actuación del Gobierno socialista, sobre todo en lo que se refiere a Galicia. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

Señorías, en lo que va de legislatura se ha puesto de manifiesto que el principal problema que tiene la vivienda protegida es la carencia de suelo, es la carencia o lo poco desarrollado de los patrimonios públicos de suelo; es en el suelo donde se van a hacer esas viviendas protegidas, ya sean de iniciativa pública como de iniciativa privada, donde radica el principal problema. Yo creo que hemos coincidido todos los grupos parlamentarios en que es una auténtica necesidad que todas las administraciones públicas se impliquen en la gestión, en el

desarrollo y en la constitución de esos patrimonios públicos de suelo, y digo todas las administraciones públicas incluida la estatal, así lo llevaban todos los grupos parlamentarios, el Partido Socialista también cuando compareció a las elecciones, y también el presidente Zapatero en el discurso de investidura habló de que se iba a poner a disposición de los planes de vivienda todo el suelo de titularidad estatal que podía albergar viviendas, uso residencial y, por lo tanto, vivienda protegida. Esta necesidad de contar con este suelo y de la implicación de todas las administraciones públicas, incluida la estatal, se hace más palpable en los archipiélagos, en las islas, donde el territorio es muy limitado y, por lo tanto, se hace más necesario que nunca, y hay que decir que en el archipiélago canario hasta la fecha el Gobierno no ha cedido ni un solo metro cuadrado para los planes de vivienda. En el municipio de Santa Cruz de Tenerife existe un acuartelamiento, el acuartelamiento militar de Hoya Fría, cuyo plan general, con muy buen criterio, lo califica como urbanizable, de uso residencial y dotacional sanitario, y es un terreno de cerca de 600.000 metros cuadrados al que el plan general le asigna una capacidad para desarrollar 1.862 viviendas.

El municipio de Santa Cruz de Tenerife es un municipio tremendamente colmatado; está limitado por el mar, por un lado, por la cordillera de Anaga por el otro, está unido por calles ya al municipio de La Laguna, y por lo tanto, la única capacidad que tiene de crecimiento es hacia el suroeste, y en el suroeste se encuentra una barrera infranqueable, compuesta por la refinería de petróleo y por el acuartelamiento de Hoya Fría, de 600.000 metros cuadrados. Y tengo que decir que en una visita hace muy pocas semanas del ministro de Defensa ya habló de que se estaba elaborando un plan de concentración de unidades militares que tenía como fin crear un gran acuartelamiento uniendo los acuartelamientos de Los Rodeos y Las Raíces y porque el ministerio era consciente de que los acuartelamientos existentes, y el de Hoya Fría en particular, se estaban manteniendo unidades al 20 o al 30 por ciento de su capacidad, es decir, que es un suelo de uso militar calificado de uso residencial pero que está al 20 por ciento de su capacidad, y nosotros creemos que esto no es un uso racional del suelo, que se puede trasladar el acuartelamiento de Hoya Fría, que está al 20 por ciento, a otros acuartelamientos, incluso mientras se hace ese plan de concentración, y liberar este suelo que es absolutamente necesario para la ciudad. Esto sí sería dar un uso racional al suelo, y precisamente por un uso racional del suelo es por lo que también aboga el programa socialista para Canarias, el programa de don Juan Fernando López Aguilar, que dice textualmente: Fomentaremos la utilización racional del suelo en función de la necesidad de la demanda en función del crecimiento de la población según un modelo compacto sustentable. Lo he leído en la versión original porque la copia en este momento se encuentra en ignorado paradero. Por eso nosotros proponemos que el Parlamento inste al Gobierno a acordar

el desalojo en el menor plazo de tiempo posible del acuartelamiento militar de Hoya Fría en función de los términos fijados en el plan general del municipio, que es suelo urbanizable de uso dotacional a desarrollar por el sistema de ejecución pública de cooperación, con capacidad para 1.862 viviendas, y además acordar también, previos los trámites oportunos, la incorporación de las parcelas de uso residencial resultante a los planes de vivienda autonómico o municipal y su destino a la promoción de viviendas protegidas.

Por el Grupo Parlamentario Socialista se presentó una enmienda de sustitución en la cual se proponía que el Congreso de los Diputados instara al Gobierno a impulsar conversaciones entre las distintas administraciones implicadas. Yo creo que esto es suavizar demasiado los términos con respecto a las necesidades que tenemos en el municipio de Santa Cruz de Tenerife, y además en la enmienda nada se dice sobre el destino de las parcelas para vivienda protegida. Por eso hemos presentado, si lo acepta el Grupo Parlamentario Socialista, una enmienda transaccional en la cual se suprime lo de «acordar el desalojo» por «iniciar los trámites dirigidos al traslado del acuartelamiento militar de Hoya Fría», y manteniendo por supuesto que el destino de las parcelas resultantes se dediquen a viviendas sujetas a cualquier régimen de protección.

Por ello es por lo que les solicitamos el apoyo de los grupos de la Cámara ante una iniciativa que lo que pretende es dotar de capacidad de crecimiento a la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, de utilizar un suelo que no está siendo utilizado en estos momentos sino al 20 por ciento por Defensa, que está calificado para uso residencial y que es absolutamente necesario para desarrollar los programas de vivienda en este municipio.

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

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Desde el Grupo Socialista entendemos que la proposición no de ley, tal y como ha sido planteada inicialmente por el Partido Popular, nos parece confusa, y me explico. Es confusa en el sentido de que mezcla dos cuestiones que una es competencia, evidentemente, de esta Comisión, como es el tema de a qué se van a destinar los terrenos desafectados, bien sea por el Ministerio de Defensa, bien sea por el Ministerio de Fomento, o en definitiva por Patrimonio del Estado, y otra cuestión que previamente hay que aclarar es qué es lo que piensa hacer Defensa con esos terrenos.

Yo creo que el que hayamos mezclado un debate con el otro se presta a confusión, pero todavía puede haber alguna confusión más cuando se dice a qué se tiene que destinar y cómo se tiene que destinar, porque no solamente están implicados el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Vivienda, sino que también se implican por otro lado el Ayuntamiento o el municipio de Santa

Cruz de Tenerife y la Comunidad Autónoma de Canarias. Por tanto, yo creo que esto debería de haber tenido otro tipo de tramitación, así se pensó incluso en la Mesa, pero finalmente prevaleció la voluntad del grupo que presentaba la proposición no de ley, y era que esta proposición no de ley (que en principio yo creía que se debería de haber tramitado en Defensa, puesto que es donde está el cuello de botella para el conjunto de lo que se propone en la misma) se tramitara en la Comisión de Fomento y Vivienda.

También calificaría la intervención de algo oportunista, y me explico. El Grupo Popular ha estado en el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, ha estado en el Gobierno de la nación, ha estado en posiciones en las que podía haber iniciado evidentemente con anterioridad estas actuaciones, y no lo ha hecho, y quiero decir, porque lo ha dicho también el señor Matos, que el ministro en su visita ya dijo que se están realizando actuaciones en este sentido, y no solamente eso sino que el Partido Socialista de Canarias y una compañera precisamente miembro de esta Comisión, la compañera Gloria Rivero, también ha hecho gestiones ante el Ministerio de Defensa para que efectivamente, como consecuencia de ese plan de concentración de unidades en Canarias, se pueda hacer el traslado de lo que queda en el acuartelamiento de Hoya Fría y que esos terrenos, a través de un acuerdo que tendrá que haber entre el Ministerio de Defensa y el ayuntamiento en primera instancia, se puedan destinar, como ya viene siendo práctica por el Gobierno socialista, a vivienda protegida. Efectivamente es un compromiso del Gobierno socialista que ya se está desarrollando, y ya sabemos que son más de 16 millones de metros cuadrados de patrimonio del Estado pertenecientes a los distintos ministerios los que ya se están destinando a vivienda protegida.

Nuestra enmienda va en ese sentido de que se produzca ese acuerdo entre el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y el Ministerio de Defensa en cuanto al traslado de las unidades y al destino de ese suelo a los planes de vivienda del municipio y de la comunidad autónoma. En nuestra enmienda sí hay una referencia, dice: para permitir el desarrollo de los terrenos en los que se asienta, en los términos fijados en el plan general del municipio de Santa Cruz de Tenerife. O sea, que sí queda ahí de alguna forma implícito el que esos terrenos se destinen a vivienda.

Es verdad que la transacción que plantea el Grupo Popular está más matizada y que a nosotros no nos parece mal, porque es un compromiso del Ministerio de Vivienda que todo el suelo patrimonio del Estado que se desafecte y posteriormente se destine para vivienda, sea lógicamente para vivienda protegida. ¿Y cuál es la cobertura para llevar esto adelante? Pues la cobertura, como bien saben SS.SS., es que existe un convenio entre la Comunidad Autónoma de Canarias y el Ministerio de Vivienda a través del cual lo que se tiene previsto dentro del Plan de Vivienda 2005-2008 es la construcción en el año 2005 de 2.800 viviendas, en el año 2006 de 3.476,

en el año 2007 de 3.670 y en el año 2008 de 3.690. Por tanto, entendemos que a través de estos mecanismos, es decir, por el acuerdo o convenio entre Defensa y municipio, cesión de esos suelos al ayuntamiento, y a través del convenio entre comunidad autónoma y Ministerio de Vivienda, efectivamente se pueda acometer la actuación para que en esos terrenos se haga vivienda con algún tipo de protección, con las figuras que también están contempladas en el Plan de Vivienda 2005-2008 y que suscribió, como he dicho anteriormente, el Gobierno de la comunidad autónoma.

En el Grupo Socialista, señora presidenta, nos hubiese gustado que este debate se hubiera producido libre de las limitaciones del proceso que todavía se tiene que producir de desafectación por parte del Ministerio de Defensa, un debate para estudiar cómo en ese suelo ya desafectado y perteneciente al municipio de Santa Cruz de Tenerife se va a construir vivienda protegida, algo que no es ninguna novedad, puesto que el Ministerio de Vivienda viene desarrollando esta actividad en distintos municipios.

Para terminar, me gustaría resaltar, porque creo que no debe de pasar esto al olvido, la diferencia que se produce en estos momentos entre la forma de gestionar ese suelo por parte del Gobierno Socialista y como se venía haciendo anteriormente. No lo quiero hacer con la intención de polemizar, pero cuando se nos insta desde el Partido Popular a hacer algo con tanta insistencia y con tanta voluntad, decirle que me parece bien que el Partido Popular sea un converso en esta materia, claro, converso porque yo tengo aquí algunos datos de cómo se hacía esto anteriormente con el Ministerio de Defensa; se hacía mediante la subasta y mediante un sistema de puja al alza, algunas de las últimas actuaciones se hicieron en Valladolid, en los terrenos de Plaza del Ejército se vendió suelo para vivienda libre, que estaba valorado en 6,2 millones de euros, por 15,8 millones de euros; en Cáceres, en un antiguo cuartel, se recalificaron para vivienda libre, una vez recalificado fueron tasados en 3,1 millones de euros, pero se vendieron en subasta, que es el método de puja al alza, por 7,9 millones de euros, más del cien por cien, y así podría poner algunos ejemplos más. Por tanto, señor Matos, bienvenido a la idea de que el suelo público se tiene que destinar a vivienda protegida, le felicitamos en ese sentido y vamos a aceptar la transacción que nos plantea, porque el Gobierno socialista estaba y está por que los suelos patrimonio del Estado se destinen a vivienda protegida.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE REALICE LAS ACTUACIONES NECESARIAS A FIN DE DOTAR DE UN APARCAMIENTO PÚBLICO A LA ESTACIÓN FERROVIARIA LINARES-BAEZA PARA FACILITAR LA ACCESIBILIDAD Y LA MOVILIDAD DE LOS USUARIOS AL DESARROLLO FERROVIARIO QUE SE ESTÁ DESARROLLANDO EN LA PROVINCIA DE JAÉN. PRESEN-**

TADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/002223.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al último punto del orden del día: proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a que realice las actuaciones necesarias a fin de dotar de un aparcamiento público a la estación ferroviaria Linares-Baeza para facilitar la accesibilidad y la movilidad de los usuarios al desarrollo ferroviario que se está desarrollando en la provincia de Jaén, presentada por el Grupo Socialista. Tiene la palabra el señor Quirós.

El señor **QUIRÓS PULGAR**: La estación de Linares-Baeza es uno de los nudos ferroviarios más importantes de Andalucía como eje de vertebración, tanto para el transporte de viajeros como para el transporte de mercancías, hacia toda Andalucía. Constituye además para Jaén el acceso de media provincia al ferrocarril, hecho al que hay que añadir que va a ser la estación de referencia de distribución para todo el transporte de mercancías de Andalucía, lo que confiere perspectivas de futuro importantes. En este sentido y en este marco se encuadra la iniciativa que presentamos el Grupo Parlamentario Socialista para su aprobación en esta Comisión de Fomento, pero hay que decir que, gracias al Gobierno Zapatero, se está impulsando el desarrollo ferroviario de la provincia de Jaén, hemos vuelto a los mapas ferroviarios, están en marcha los proyectos de infraestructura y de mejora de los servicios ferroviarios que necesita esta provincia para su desarrollo.

Esta actuación es nueva y se suma a la ya incluida en el programa de medidas de activación Jaén XXI y, como no veo ningún diputado del Partido Popular de mi provincia, les quisiera decir, para quien no conozca este programa de medidas de activación Jaén XXI, que estamos hablando del mayor compromiso político que ha tenido la provincia de Jaén por parte de un Gobierno central, y se hace para recuperar los ocho años perdidos con los gobiernos del Partido Popular, donde batimos récords en ocupar los últimos puestos en la inversión de los Presupuestos Generales del Estado. La prueba más palpable de lo que estoy diciendo es que durante estos ocho años no se hizo ninguna obra de infraestructuras para el desarrollo de la provincia de Jaén, dejándonos además en materia ferroviaria aislados del desarrollo ferroviario en alta velocidad de Andalucía y proyectando un tren de tercera categoría para nuestra conexión con Madrid, y es que, señorías, el Partido Popular planificó el aislamiento de Jaén y de Almería de la red andaluza de alta velocidad, que tenía como eje de distribución la estación de Córdoba. Jaén no podía conectarse en trenes de alta velocidad por Andalucía, solamente hacia Madrid, pero esto era también otra quimera; el AVE que el Partido Popular vendió a bombo y platillo era de tercera categoría, no iba a circular a más velocidad de 150 kilómetros por hora, la prueba es que actualmente se está

haciendo una obra complementaria para corregir el proyecto que el Partido Popular dejó encima de la mesa entre Linares y Valdollano y que los socialistas tuvimos que licitar para no retrasar la obra. Pues bien, actualmente se está realizando un proyecto complementario, como he dicho anteriormente, para permitir que los trenes que circulen lo hagan a velocidades superiores a los 200 kilómetros por hora. Los proyectos de las obras de los tramos de Jaén-Linares de la línea de altas prestaciones Jaén-Madrid, que el Gobierno socialista va a licitar este año, se está elaborando ya con los estándares de alta velocidad para que esta provincia tenga de verdad un servicio ferroviario moderno.

En definitiva, señorías, gracias al Plan estratégico de infraestructuras y transporte, que incluyó las actuaciones para esta provincia, y gracias al programa de medidas de activación Jaén XXI, que las está priorizando, vamos a tener trenes de altas prestaciones que combinan, como ustedes saben, la alta velocidad de viajeros con el transporte de mercancías, que no va conectada a la red de alta velocidad de Andalucía, como del resto de España, gracias a la construcción de la línea de altas prestaciones Jaén-Córdoba y Jaén-Madrid, con una inversión de más de 1.200 millones de euros. Pero en la provincia de Jaén no vamos a esperar a que esta mejora de infraestructuras también mejoren los servicios ferroviarios, y en este sentido se está trabajando con Renfe y ya ha dado su fruto, pues desde febrero del año 2006 contamos con un nuevo servicio hacia Madrid que viene a suplir la pérdida de servicios por la desviación de los trenes de larga distancia, como he dicho anteriormente, por el eje de Córdoba que planificó el Partido Popular. Renfe está estudiando también otra propuesta de mejora para los servicios ferroviarios de la provincia de Jaén que conlleve un incremento de servicios ferroviarios hacia Andalucía. En definitiva, se van a incrementar los servicios propios que mitiguen la pérdida de los trenes de largo recorrido que circulan ahora por el eje de Córdoba, la provincia de Jaén va a salir bastante beneficiada, ganando, ya que los servicios propios son los que realmente se adaptan a nuestras necesidades.

Señorías, la provincia de Jaén está en un periodo de transición, de reajuste, para contrarrestar, como he dicho anteriormente, el aislamiento ferroviario que planificó el Gobierno del Partido Popular para Jaén. Las actuaciones que están en marcha actualmente en materia ferroviaria del Gobierno socialista van a devolver a la provincia a los mapas ferroviarios con el protagonismo que le corresponde por su posición geoestratégica, en definitiva, Jaén ha cogido de nuevo el tren de desarrollo ferroviario y esta actuación que solicitamos al Gobierno viene a apoyar este impulso ferroviario, ya que va a facilitar la accesibilidad y la movilidad ferroviaria a media provincia de Jaén.

No quería finalizar sin también señalar un beneficio directo para los ciudadanos que viven en la entidad menor de Linares-Baeza, que verán descongestionado el tráfico de la zona de la estación ferroviaria, mejorando

la seguridad vial y haciendo más transitable también todo el entorno de la estación. En definitiva, señorías, con los socialistas la estación de Linares-Baeza va a tener de nuevo el protagonismo que le corresponde por ser una estación clave para el transporte de viajeros y para la estación de referencia de distribución de todo el transporte ferroviario de Andalucía.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): En este punto no se han presentado enmiendas y pasemos al turno de fijación de posición. Tiene la palabra el señor Mancha.

El señor **MANCHA CADENAS**: Vamos a intentar ser lo más concisos posible, me indican mis propios compañeros, y terminamos la sesión de esta mañana con una proposición no de ley donde la motivación se elabora a mayor gloria del PSOE, y por supuesto intentando cercenar al PP, porque es la política que practican ustedes: siempre mirar para atrás, como la estatua de sal en que se van a convertir. El *petitum* de la iniciativa... (**Rumores.**)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Perdone, señor Mancha. Señores diputados, guarden silencio y respeten la palabra, por favor.

El señor **MANCHA CADENAS**: El *petitum* de la iniciativa es de una simpleza extraordinaria, en definitiva, el diputado jienense insta a su propio Gobierno a que trabaje, a que haga algo por Jaén y que dote de aparcamiento público la estación ferroviaria Linares-Baeza. Parece, señor Quirós, algo así como la que se nos viene encima con los mapas ferroviarios, con los nudos de vertebración, con los trenes de altas prestaciones, y sin aparcamiento público en Linares-Baeza. Como siempre, el PSOE comienza la casa por el tejado, y viendo la parálisis que sufre el Ejecutivo del señor Rodríguez Zapatero, se adelanta e insta a su propio dirigente a que, primero, la estación; ya llegará el tren cuando gobierne nuevamente el Partido Popular. Me recuerda S.S. aquel candidato a las elecciones municipales repleto de promesas electorales que en un acto público dijo a sus convecinos: «Y además construiremos un puente sobre el río», y un oyente le espetó: «¡Pero si no tenemos río!», y el candidato con firmeza contestó: «Pues también haremos un río». Eso le sucede usted, señoría.

Y digo yo, ¿por qué se pide esta actuación cuando la legislatura está a punto de finalizar? ¿Por qué han hecho ustedes un silencio en estos tres larguísimos años? Existe un fétido olor electoralista, pero eso está dentro de su guión. Aplauda su proposición, que en definitiva viene a decir: requerimos un aparcamiento público y ya llegarán los trenes. Votaremos afirmativamente porque todo lo que beneficie a su provincia será aplaudido por el Partido Popular, lo que no está bien, y eso claramente es un ejercicio de demagogia barata, es que diga textual-

mente, como acaba de pronunciar: Esta actuación se hace para recuperar los ocho años perdidos en los gobiernos del PP, donde la provincia de Jaén ocupa el furgón de cola en los presupuestos generales y no se verificó ninguna obra de infraestructura para el desarrollo de esta provincia dejándola aislada de Andalucía. Es decir, señorías, que desde 1996 a 2004, España, Andalucía y Jaén no existían: no se creó empleo, no se realizaron políticas sociales, hubo una ausencia de infraestructuras y se olvidó de la agricultura, fue la peste; lo digo por aquello de la memoria histórica, tan en boga ahora para ustedes, los socialistas, a don Felipe González le sucedió don José Luis Rodríguez Zapatero. El señor Quirós no ha podido articular otro tipo de debate, y S.S. lo entenderá: los Gobiernos del señor González jamás apostaron por Jaén, ni una sola obra emblemática puede usted referirme en los 14 años de gobierno del señor González, y en 1996 llegó el Partido Popular al Gobierno, y le voy a decir alguna de las actuaciones —rápidamente, señora presidenta—. Primero, la problemática de la más importante fuente de riqueza de Jaén es el aceite, y fue resuelta con total satisfacción por una ministra del PP, la recordada Loyola de Palacio; hasta entonces no había absolutamente nada en cuanto al aceite. Segundo, ustedes se oponen frontalmente a que la planta de fabricación de helicópteros Eurocopter se ubique en Andújar, y se marcha a Albacete con su aplauso. En el campo de infraestructuras me detengo un segundo. Ferrocarril. La línea Madrid-Jaén se encontraba puesta en marcha en la legislatura pasada a iniciativa del PP. En abril de 2004 la situación del corredor era la siguiente: en obras estaban 9 kilómetros, mientras se estaban redactando los proyectos de 25 kilómetros más. Adicionalmente, se encontraba en estudio el resto del corredor, 45 kilómetros, de los cuales 20 ya disponían de declaración de impacto medioambiental, por lo que se podía iniciar la redacción de estos proyectos. En definitiva, lo importante es que al final de la pasada legislatura todo el corredor se encontraba en marcha en sus distintas fases de tramitación, y a principios —y esto es grave— del 2007 la situación sigue exactamente igual. Carreteras. En abril de 2004, todavía bajo el mandato del Gobierno del Partido Popular, el presupuesto consignado en partida para la nueva calzada de Despeñaperros era de 79 millones de euros, 13.000 millones de las antiguas pesetas; la longitud es de 8,3 kilómetros. ¿Conocen cuál es la fecha de puesta en servicio de la infraestructura? En marzo de 2008, es decir, cuatro años para 8 kilómetros; magnífica apuesta, señor Quirós.

Señorías, termino. El anterior Gobierno del Partido Popular, señor Quirós, sí se preocupó en invertir en infraestructuras viarias y ferroviarias en la provincia de Jaén, lo que resulta inaceptable es que tres años después de llegar el Partido Socialista al Gobierno apenas han avanzado las infraestructuras, y lo único que podemos extraer con estos datos es que son ustedes maestros en hacer vanas promesas, que rara vez llegan a realizarse. (**El señor presidente ocupa la Presidencia.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, votaremos las proposiciones en el mismo orden en que figuran en el orden del día. En caso de que tengan enmiendas, preguntaré a sus señorías el sentido de su voto, para saber qué votamos. Votamos la primera proposición no de ley, formulada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre el ataque de barcos de guerra. Como no tiene ninguna enmienda, se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; votos en contra, 32; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la siguiente proposición no de ley, que figura en el punto segundo, formulada por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió, por la que se insta al Gobierno a incorporar mejoras medioambientales en el trazado del AVE, a su paso por las comarcas de Girona. Hay una enmienda del propio Grupo Catalán que obviamente me imagino que ha sido aceptada. Señor Matos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Pedimos votación separada por un lado de los puntos 1 y 4, y por otro de los puntos 2 y 3.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: No se puede hacer.

El señor **PRESIDENTE**: Tras la consulta al letrado, me manifiesta que él no encuentra objeción reglamentaria a esa votación separada.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: De manera reiterada en el Pleno, en cualquier iniciativa que hemos tratado, cuando hay enmiendas no se procede a la votación separada; hay múltiples precedentes en el Pleno, en mociones, en proposiciones no de ley, y en cualquiera que queramos consultar; lo único que tendríamos que saber es si el precedente del Pleno vale para la comisión; eso es lo único que habría que determinar.

El señor **PRESIDENTE**: Si es el mismo precedente.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Yo apelo al consejo del señor letrado. Si no hay objeción, que se vote por separado, porque nosotros tenemos interés en votar de forma diferente, de los cuatro puntos, los dos que se presentan en la proposición no de ley, y los dos que se suman con la enmienda; por lo tanto, si no hay objeción por parte del letrado, yo insisto en que se vote así.

El señor **PRESIDENTE**: El señor letrado —y su interpretación el presidente la va a asumir en sus propios términos— en primer lugar dice que efectivamente no encontraba objeción, pero que si existe un precedente

del Pleno, el precedente del Pleno vale para todos los órganos de la Cámara.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Que se corrija entonces, porque me informan de que en el resto de las comisiones, y aquí creo recordar que también, aunque no estoy seguro, siempre se ha votado por puntos separados, cuando hay una enmienda de adición como es esta.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Si me permite una pequeña observación, eso es así en algunas comisiones, me consta, pero en otras no; o sea, en otras comisiones se ha aplicado el criterio del Pleno, que parece que es lo lógico; no es que en las comisiones no se aplique el criterio del Pleno; se aplica en algunas comisiones —por lo menos en algunas que estoy yo— el criterio del Pleno, en otras, si no se aplica, no sé por qué será, pero el criterio del Pleno normalmente tiene preferencia.

El señor **PRESIDENTE**: Tras esta intervención tomaré una decisión, si les parece.

El señor **POSADA MORENO**: Yo, reconociendo que en efecto en el Pleno ha ocurrido esto y en las comisiones hay diversas formas de interpretación, yo aquí señalaría que no se trata tanto de una enmienda de otro grupo sino —por lo que he visto— de una autoenmienda del propio grupo; por tanto, una autoenmienda, que lo único que hace es perfeccionar un texto, pero sin que intervenga ninguna voluntad de otros grupos, yo creo que responde más bien a cómo sería ese texto si lo hubieran presentado justo unos minutos antes de la discusión, y no probablemente unos meses antes, que es cuando se presentó la proposición no de ley (**La señora Cunillera i Mestres: Dos años.**), o dos años antes; luego no me parece que eso cambie el espíritu, sigue siendo el texto que presenta Convergència i Unió; no creo que se pueda considerar que eso es una enmienda en realidad.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a dar la palabra al autor de la proposición porque debe cerrar el debate antes de que me pronuncie yo. Señor Grau.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Nuestras enmiendas eran de perfeccionamiento de la propuesta de base; en todo caso nuestro grupo no pone objeción a la votación separada.

El señor **PRESIDENTE**: Debido a esta duda interpretativa, ante la cual el presidente recabará a posteriori una interpretación de la Mesa de la Cámara, que me parece que es la fórmula más correcta, pero teniendo en cuenta además una especificidad, que para lo que se pide votación separada es, en última instancia, para el texto de la proposición no de ley que habían presentado y las

enmiendas que se han formulado, voy a acceder a la petición de votación separada.

Por lo tanto, votamos en primer lugar los puntos 1 y 4.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazados. Votamos los puntos 2 y 3.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Votamos la proposición no de ley que figura en tercer lugar, sobre la prolongación de la línea regional de Renfe, de Lleida a Cervera, hasta Sant Guim de Freixenet, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley que figura en cuarto lugar, sobre la conexión ferroviaria entre Vigo y Ourense, a través de Cerdedo (Pontevedra). Esta proposición no de ley tenía dos enmiendas, una del Grupo Parlamentario Mixto, y otra del Grupo Parlamentario Popular. ¿El Grupo Parlamentario Socialista acepta las enmiendas? (**Denegaciones.**) No, con lo cual se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley que figura en el número cinco del orden del día, formulada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a hacer accesibles todas las estaciones de cercanías de la provincia de Málaga.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la proposición no de ley que figura con el número seis en el orden del día, relativa a la autovía Somport-Sagunto, formulada por el Grupo Parlamentario

Popular. Esta proposición no de ley tenía una enmienda del Grupo Socialista, ¿ha sido aceptada? (**Denegaciones.**) No. Se vota, por lo tanto, en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; votos en contra, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley con el número siete del orden del día, relativa al refuerzo de las oficinas de Correos para atender la demanda del voto por correo en las próximas elecciones municipales, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 37; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley que figura con el número ocho en el orden del día, relativa a mejora de prestaciones ferroviarias a y desde Galicia en el horizonte del 2008, formulada por el Grupo Parlamentario Mixto. Aquí hay una transaccional que paso a leer a SS.SS., que será la que someteremos a votación. ¿La tienen todos los grupos? ¿La han leído ya? ¿Se puede votar, por tanto, sin necesidad de lectura? Señor Matos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Señor presidente, volvemos a pedir votación separada de los puntos: el punto 4 por separado, y todos los demás en otra votación.

El señor **PRESIDENTE**: Al ser una enmienda transaccional pro los grupos tengo más dudas que respecto a la proposición anterior; en este caso, voy a someter la enmienda en su totalidad a votación. Vuelvo a repetir que pienso solicitar a la Mesa del Congreso su interpretación, pero en este caso sometemos a votación la enmienda transaccional pactada en su totalidad. Tiene la palabra, señor Rodríguez, como autor de la iniciativa.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, ciertamente la enmienda está básicamente transaccional entre el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Mixto, BNG; de todas maneras, en concreto en el proceso de transacción consulté algo con el señor Delgado en relación con la posibilidad de que la apoyase, solamente es un punto donde hay discrepancia; si fuese posible, yo pediría la votación separada de ese punto nada más porque el conjunto...

El señor **PRESIDENTE**: Intenta la Presidencia encontrar una cierta coherencia interpretativa con lo que en este momento no está resuelto, que es un criterio que aplica la Mesa del Congreso en el Pleno y un criterio

distinto en las comisiones, para lo que yo voy a pedir a la Mesa del Congreso una interpretación general. En la anterior ocasión eran dos puntos que se añadían de una enmienda; en esta es una enmienda transaccional completa; no quiero generar precedentes y que mañana nos pueda doler la cabeza al conjunto de la comisión; esta interpretación salomónica, si quieren ustedes, nos permite que en el futuro podamos tomar una decisión válida para todos; someteré a votación la enmienda en su totalidad.

Vamos a votar la enmienda, tal y como está, en sus seis puntos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley que figura con el número nueve, formulada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa al desalojo del acuartelamiento militar de Hoya Fría, en el municipio de Santa Cruz de Tenerife. Hay también una enmienda transaccional, ¿la tienen

todas SS.SS.? No es necesario, por lo tanto, leerla. Se vota, en consecuencia, la enmienda transaccional como texto de la proposición no de ley.

Efectuada la votación, dijo

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

Finalmente votamos la proposición no de ley que figura con el número diez del orden del día, por la que se insta al Gobierno a que realice las actuaciones necesarias a fin de dotar de un aparcamiento público a la estación ferroviaria Linares-Baeza, formulada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dijo

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

Señorías, se levanta la sesión.

Eran las dos y diez 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**

