



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2007

VIII Legislatura

Núm. 844

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 50

celebrada el miércoles, 13 de junio de 2007

Página

ORDEN DEL DÍA:

Ratificación de la ponencia designada para informar el Proyecto de Ley de creación de la Comisión Nacional del Sector Postal. (Número de expediente 121/000120.)	2
Proposiciones no de Ley:	
— Relativa a la variante de Ordes. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/002326.)	3
— Relativa a las obras correspondientes al desdoble de la carretera N-435. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001227.)	4

	Página
— Relativa a la autovía A-52/A-55 a su paso por el Ayuntamiento de Mos (Pontevedra). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001180.)	8
— Relativa a la adopción de las medidas necesarias para establecer un servicio de lanzadera de AVE entre Madrid y Guadalajara con características similares a las establecidas para la línea de alta velocidad española Madrid-Toledo. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001354.)	10
— Sobre la toma de medidas para reducir el impacto acústico del aeropuerto de El Prat (Barcelona). Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC). (Número de expediente 161/001505.)	15
— Sobre la contaminación acústica emitida por los aviones. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/001375.)	15
— Relativa a medidas para garantizar una operativa de funcionamiento de las pistas del aeropuerto de El Prat compatible con la moderación de su impacto acústico. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/002310.)	15
— Por la que se insta al Gobierno a impulsar un nuevo estudio informativo sobre el desdoblamiento de la carretera N-II en El Maresme. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001731.)	23
— Sobre viviendas desocupadas con carácter permanente. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/002046.)	26
— Sobre fomento del alquiler en España. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/002215.)	30
— Relativa a la disponibilidad de suelo del polígono industrial de Los Camachos de Cartagena, propiedad de Sepes, para solventar el problema del traslado de la industria española del zinc. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002227.)	32
— Relativa al convenio de colaboración entre la Comunidad de Madrid y el Ministerio de Fomento para llevar a cabo las obras de construcción de la R-1 y cierre de la M-50 presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002228.)	35

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

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a dar comienzo a la sesión. El presidente tiene encima de la mesa una propuesta de modificación del orden del día que paso a relatar a SS. SS. y que si no hay inconveniente adoptaríamos. Sería la siguiente. La proposición no de ley que figura en el punto 14.º del orden del día, relativa a la variante de Ordes, se trataría en primer lugar. En segundo lugar quedaría la que está en el orden del día como punto 2.º, la relativa a la autovía A-52/A-55, y de número 3 pasaría a ser la que figura en el orden del día como número uno; no, perdón, me he confundido con el punto 1.º, relativo a la ratificación de la ponencia, por lo que pasaría a ser la que figura como número dos la relativa al desdoble de la carretera, y la

número uno, que es la relativa a la autovía A-52/A-55, pasaría a ser la número tres. ¿De acuerdo? **(Pausa.)** Como estamos de acuerdo, queda aprobada esta modificación del orden del día.

RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR EL PROYECTO DE LEY DE CREACIÓN DE LA COMISIÓN NACIONAL DEL SECTOR POSTAL. (Número de expediente 121/000120.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 1.º: Ratificación de la ponencia designada para informar el proyecto de ley de creación de la Comisión Nacional del Sector Postal. La Presidencia tiene una propuesta de los distintos grupos parlamentarios que todos ustedes conocen. ¿Ratificamos la ponencia? **(Asentimiento.)** Queda ratificada.

PROPOSICIONES NO DE LEY:**— RELATIVA A LA VARIANTE DE ORDES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/002326.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley que figura en el orden del día como punto 14.º, relativa a la variante de Ordes, formulada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. Para su defensa tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora **COUTO RIVAS**: El Ayuntamiento de Ordes (A Coruña), es uno de los muchos ayuntamientos gallegos que se han desarrollado a lo largo de una carretera nacional, que ha sido en otros tiempos elemento que ha potenciado su desarrollo económico y social. En la actualidad la alta densidad de tráfico, la evolución urbana y sobre todo la gran incidencia de vehículos pesados que tienen sus rutas hacia la central térmica, así como a la incineradora de residuos sólidos urbanos de Sogama, adonde acuden a depositar sus residuos la práctica totalidad de los 315 ayuntamientos de Galicia, complican todavía más la situación del tráfico y ocasionan una serie de molestias no solo de seguridad vial sino también medioambientales. Se contempla ya una solución para este importante problema que es la llamada variante de Ordes, que en este momento está pensada como una continuación de la actual N-550, una carretera convencional, calzada de 7 metros y arcenes de 1,50 entre los puntos kilométricos 33,4 a 39,9 de la N-550, 6,5 kilómetros, con dos carriles y una vía lenta. En julio de 2004 se redactó el pliego de prescripciones técnicas para la contratación de la asistencia técnica necesaria para la realización del estudio informativo. El pliego incorpora un anexo de presupuesto indicativo de 261.181 euros estimados para la contratación de la asistencia técnica para redactar dicho estudio informativo, que en este momento está en marcha, siendo el consultor Fisa. Las obligaciones reconocidas durante los ejercicios presupuestarios 2005 y 2006 ascienden a 182.262,1 euros, cantidad que se incrementó considerablemente en los Presupuestos Generales del Estado del año 2007. Según los criterios en política de transporte establecidos por el PEIT, se ha considerado conveniente realizar un estudio conjunto de todo el corredor de la N-550 para analizar las diferentes posibilidades de mejora global del itinerario de dicha vía, y por ese motivo se ha integrado la variante de Ordes en el estudio previo de alternativas para la mejora de la N-550 entre A Coruña, Porriño y Vigo. Se formula esta proposición no de ley teniendo en cuenta la mejora de la sección y las perspectivas de tráfico, que aconsejan la necesidad de coordinación con el corredor norte-sur de la N-550, que se encuentra en fase de estudio previo, aumentando la longitud de la variante de Ordes de 6,5 kilómetros a 9,2 kilómetros, del

punto kilométrico 33,4 al 42,6, y la modificación de la sección de carretera convencional a autovía con cuatro carriles. Por ello se insta al Gobierno a realizar un estudio de todo el corredor de la N-550 que analice las diferentes posibilidades de mejora global del itinerario de dicha vía y, en concreto, la conexión de la variante de Ordes con el futuro corredor norte-sur. Por las conversaciones con el Ministerio de Fomento y de los análisis realizados en el estudio previo de alternativas para la mejora de la N-550 entre A Coruña, Porriño y Vigo, así como de los niveles de tráfico actuales y previsibles en la N-550, se deduce la conveniencia de transformar paulatinamente dicha carretera en una vía de gran capacidad. Consideramos que esta sería la solución adecuada para el desarrollo económico y social del Ayuntamiento de Ordes y para acabar con una situación que causa inseguridad vial, contaminación medioambiental y acústica y grandes problemas de movilidad a los ciudadanos y que se lleva soportando desde hace ya varios años.

Se ha presentado una enmienda de adición sobre la que en este momento no nos podemos pronunciar pero que se está negociando.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Mixto ha presentado una enmienda a esta proposición no de ley. Para su defensa tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Intervengo muy brevemente para manifestar que compartimos el espíritu de la proposición no de ley en cuanto a buscar una solución al problema del tráfico que pasa por el centro de la villa de Ordes, un tráfico que no es solamente de vehículos de viajeros sino también de vehículos de gran tonelaje que prácticamente colapsan el centro urbano y crean condiciones no solamente de inseguridad sino también de gran impacto medioambiental. Y esto sucede en una villa que tiene uno de sus núcleos de ocio en el centro por el que transcurre ese tráfico pesado que, como ya se ha dicho, está vinculado nada menos que al traslado de todos los residuos sólidos urbanos a la central de Sogama, por lo que urge que esta variante, como otras que debían ser realizadas en villas que están a lo largo del recorrido de la N-550, se ejecute de una vez por todas.

La proposición no de ley plantea de forma muy ambiciosa que la variante se haga teniendo en cuenta la posible reforma o un nuevo corredor a lo largo del eje atlántico. Todos sabemos que un proyecto de tal envergadura, teniendo en cuenta la existencia de la N-550, que fue sucesivamente reformada y en particular en esta zona entre Santiago y Ordes y Ordes y A Coruña, va a necesitar mucho tiempo y una ponderación de todos los factores para hacer una infraestructura que no produzca un gran impacto ambiental y que solucione los problemas del tráfico rodado que existen en la actualidad. En todo caso, lo urgente es sacar el tráfico del centro de la villa de Ordes. Esta propuesta existe desde hace años

y la venimos repitiendo continuamente en los Presupuestos Generales del Estado, hasta el extremo de que ya desde el año 2005 se plantea esta cuestión. En el último año, para el ejercicio 2007 se planteó que se aumentase la partida presupuestaria en un millón de euros, que añadidos a los 50.000 euros simbólicos o rituales que figuraban ya en los presupuestos dan una cantidad suficiente para que se aceleren los procesos de carácter administrativo. Tenemos información de que se ha licitado ese estudio informativo y sería bueno que se elaborase durante este año y, a ser posible, que se pasase cuanto antes a información pública. Decimos todo esto teniendo en cuenta que esta infraestructura no puede esperar más y que, sea cual sea el futuro del corredor o la conversión en una alta capacidad de la actual N-550, debemos considerarla urgente, tan urgente o más incluso que la que necesita hacerse en Padrón, que tiene, entre otras ventajas, el acceso a la autopista de peaje de forma más próxima e inmediata. Por todo esto, queremos que se haga una transaccional, aunque fuese in voce, con este sentido positivo, concreto y ejecutivo, lo cual le daría la credibilidad que necesitamos en este momento para que aunque los pasos vayan lentos por lo menos sean seguros y tengan un perfil no discutible o replanteable en cada momento.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean consumir el turno de fijación de posiciones? **(Pausa.)** Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su portavoz, señor Erias.

El señor **ERIAS REY**: Estamos analizando una proposición no de ley en la que se dice que es urgente que se ejecute lo que se contempla como base de la misma, la variante de Ordes, en la carretera N-550. Es urgente porque si todos los trámites administrativos, que vienen desde el año 2004, se materializaran en el presente ejercicio, sería factible que empezásemos a tener más credibilidad para los que viven en el Ayuntamiento de Ordes y ayuntamientos limítrofes y que, al mismo tiempo, la competitividad de las empresas asentadas a lo largo de esta carretera también fuera mejorando gracias a que el tiempo de desplazamiento se redujera de manera considerable, lo que junto con la seguridad vial serían los dos elementos principales a la hora de agilizar la ejecución de la variante de la que estamos hablando.

Muy a nuestro pesar, desde el año 2004 hasta el momento actual sólo se han hecho un conjunto de declaraciones que, sin embargo, no se acaban de concretar en resultados para que el presupuesto destinado a la finalidad prevista se ejecute en su totalidad y cumpla con lo que se espera del mismo. Es por ello por lo que la proposición no de ley que hoy nos presenta el Grupo Parlamentario Socialista nos parece muy ambiciosa y poco realista, pero si fuera matizada con la enmienda propuesta por el Bloque Nacionalista Galego de ejecutar lo consignado en los presupuestos del año 2007, el Grupo Parlamentario Popular la apoyaría y le daría su visto

bueno. En caso contrario, nos abstendríamos puesto que también pensamos que meterse de nuevo en un estudio para analizar y valorar el nuevo corredor norte-sur, paralelo a la autopista A-9, es una idea muy loable pero difícil de materializar. Por eso preferimos el realismo y que lo que se ha suplementado —porque, si no, no sé para que se han suplementado los Presupuestos Generales del Estado con un millón de euros— se ejecute, que el estudio informativo finalice, que la declaración de impacto ambiental se dé por cerrada y que puedan contratarse las obras. Reitero que estamos de acuerdo en el espíritu de que Ordes necesita una circunvalación, que mejorar la seguridad vial el tráfico de la N-550 exige esta circunvalación, y en este sentido nos manifestaremos con nuestro voto.

El señor **PRESIDENTE**: Finalizado este punto, les comunicó que no se votará antes de la una de la tarde, aunque con seguridad, salvo que avancemos con rapidez, se votará después de esa hora.

— **RELATIVA A LAS OBRAS CORRESPONDIENTES AL DESDOBLE DE LA CARRETERA N-435. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001227.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley que figura en el punto 3.º del orden del día, relativa a las obras correspondientes al desdoble de la carretera N-435, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Señor Marquínez, tiene S.S. la palabra para defender su proposición no de ley.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Señor presidente...

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Señor presidente, según la modificación del orden del día...

El señor **PRESIDENTE**: Hay un problema con el orden y no sé si nos hemos confundido todos. La primera proposición no de ley es la que figura con el número 2 en el orden del día. Digo esto porque este presidente se ha confundido. El punto 1.º del orden del día es la ratificación de la ponencia, y eso no se ha alterado. La proposición del punto 14.º ha pasado a ser la número 1...

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: De PNL.

El señor **PRESIDENTE**: Exactamente, de PNL, que es el punto 2.º del orden del día.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Esa era la confusión, y si pudiera ser, quisiera que tratásemos ahora esta, porque tengo una ponencia a las once.

El señor **PRESIDENTE**: Es que hemos comenzado...

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: El problema es que la diputada que la va a defender está en la Comisión mixta sobre la droga y está viniendo.

El señor **PRESIDENTE**: Lo siento. Me he confundido por la alteración del primer...

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Sería tratar ahora la mía.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Cuál es la que usted pide que se cambie?

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: La de la autovía A-52.

El señor **PRESIDENTE**: Lo que usted quiere entonces es que hubiese quedado en su sitio.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Esa es la que la va a defender la diputada que está ahora mismo en la Comisión mixta sobre la droga.

El señor **PRESIDENTE**: En cualquier caso, señor Ayala, el presidente asume el error. Repito que lo asumo y les pido disculpas si les he confundido, pero ya hemos iniciado el debate, así que, señor Marquínez, puede continuar.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Señor presidente, acaba usted de hacer algo insólito en democracia: asumir un error públicamente, y le felicito porque no es corriente. **(El señor Tardà i Coma: El error es pequeño.)**

Señorías, voy a tratar de llevar a la conciencia de todos ustedes un grave problema que tenemos en Huelva, a ver si somos capaces de solucionarlo entre todos. La historia que les voy a narrar ahora mismo es lamentable porque es la historia de una gran mentira o una espléndida demostración de demagogia electoral. En suma, si hoy no deshacemos el entuerto, será un cuento, algo a lo que lamentablemente nos tiene acostumbrados el equipo que gobierna en la actualidad.

En la legislatura comprendida entre los años 2000 y 2004, la N-435 era una carretera que unía el sur de la provincia de Huelva con el norte y Extremadura, una vía peligrosa —reconocido por todos— y muy importante por lo que supone para el desarrollo económico y social de Huelva. En eso estábamos todos de acuerdo. En aquel momento gobernaba el Partido Popular, y como gobernar es priorizar, como SS.SS. saben, priorizó las infraestructuras de Huelva, las actuaciones en la autovía de Ayamonte y en la llegada del AVE a Huelva, transporte que tristemente hoy también se encuentra desaparecido gracias a la eficaz acción del Gobierno. Pero volvamos a lo

que nos ocupa, la N-435. En aquel momento, el Gobierno estableció un plan de actuaciones en la carretera para su mejora y mejor desarrollo que tenía un presupuesto aproximado de algo más de 2 millones de euros. Esa priorización tuvo como consecuencia que el Partido Socialista, entonces en la oposición, convirtiese en bandera política la famosa carretera y movilizase a todos los alcaldes de la zona por donde discurría, alcaldes del Partido Socialista, como el mayor agravio que se podía hacer a la provincia de Huelva. Se produjo un movimiento extraordinario, estando todos de acuerdo, repito, en que la necesidad del desdoblamiento de la carretera era importante —la diferencia estaba en los tiempos—, y esta bandera política se simbolizó, por decirlo de alguna manera, en una extraordinaria pancarta que el presidente de la Diputación de Huelva, alcalde de Valverde del Camino, pueblo por donde discurre esa carretera, colocó en el balcón del ayuntamiento ostentadamente reclamando la carretera. El PP, naturalmente, en el último periodo de su mandato se solidarizó con el desdoblamiento de la carretera porque pensaba hacerlo en el próximo mandato, mandato frustrado, como SS.SS. saben, pues entró a gobernar el Partido Socialista, y cuando empieza a gobernar el Partido Socialista, ¡oh, milagro del destino!, lo primero que se hace es guardar la pancarta, se tira la llave del arcón donde se guarda la pancarta, se pone sordina a todos los alcaldes, que no vuelven a aparecer por la carretera, y la carretera sigue exactamente igual. Alcaldes dormidos, pancarta perdida y nula gestión en cuanto a la carretera. ¿Y qué ocurre con ella? Que se trata de mantener la mentira diciendo que se va a hacer un estudio, que se está estudiando y que se va a volver a estudiar. Llevamos ya prácticamente consumida la legislatura y seguimos en el mismo *impasse* con la famosa carretera.

Nosotros no hemos perdido el interés por la carretera y consideramos que es necesario que se desdoble, se solucione o se busque una salida a ese problema, lo que repito, no se ha hecho. Ni siquiera se ha hecho —digo esto para que el portavoz del Grupo Socialista me aclare esta cuestión— el plan de mejoras que tenía previsto el PP. No solo no se ha llevado a cabo el desdoble, sino tampoco el plan de mejoras. En julio de 2004, con Gobierno socialista, nosotros formulamos una pregunta parlamentaria al Gobierno sobre qué pasaba con la carretera, y nos contestó que no pasaba nada de nada y se remitían a lo que ocurriera con el PEIT. Esperamos a que saliera el famoso PEIT y volvimos a preguntar en junio de 2005 —dimos un año de plazo— qué obras pensaban realizar en esa carretera. Nos contestaron que pensaban hacer las obras previstas en el plan. Son respuestas parlamentarias que tengo en mi poder. Lo digo para que no me digan que el Grupo Popular hace demagogia, que cuenta historias. Son preguntas parlamentarias y les puedo dar la referencia: pregunta número 184, formulada en junio de 2005 y contestada por el Gobierno en diciembre de dicho año. En diciembre de 2005, un año y medio después de comenzar la legislatura, nos dijeron

que iba a llevar a cabo las obras previstas en el plan del Partido Popular. Naturalmente, no dice que estaban previstas, sino que dan el número de obras y las obras que iban a hacer, concretamente dos de las cuatro o cinco que estaban previstas. Sorprendentemente, en la respuesta a la siguiente pregunta nos dicen que han dado orden de hacer un estudio, absolutamente vago, que está pendiente de licitación. Volvimos a preguntar al Gobierno en 2005 si había tomado la decisión de hacer el desdoble, y nos contestó que no, que habían decidido hacer un estudio, que ya había planteado el PP en el año 2002, para ver qué se hacía con esa carretera. En noviembre de 2005, terminando, nos contestaron que el estudio se iba a abordar de inmediato, y en julio de 2006 nos dijeron que se estaba redactando y que había que coordinarlo con otros cuatro, es decir, se sigue estudiando y, naturalmente, como los malos estudiantes, estarán estudiando toda la vida y no parece que esto vaya a terminar en algo más que en un estudio. Todos los onubenses somos conscientes de que la carretera está en peor estado que antes, se producen más accidentes, la necesidad de su solución es más inminente, puesto que la economía de Huelva se va desarrollando, pero, a pesar de todo eso, de que hay más accidentes, de que la economía la va demandando más, los alcaldes siguen dormidos, los que se han ido y los que han llegado, la pancarta sigue perdida, el presidente de la Diputación sigue en su sitio, pero olvidado absolutamente de la carretera, y nadie habla de la carretera. Siguen diciendo que se estudia y que se estudia.

Como nosotros pensamos que esto puede ser un lapsus del Partido Socialista, pues no entendemos cómo puede tener la mala fe de no hacer esa carretera, lo que queremos hacer con esta proposición no de ley es darle la oportunidad de que cumpla su promesa electoral, cosa rara generalmente, pero en este caso queremos darle una oportunidad, que es que se decida a instar al Gobierno para que este aclare la situación y que no nos cuente más historias. Contar historias es decir que se está haciendo un estudio, que se va a coordinar, como en la última respuesta parlamentaria que nos dieron, con otros cuatro estudios de otras cuatro carreteras que discurren desde la carretera de Zafra hacia Granada, hacia Lorca y hacia no sé dónde, es decir, liar la madeja. La cuestión es si se va a desdoblarse esa carretera, qué calendario y qué presupuesto tiene. Para ello traemos aquí esta proposición no de ley. Fíjense ustedes qué cosa más sencilla. Lo que decimos al Gobierno es que si realmente quiere cumplir su promesa electoral, si tiene voluntad de cumplirla y si quiere hacer algo por la N-435, nos diga qué calendario concreto piensa aplicar, la fecha de inicio, desarrollo y finalización de las actuaciones que vaya a llevar a cabo y las consignaciones presupuestarias. Fíjense ustedes qué cosa más sencilla, si se va a hacer. Todo lo demás, decir otras cosas, es volver al cuento de camino, a la historia, a la demagogia y a lo que ha pasado durante estos tres años de legislatura. Nosotros estamos dispuestos a asumir la responsabilidad de colaborar con el

PSOE en este asunto hasta donde haga falta, pero, por favor, defínase, digan qué van a hacer, cumplan su palabra y además reciban los parabienes por cumplirla y denle al pueblo de Huelva lo que le han prometido y lo que el pueblo de Huelva merece.

Para finalizar, señor presidente, haré una breve reflexión sobre una enmienda que todavía no ha llegado a mi poder pero que conozco de oídas. Veo que se propone una transaccional en la que se sustituye la definición por la indefinición; es decir, se dice algo así como agilizar, instar a agilizar, tendremos el máximo interés, habrá buenas impresiones... Esas historias las hubiéramos compartido en 2004, quizá en 2005, pero estamos en 2007 y la legislatura está acabando. ¿Me está usted diciendo ahora, después de tres años de tener a sus alcaldes dormidos, la carretera funcionando mal, la pancarta guardada, que se habrá oxidado, por supuesto, que van a agilizar? No parece serio. O se trata de un sarcasmo, que no lo espero de un partido con la entidad del Partido Socialista, o se trata de una equivocación; por tanto, les ruego un poco de rigor. Estaríamos dispuestos a admitir una enmienda transaccional, pero que fuera en la línea de definir. Si no quieren ustedes definir, seguiremos en el mismo cuento y no nos vamos a prestar a más cuentos con este tema. Les rogamos —no les instamos— que se tomen en serio este tema y no den más vueltas al asunto. Definan de una vez por todas si lo van a hacer, cuándo lo van a hacer y cómo lo van a hacer.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda. Para su defensa tiene la palabra el señor Oria.

El señor **ORIA GALLOSO**: Por mi condición de maestro y de profesor, siempre decía a mis alumnos que hiciesen sus intervenciones en clase hablando alto y de forma clara y concisa. El señor Marquín nos tiene acostumbrados a envolver sus intervenciones en una retórica que solo entiende él. Yo estoy convencido de que los diputados de esta Comisión poco habrán entendido de lo que el señor Marquín pretende con esta intervención. La iniciativa que trae hoy el señor Marquín forma parte de una batería de proposiciones no de ley que en septiembre de 2005 el Grupo Popular registró en esta Cámara y en cuyas exposiciones de motivos —trátese de aeropuertos, Banco de España, Alcolea, AVE o cualquier otra infraestructura en la provincia de Huelva, que hay que decir que hemos ido desbloqueando los socialistas— siempre el señor Marquín pinta una situación caótica de las infraestructuras en la provincia de Huelva. Nada más lejos de la realidad. Con esta iniciativa el Grupo Popular insta al Gobierno a elaborar y publicar dentro del presente año un calendario completo y concreto que contenga fechas previstas de inicio, desarrollo y finalización con las consiguientes previsiones presupuestarias de las obras correspondientes al desdoble-

miento de la N-435 para convertirla en autovía en la provincia de Huelva.

El Partido Popular nos tiene acostumbrados a ese ejercicio de hipocresía, de duplicidad en el discurso, de falsía, de exigir a los demás lo que ellos no han sido capaces de hacer. El ejemplo más reciente lo tenemos estos días en Huelva. El alcalde electo de la capital, del Partido Popular, exige a los socialistas que cumplan sus promesas electorales y no se compromete —ni siquiera ratifica— con las que él ha hecho durante la campaña electoral y sobre todo no ratifica dos promesas estrella como son la creación de 30.000 empleos y la construcción de 4.000 viviendas protegidas. Supongo que se referirá a viviendas protegidas, porque en Huelva sobran viviendas de renta libre, a las que no pueden acceder quienes más lo necesitan.

La conversión de la N-435 en autovía no es una idea nueva. Ya en la anterior legislatura la diputada socialista por Huelva María Teresa Camacho presentó una proposición no de ley en este sentido, que fue rechazada por el Gobierno del Partido Popular. En el Senado, yo mismo presenté una moción para realizar ese desdoblamiento que no tuve ocasión de defender ya que caducó en aplicación de la disposición adicional primera del Reglamento de la Cámara. También en esta Cámara el señor Marquínez hacía una pregunta al señor ministro de Fomento, el señor Álvarez Cascos, sobre infraestructuras en la provincia de Huelva, y ni el señor Marquínez ni el señor Álvarez Cascos hicieron ninguna referencia al desdoblamiento de la N-435. Quizá fue porque ese mismo mes el ministro Álvarez Cascos contestó una pregunta del senador socialista Marín Rite en el sentido de que no estaba justificada la planificación como autovía de esa carretera nacional al no sobrepasar el número necesario de vehículos/día. Estamos hablando de diciembre de 2003. En esta legislatura también ha habido antecedentes, con iniciativas del Grupo Popular, y también ha habido actuaciones del Gobierno en relación con el desdoblamiento de esta autovía. A una pregunta para respuesta por escrito del señor Marquínez, el Gobierno le contesta, con fecha 29 de noviembre de 2004, que el desdoble de la N-435 en la provincia de Huelva desde el límite con Badajoz hasta San Juan del Puerto en la A-49 no estaba previsto ni contemplado por el anterior Gobierno y lo remite al Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes que en ese momento se estaba elaborando. A otra pregunta para respuesta por escrito del mismo diputado sobre previsiones acerca de desdoblar la carretera N-435, el Gobierno responde el 5 de diciembre de 2005 señalando que con fecha de 10 de febrero de 2005 se dio orden, modificada el 3 de marzo, para el estudio informativo de una autovía entre la Ruta de la Plata y Huelva y añade que será el propio estudio informativo el que recomiende el desdoblamiento o la construcción de una autovía de nuevo trazado. A una pregunta también para respuesta por escrito del Grupo Popular sobre actuaciones concretas previstas por el Gobierno en relación con la carretera N-435 y calendario

de las mismas, le indica el Gobierno en su contestación del día 16 de enero de 2007 que el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes incluye el tramo en las actuaciones interurbanas de altas prestaciones. En este sentido, se indica que se está redactando el estudio informativo de dicha autovía y deberá coordinarse con todos los estudios informativos que se están tramitando en esos momentos en su área de influencia.

En definitiva, en cumplimiento del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, actualmente se encuentra en redacción el estudio informativo de la autovía entre la Ruta de la Plata y la A-49, que supondrá la transformación en vía de gran capacidad del tramo de la carretera N-435 que discurre por la provincia de Huelva. Asimismo, el pasado mes de abril de 2007 se han recibido las contestaciones a las preceptivas consultas medioambientales y actualmente se está ultimando la redacción del estudio que se adjudicó en enero de 2006 y termina ahora. Tenía un plazo de ejecución de dieciocho meses. Antes de la aprobación definitiva de este estudio informativo, deberá someterse a información pública y el Ministerio de Medio Ambiente deberá formular la preceptiva declaración de impacto medioambiental. Dada la situación administrativa en la que se encuentra en estos momentos el expediente, es difícil establecer con suficiente rigor un calendario para la ejecución de las obras y puesta en servicio de la autovía. Por todo ello, este grupo parlamentario rechaza la proposición no de ley y propone un texto alternativo que obra en poder de la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea fijar su posición?

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Señor presidente, pido la palabra para decir si acepto o no la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Lo puede hacer ahora si quiere, pero normalmente este trámite lo cumplimos en el momento de la votación.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Si le parece bien al presidente, preferiría hacerlo ahora, puesto que en el momento de la votación debo estar en otra Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Entonces manifieste usted si acepta la enmienda o no.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Quiero decir al presidente que yo también asumo un error, igual que él, que es no haber ido al colegio con el señor Oria. Pero, en fin, la vida es muy complicada.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Marquínez, este turno es para manifestar si acepta la enmienda o no.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Si la enmienda propone algún tipo de concreción sería aceptada; si no es así y sigue siendo una enmienda llena de gerundios —haciendo, yendo—, como es el mismo cuento de siempre, no la podremos aceptar.

El señor **PRESIDENTE**: Tienen SS.SS. hasta la una de la tarde para intentar ponerse de acuerdo, si lo desea.

— **RELATIVA A LA AUTOVÍA A-52/A-55, A SU PASO POR EL AYUNTAMIENTO DE MOS (PONTEVEDRA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001180.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición que figuraba en el orden del día como número 2.º y que ahora es el número 3.º, relativa a la autovía A-52/A-55, a su paso por el Ayuntamiento de Mos (Pontevedra). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra la señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Señor presidente, pido disculpas por si me alargó en la intervención, porque en primer lugar quiero explicar un poco cómo está ubicado el Ayuntamiento de Mos, para que se pueda entender mejor lo que nosotros creemos que es una complicada propuesta que hacemos. Decimos complicada porque el Gobierno, a pesar de los años transcurridos, no ha entendido al Ayuntamiento de Mos en sus reivindicaciones en relación con la modificación del trazado de la AP-55. El Ayuntamiento de Mos es limítrofe con el Ayuntamiento de Vigo y enlaza con esta ciudad a través de la A-55, que une Vigo con Portugal, a través de Porriño y Tui, y a la altura del límite del Ayuntamiento de Mos con el Ayuntamiento de Porriño enlaza con la A-52, que va en dirección Ourense-Madrid. Doy esta explicación porque durante más de diez años los vecinos del Ayuntamiento de Mos y la corporación municipal han demandado al Ministerio de Fomento la modificación, por su alto nivel de peligrosidad, del trazado de la AP-55, que, como yo decía, une Tui o Portugal con Vigo, a su paso por este municipio. Las sinuosas curvas existentes en esta autovía a la altura de la parroquia de Tameiga han convertido esta infraestructura viaria en la de mayor siniestralidad de todo el Estado español. No es la primera vez que nuestro grupo trae a este Congreso esta cuestión y ya hemos dado los datos suficientes que avalan la peligrosidad de esta carretera, incluso el número de accidentes mortales que ha habido en la misma.

Además de esta reclamación, reconocida por la Administración como justificada, existe otra necesidad, que es la de mejorar el tráfico con destino a Vigo, tanto en dirección a Ourense como desde Tui y Portugal, puesto que colapsa la entrada a la ciudad en las horas punta. Precisamente el plan general que se está debatiendo en la ciudad olívica en estos momentos incorpora una pro-

puesta de solución a este problema. En la actualidad, y como respuesta a estas peticiones de mejora del trazado de la AP-55, el Gobierno mantiene en fase de tramitación administrativa de exposición pública el documento de impacto medioambiental de un nuevo trazado de la autovía que une Ourense con Vigo y que consiste en la prolongación de la autovía A-52 desde el Ayuntamiento de Mos hasta la ciudad olívica. Este nuevo trazado, que se encuentra en fase de exposición pública, ha sido considerado por el Ministerio de Fomento el más adecuado entre las distintas propuestas presentadas inicialmente y que fueron consecuencia de la proposición no de ley que hoy presentamos. Es preciso subrayar que el ministerio opta por esta alternativa, desoyendo de este modo las alegaciones de la corporación municipal de Mos, que en su momento se decantó por la opción de considerar la menos mala otra de las propuestas presentadas. Nadie entiende la decisión de Fomento, porque no resuelve el problema de la peligrosidad de la A-55 ni tampoco el problema de tráfico de Vigo a corto ni a medio plazo. Teniendo en cuenta que la prolongación de la A-52 se hará a través de un túnel, los vehículos que utilicen esta vía solo lo podrán hacer para ir en dirección a Vigo; no podrá ser usada por aquellos que necesiten ir en dirección a cualquiera de los municipios colindantes, ni hacia Baiona ni hacia Pontevedra. El tráfico pesado que salga desde cualquier polígono industrial de la zona o del puerto de Vigo se verá obligado a seguir usando la A-55. Queda por saber qué problema trata de solucionar Fomento con esta nueva infraestructura viaria y conocer los motivos que llevan a construir una carretera de tales características cuando no arregla el problema de tráfico y tampoco el de la siniestralidad.

A su paso por este mismo municipio existen otras infraestructuras, como la autopista AP-9, en dirección a Tui y Portugal. El tramo de esta autopista que cruza el municipio de Mos está totalmente infrautilizado, apenas circulan coches y no se entiende que, dada la existencia de esta infraestructura viaria, el Ministerio de Fomento no haya valorado el hecho de conectar la A-52 a la altura de Confurco con la AP-9, alternativa que supondría una solución al tráfico, que en este momento tiene que pasar necesariamente por la A-55 atravesando el Ayuntamiento de Mos. No hay que olvidar que todas estas alternativas se están adoptando sin contar con la debida comunicación y diálogo con el ayuntamiento más afectado e implicado, que es el Ayuntamiento de Mos, como ya he dicho inicialmente.

De ahí que nuestra proposición no de ley, debido a que el estudio de impacto ambiental está en fase de exposición pública, en estos momentos esté un poco desfasada, ya que se trataba de tener en consideración alguna de las alternativas —y las nombrábamos— que inicialmente estaban contempladas. En la medida en que el Gobierno ya ha optado por una, que entendemos que no resuelve el problema, como acabamos de explicar, porque la circulación de vehículos que en este momento crean el grave problema en la A-55 a su paso por el

Ayuntamiento de Mos, concretamente en las peligrosas curvas de la parroquia de Tameiga, continuaría exactamente igual, como ya hemos dicho, porque solamente la alternativa resolvería el tráfico directo entre Ourense y Vigo, nosotros presentamos una enmienda a nuestra proposición no de ley, es decir, hacemos una autoenmienda, que pensamos que al final hace una resolución clara de lo que acabamos de exponer. Sin embargo, estaríamos dispuestos a llegar a algunos acuerdos con el Grupo Socialista —también con los otros grupos de la Cámara—, aprovechando una enmienda que nos presentan, siempre y cuando, en la transacción que se hiciera quedara explícito que, para llevar a cabo todo lo que es la tramitación administrativa relacionada con el nuevo trazado de la autovía que une Porriño con Vigo, el Gobierno tendría en consideración las alegaciones y propuestas del Ayuntamiento de Mos, concretamente que mantuviera un diálogo que sabemos que se ha iniciado, pero que, desde nuestro punto de vista, no ha tenido respuesta. El punto de vista del Ayuntamiento de Mos tiene que ser el nuestro porque de momento no ha habido respuesta a la entrevista que tuvo lugar hace aproximadamente un mes. De ahí que si el Grupo Socialista acuerda con nosotros hacer una transacción entre su enmienda y la nuestra, considerando y dejando explícito, como digo, el reconocimiento a la toma en consideración de las alegaciones y propuestas del Ayuntamiento de Mos, podríamos aceptarlo.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda y para su defensa tiene la palabra su portavoz.

El señor **LOURO GOYANES**: El nuevo trazado de la autovía A-52 entre Vigo y Porriño, Porriño-Vigo, es una preocupación del Grupo Parlamentario Socialista y nos consta además que es una preocupación y un firme compromiso del Gobierno de España. Es a todas luces una actuación necesaria, es una reivindicación compartida y en la que coinciden las distintas fuerzas políticas, las distintas fuerzas sociales y económicas y el conjunto de la ciudadanía más activa. Es preciso mejorar el trazado para ganar en seguridad y ello hay que hacerlo con el menor impacto ambiental y con el menor coste social. Esto hay que decirlo con claridad y con rotundidad, pero al mismo tiempo hay que decir, también con claridad y con rotundidad, que esta infraestructura es necesaria y hay que llevarla adelante; sí cabe orientar y sí cabe condicionar. El Ministerio de Fomento tiene que dialogar con las distintas administraciones municipales —nos consta que lo ha hecho— y tiene que buscar entendimiento y acuerdo. Esta nueva infraestructura debe responder al interés general, sin olvidar que es necesario hablar con las distintas administraciones municipales y particularmente con el Ayuntamiento de Mos, con su Gobierno municipal y con su alcaldesa. Es un ayuntamiento próximo a la ciudad de Vigo que ha sufrido múltiples impactos por las diferentes infraestructuras

que se han desarrollado en este municipio y hay una especial sensibilidad. Por lo tanto, el nuevo trazado de esta autovía debe causar el menor impacto social y el menor impacto ambiental en los ayuntamientos de Porriño, de Mos y de Vigo.

Desde el Grupo Socialista creemos que hay una voluntad inequívoca del Ministerio de Fomento de hacer las cosas con estos criterios y en ese sentido viene trabajando. La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento inició en diciembre del año 2003 la redacción del estudio informativo de la variante de trazado de la autovía Porriño-Vigo, con objeto de plantear una variante al actual trazado. La redacción de ese estudio se finalizó en el mes de mayo de 2005. El trámite de información pública de este estudio informativo se inició a finales de junio del año 2005 con la publicación del anuncio de la información pública en el Boletín Oficial del Estado de 30 de junio del año 2005. Durante la redacción del estudio se mantuvieron contactos con los tres ayuntamientos de la zona en estudio, entre los que está el Ayuntamiento de Mos, con el fin de recoger su opinión sobre las opciones que se estaban estudiando. Se realizó también un proceso de análisis multicriterio, en el que se estudiaron diversos indicadores de carácter ambiental, territorial, económico y funcional, para poner encima de la mesa las distintas soluciones que cumplían en mayor medida dichos criterios. Posteriormente, durante el proceso de información pública, los tres ayuntamientos remitieron alegaciones acerca de la autovía objeto de estudio. Todo el expediente fue remitido al Ministerio de Medio Ambiente y con fecha 17 de enero del año 2007 se formuló la preceptiva declaración de impacto ambiental. Actualmente, la Dirección General de Carreteras está elaborando el informe sobre la aprobación del expediente de información pública y la aprobación definitiva del estudio informativo. Es previsible que en un plazo no muy lejano se proceda a la aprobación definitiva.

Nosotros compartimos la preocupación expresada por el portavoz del Bloque Nacionalista Galego sobre que el Ministerio de Fomento debe esforzarse en el diálogo con el Ayuntamiento de Mos, esforzarse en que la solución definitiva resuelva el conjunto de los problemas que existen en esa zona y que dé respuesta a los distintos tráfico que operan en la A-52, en la A-55, en la AP-9 y en la nueva autovía de entrada en Vigo. Es preciso reflexionar para tomar la decisión definitiva. Desde mi grupo, sin duda, defendemos que esta actuación se lleve adelante, pero también que se haga —lo reitero una vez más— con el menor coste social y el menor impacto ambiental. Por ello nosotros hemos presentado una enmienda a la iniciativa del Grupo Parlamentario Mixto que nos parece que recoge su espíritu. En el fondo, lo que queremos es que la autovía se haga, pero que se haga con el máximo entendimiento y diálogo con los ayuntamientos afectados y particularmente con el Ayuntamiento de Mos, que es el más afectado. Espero que nuestro texto pueda ser transaccionado con el del Bloque Nacionalista Galego y que lleguemos a un texto que nos dé satisfac-

ción a todos y particularmente que dé satisfacción a los territorios y a los ayuntamientos afectados.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario Popular la señora Pan tiene la palabra.

La señora **PAN VÁZQUEZ**: Saben los portavoces del Grupo Socialista y del Bloque Nacionalista Galego, que han intervenido antes que yo, que el Grupo Popular también tiene presentada una proposición no de ley en la que pretendemos, en la misma línea de la que hoy debatimos, instar al Gobierno a que pare el proyecto constructivo de la A-52, Porriño-Vigo, y a que atienda las alegaciones del Ayuntamiento de Mos. Por un problema de índole administrativa no se ve hoy conjuntamente con esta proposición no de ley, pero ya les digo que está redactada con la misma finalidad. Señorías, nosotros pretendíamos que esta proposición no de ley fuera una iniciativa conjunta del Bloque Nacionalista Galego, del Grupo Socialista y del Grupo Popular, que son los grupos políticos que tienen representación en el Ayuntamiento de Mos, y así se lo hicimos saber a su alcaldesa en una reunión que los tres portavoces que hoy estamos interviniendo mantuvimos en aquel ayuntamiento; nuestra intención era que fueran todas las fuerzas políticas, al igual que ocurrió en el ayuntamiento, las que presentaran una propuesta común. Estando de acuerdo todos en que el actual proyecto es muy perjudicial para el Ayuntamiento de Mos, se entendía entonces que presentar una proposición no de ley no era la mejor forma de sensibilizar a la ministra Álvarez en relación con este problema. En aquel momento se adquirió un compromiso con los vecinos y con el ayuntamiento en el sentido de que serían recibidos por un alto cargo del ministerio, por el propio secretario de Estado —alto cargo que tuviera capacidad de decisión—, para poder atender las alegaciones que los vecinos y el ayuntamiento le presentarían. Lo que en ese momento ocurrió fue lamentable. Tras veinte minutos de entrevista, los vecinos y representantes de Mos descubrieron que no estaban hablando con el secretario de Estado, sino con su jefe de gabinete, que no tiene capacidad de decisión. Fue un viaje a Madrid estéril y ellos lo consideraron una tomadura de pelo.

Señorías, ya se ha hablado de la tramitación y de la importancia de que se tengan en cuenta estas alegaciones, porque Mos es un ayuntamiento que se encuentra ubicado en el área metropolitana de Vigo y que soporta todas las infraestructuras que enlazan la meseta y Portugal con Vigo y que determinan que un 20 por ciento de su suelo sea no edificable, entre expropiaciones, servidumbres y de dominio, según la legislación sectorial. Nosotros estamos a favor de las nuevas infraestructuras, es más, las reclamamos siempre, pero infraestructuras que no dañen de forma tan impactante los municipios y más concretamente el que hoy nos ocupa. La actual autovía —ya lo ha dicho la representante del Bloque Nacionalista Galego— ya nació en su día sin futuro y

soporta un tráfico y una cantidad de accidentes que no son admisibles en una sociedad como la actual. Por lo tanto, necesita una alternativa. La alternativa que presenta el Ministerio de Fomento no es la mejor, porque, junto con los nuevos proyectos de la variante de la autovía con el eje atlántico de alta velocidad, el acceso sur o Porriño-Vigo y los corredores de la A-57 supondrán, además, un incremento todavía más notable de suelo no edificable; más de la cuarta parte del suelo del Ayuntamiento de Mos. Como ya se ha dicho, señorías, el nuevo proyecto ni enlaza las infraestructuras existentes —AP-9, AG-57, segundo cinturón de Vigo, el aeropuerto de Peinador, que también se encuentra ubicado en el Ayuntamiento de Mos—, ni da servicio, ni enlaza los polígonos industriales presentes ni proyectados para el futuro, ni da servicio al puerto de Vigo, ni a la zona franca. Es decir, el tráfico no se va a resolver con el actual proyecto.

El ayuntamiento quiere hacerse oír. Tienen ideas, tienen un estudio económico y tienen propuestas que, incluso, pueden ser menos costosas para las arcas públicas. Por eso, el Grupo Parlamentario Popular está de acuerdo con lo que hoy se debate, más concretamente con la autoenmienda que ha hecho el Bloque Nacionalista Galego, porque, si cabe, clarifica más la postura que todos mantenemos. Lo que no vemos es lo que pretende el Grupo Parlamentario Socialista con su enmienda de hoy en Madrid. El Grupo Socialista presenta una propuesta que trata de nuevo de desviar la atención, como ya se hizo con la reunión en Fomento con el jefe de gabinete que les he comentado y no es lo que el Partido Socialista en el Ayuntamiento de Mos está defendiendo, que está mucho más en sintonía con lo que presenta la señora Fernández Davila. Nosotros apoyaremos la enmienda del Bloque Nacionalista Galego porque está en sintonía con nuestra propuesta y con lo que demandan el ayuntamiento y los vecinos de Mos. Esperamos conocer cuál es esa transacción que anunciaba ya la propia representante del Bloque Nacionalista Galego para ver si efectivamente, como he dicho ya, puede llegarse a una propuesta conjunta, que es lo que todos los vecinos de Mos están esperando de sus representantes en el ayuntamiento y que hoy debaten en esta Comisión esta propuesta.

— **RELATIVA A LA ADOPCIÓN DE LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA ESTABLECER UN SERVICIO DE LANZADERA DE AVE ENTRE MADRID Y GUADALAJARA CON CARACTERÍSTICAS SIMILARES A LAS ESTABLECIDAS PARA LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD ESPAÑOLA MADRID-TOLEDO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001354.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación vamos a pasar al debate de la proposición no de ley que figura en el punto 4.º del orden del día, relativa a la adopción de

las medidas necesarias para establecer un servicio de lanzadera de AVE entre Madrid y Guadalajara, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra para su defensa la señora Font.

La señora **FONT BONMATÍ**: No sé si es por la sala, pero aquí hace mucho frío, señor presidente. Deberíamos pedir que nos bajaran un poco el aire acondicionado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene un problema esta sala, señora Font, y los señores diputados ya lo conocen. Un día que intentamos hacer caso a una sugerencia de una señora diputada, nos tuvimos que salir de la sala, del calor que hacía. No sé qué le pasa al edificio inteligente, pero tiene una mala regulación de la temperatura. En cualquier caso, preguntaré si hay alguna solución.

La señora **FONT BONMATÍ**: Será muy inteligente, pero poco saludable, desde luego.

Hoy, señor presidente, el Grupo Parlamentario Popular viene a defender una proposición no de ley en la que solicitamos que Guadalajara pueda contar con un sistema de lanzaderas tipo AVE, con una oferta de horarios, frecuencias y precios de características muy similares a las que ya se establecieron para las líneas de alta velocidad con trayectos de media distancia, como es el caso de Toledo o de Ciudad Real. Haciendo un poquito de historia, en octubre de 2003, cuando se inauguró la línea de alta velocidad Madrid-Lérida con parada en Guadalajara, se obtuvo el compromiso de que en el año 2005, cuando estuviesen construidos todos los trenes, se pondrían unas lanzaderas que unieran Guadalajara con la capital, con Madrid. En esos momentos, e incluso antes, cuando ya es una realidad que el AVE para en Guadalajara, se abren unas expectativas de progreso y de desarrollo económico muy importantes para nuestra provincia. Tanto es así, que en sus cercanías, a escasos metros, se crea una nueva ciudad, que se llama Valdeluz, que en sus anuncios dicen que es una nueva ciudad a 20 minutos de Madrid, porque ya contaban con que ese sistema de lanzaderas pudiera actuar, reduciendo el trayecto de un tren de cercanías de aproximadamente poco más de una hora a esos escasos 15 ó 20 minutos. Esa ciudad que se crea en sus cercanías va a contar en muy poco tiempo con cerca de 30.000 habitantes y en este momento ya son 200 las familias que han trasladado allí su residencia, casi todos provenientes del corredor del Henares o incluso de Madrid, que, repito, con perspectivas de tardar escasos 20 minutos en llegar a su trabajo en la capital, decidieron fijar en Guadalajara su residencia.

Es verdad que el AVE hacia Barcelona también abre unas nuevas perspectivas, es tan cierto como que Madrid está a 50 kilómetros y Barcelona a 500, luego nuestra tendencia de crecimiento es más hacia Madrid que hacia Barcelona. Como digo, Madrid sería el gran pastel donde la guinda la ponen Barcelona, Lérida o Zaragoza, que, con el sistema AVE, estarían más cerca de Guadalajara.

Repito que nuestra tendencia de crecimiento es hacia Madrid y no hacia Barcelona. Esto hace que 6 millones de habitantes de Madrid puedan hacer que el desarrollo económico, no solo de los ciudadanos, sino de las empresas, pueda instalarse en nuestra provincia, de lo que desgraciadamente no estamos muy sobrados. Sin embargo, los horarios, la frecuencia y los precios hacen que este transporte sea muy poco utilizado por los guadalajareños, al ser poco competitivo. Tengo que recordar que solo hay siete trenes, entre los Alvia y los AVE, que efectúan el trayecto entre Madrid y Guadalajara y son seis los que circulan en sentido contrario, pero sus precios, los más baratos, están alrededor de los 14 euros, que son 1.300 de las antiguas pesetas, por apenas 50 kilómetros de recorrido. Esta es la pescadilla que se muerde la cola: la gente no utiliza el tren porque los precios no son competitivos, son muy caros, y entonces no se pone un sistema de lanzaderas porque hay pocos usuarios de estos servicios.

¿Qué ha ocurrido desde que se puso en funcionamiento en octubre de 2003 la línea de alta velocidad Madrid-Lérida, con parada en Guadalajara, hasta ahora? Que en noviembre de 2005 entra en funcionamiento un servicio de trenes de alta velocidad de media distancia Madrid-Toledo. El recorrido es de 70 kilómetros, por tanto, bastante similar al que une Guadalajara con Madrid, pero con diferentes estructuras de horarios, frecuencias y precios. Si comparamos los precios, las frecuencias y los horarios de los que hoy disfrutaban los toledanos por un servicio similar al que nosotros demandamos en Guadalajara, nos encontramos con que, frente a los seis trenes que paran en Guadalajara, dirección Madrid, doce lo hacen desde Toledo; que, frente a los 14 euros que pagamos los guadalajareños, los toledanos pagan 8 euros; eso sin contar con un sistema de abonos por los cuales un usuario de las lanzaderas podría ver reducido el precio del billete a menos de la mitad, en concreto, a poco más de 3 euros, 3,80 euros aproximadamente. Si trasladáramos estos precios a Guadalajara, sería incluso más barato que el porte de los servicios de cercanías que en este momento unen Guadalajara con Madrid.

Desde el Partido Popular hemos reivindicado en numerosas ocasiones que se cumplan los compromisos que se adquirieron con el Gobierno del Partido Popular, con el Gobierno de Aznar en aquel momento, para Guadalajara y que pudiera disponer de un servicio de trenes de alta velocidad de media distancia. El Gobierno socialista ha rechazado una y otra vez estas peticiones, diciéndonos que tenemos un buen servicio de cercanías y que no piensa rebajar los precios, produciendo con esta actitud una de las más grandes discriminaciones entre provincias. ¿Qué es lo que decía el Partido Socialista antes de las elecciones de 2004? El Partido Popular ha mantenido el mismo criterio antes, durante y después, pero ya veremos cómo el Partido Socialista ha cambiado de opinión desde las elecciones de 2004 a ahora mismo. El señor Bono fue a la inauguración de la estación del

AVE, porque entonces era el presidente de Castilla-La Mancha —fue en octubre de 2003—, y dijo —voy a citar textualmente—: Este servicio de trenes es muy caro, cuesta cinco veces más que el billete de tren convencional y además es necesario mejorar los accesos a la estación. También se refirió, porque había estado hablando con el ministro Álvarez-Cascos, a la puesta en marcha del servicio de lanzaderas y a una frecuencia mayor de trenes a la inicialmente ofertada por Renfe. Aseguró que había tenido una buena respuesta por parte del ministro, al que pidió soluciones de urgencia, para que el AVE no fuera algo que pasa a distancia por Guadalajara. Esto, como digo, es lo que dijo el señor Bono en octubre de 2003 y lo volvió a repetir en la campaña de 2004, pero también otros dirigentes del Partido Socialista en aquella campaña se refirieron a este tema, como el señor García Brea, entonces cabeza de cartel por Guadalajara, en distintas reuniones con diversos sectores de la ciudad, con representantes de la ciudad, en concreto con los de la Cámara de Comercio; les prometió que, con el Partido Socialista, Guadalajara estaría vertebrada mediante grandes ejes de comunicación, entre ellos, el tercer carril, las lanzaderas de AVE, el nuevo trazado de la A-2, la prolongación de la R-2 hasta Medinaceli, muchas cosas, ninguna de las cuales se ha cumplido todavía. A lo más que hemos llegado ha sido a estudios informativos y en muchos de ellos ni tan siquiera eso.

¿Qué decía la señora Herrero, que va a ser hoy quien intervendrá en esta proposición no de ley? En aquellas elecciones, en las que era candidata del Partido Socialista al Congreso de los Diputados, en una entrevista que le hacen en un periódico local, *Nueva Alcarria*, el sábado 4 de marzo aproximadamente, no estoy segura, en plena campaña electoral, refiriéndose a este tema decía: Debemos vertebrar la provincia en una doble dirección, hacia Madrid y hacia Barcelona. Necesitamos el servicio de lanzaderas AVE a Madrid y que de una vez se construya el tercer carril de la A-2, prolongar el AVE, prolongar las autopistas... En fin una serie de historias que también reclamaba y prometía que se iban a cumplir con el Partido Socialista. También lo dijo un senador y candidato en las elecciones; decía que llevábamos años esperando el AVE y nos hemos tenido que conformar con un gorrión. Si el AVE no llega a Barcelona y no hay servicio de lanzaderas a Madrid, no sirve para nada a Guadalajara.

¿Qué es lo que dijeron en aquel momento y qué es lo que nos dicen ahora? Lo que nos dicen ahora es, según palabras del señor subdelegado del Gobierno, que la necesidad de estas lanzaderas no es acuciante, puesto que entre Madrid y Guadalajara se presta un servicio de Cercanías; que los precios están en consonancia con los costes y que la opción del tren de Cercanías se presenta como más ventajosa en tiempo y precio para los usuarios. Donde dije digo, digo Diego y hoy van a quedar ante los ciudadanos como que no quieren este servicio de lanzaderas, como que no quieren que Guadalajara disponga

de los mismos servicios de los que dispone Toledo a un precio razonable para poder ser utilizados. Esto es el antes y el después. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

El Grupo Socialista ha presentado una enmienda de sustitución a nuestra oferta de solicitud de lanzaderas y tengo que decir que, comentándolo, señora Herrero, no la vamos a aceptar, porque, en principio y en primer lugar, es incompatible con nuestra demanda de los servicios. Además, ya sabemos qué pasa con los estudios informativos que ustedes nos proponen, que se alargan en el tiempo y nunca llegan. Le tengo que recordar una proposición no de ley que debatimos también usted y yo sobre unos estudios informativos de unos carteles indicadores; hace ya dos años, todavía no está terminado el estudio y no sabemos cuándo se va a terminar, y en los Presupuestos Generales del Estado ya llevamos dos años prolongando este concepto. No me fío de estudios informativos, quiero realidades, y la realidad no pasa por aceptarles esta enmienda.

Nosotros somos generosos y quiero llegar a acuerdos. Quiero el bien de Guadalajara y si podemos llegar a acuerdos, mejor que tener discrepancias. Le propondría otra transaccional, ni lo suyo ni lo mío. Incluso en el Partido Popular en este momento nos conformaríamos con que los trenes, tanto AVE como Altaria, que pasan por esa vía del AVE, parasen, en su recorrido, en Guadalajara y que de alguna manera el Gobierno sacase unos abonos del estilo del que tienen en Toledo, que el billete pudiera ser reducido. Si son muchos los usuarios, podremos estudiar que se pongan lanzaderas y si son pocos, el coste para el Gobierno es bastante económico, porque si no hay muchos abonos, hay poco coste. Así posibilitaríamos que los ciudadanos, que demandan este servicio por las expectativas que se han creado, puedan utilizarlo a precios competitivos y accesibles para los bolsillos de todos los ciudadanos y que no se quedasen con un trayecto de 50 kilómetros a 1.400 pesetas, que realmente es bastante caro para todo el mundo, para los trabajadores y para los que lo utilicen solo esporádicamente. Como digo, incluso hasta podríamos ver la posibilidad de que, si hay más demanda, existiera un servicio de lanzaderas que viniese desde Zaragoza y que cubriese Zaragoza, Calatayud, Guadalajara. En fin, todo aquello que suponga mejorar la frecuencia, mejorar los horarios y que en un tiempo de veinte minutos podamos estar los guadalajareños en Madrid, sin tener que tirarnos una hora y pico en un Cercanías y parando en todas las estaciones, que aquello parece un metro, sería bienvenido. Voy a esperar qué responde el Grupo Socialista a estas propuestas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señora Herrero, tiene la palabra.

La señora **HERRERO SAINZ-ROZAS**: Señorías, quiero defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista a la proposición no de ley,

presentada por el Grupo Parlamentario Popular, por la que insta al Gobierno a que en un plazo de seis meses proponga medidas necesarias para establecer un servicio de lanzaderas AVE, Madrid-Guadalajara. Han pasado casi dos años desde la presentación de esta iniciativa y el plazo de seis meses que le dan al Gobierno ha quedado un poco lejos. Esta iniciativa fue presentada también en el Ayuntamiento de Guadalajara y en la Diputación Provincial y todas ellas fueron rechazadas, pero no porque desde el Partido Socialista o desde las instituciones gobernadas por el Partido Socialista no queramos AVE y lanzaderas para Guadalajara, nada más lejos. Todo lo contrario, nosotros queremos AVE y lanzaderas, que quede muy claro y que no haya confusión en ello. Las hemos pedido y las vamos a seguir pidiendo, porque somos muy ambiciosos para nuestra tierra y queremos lo mejor para nuestros conciudadanos, pero también entramos en razones y entendemos la situación en la que estamos y las demandas que tenemos en este momento. Permítame que, para construir mi discurso, explique alguna cuestión sobre la situación de las comunicaciones de Guadalajara con Madrid y también que haga una breve historia sobre el AVE Madrid-Barcelona o el AVE Madrid-Lleida; todo ello ha sido un verdadero despropósito del que no pueden estar muy orgullosos. **(El señor vicepresidente, Martínez Sieso, ocupa la Presidencia.)** En el año 2003, efectivamente, se inauguró la estación del AVE de Guadalajara y por ella comenzó a circular un AVE lento, alicorto; era más un sucedáneo de AVE que un tren de alta velocidad en toda regla. La historia de la construcción del AVE Madrid-Lleida ya desde el primer momento estuvo marcada por una chapuza permanente, que en lenguaje técnico significa: por una importante falta de análisis preliminares más profundos a nivel de estudios y sobre todo por una excesiva rapidez de ejecución de las obras, especialmente taludes, túneles y viaductos. ¡Qué contradicción! Esto no lo decimos nosotros, lo dice la auditoría técnica que el Ministerio de Fomento tuvo que encargar, no solo para confirmar la chapuza que se había hecho, sino también para identificar las nuevas inversiones que requerían los arreglos a realizar y los puntos en los que había que hacerlo. Todo ello gracias al Partido Popular y al insigne ministro de Fomento, a la sazón señor Álvarez-Cascos. Usted misma, señora Font, dice en su proposición no de ley que esta nueva comunicación abría una expectativa de desarrollo económico para la provincia de Guadalajara, a la que usted y yo representamos, y con esas esperanzas seguimos, desde luego, porque hasta ahora no ha sido así. Cuando tenga todas las prestaciones de un tren de alta velocidad y, sobre todo, cuando llegue a Barcelona y a la frontera francesa se abrirán sin duda importantes expectativas de desarrollo para Guadalajara. Volviendo a la auditoría técnica de febrero de 2005, se diagnosticaron retrasos en los plazos previstos, algo más que evidente, pero eso no es lo peor, sabemos que son obras complejas, que requieren mucho cuidado, mucho rigor. No se terminó la obra, por tanto, se trata de una obra a

medias, porque el PP tardó siete años en llegar a un acuerdo sobre su acceso a Barcelona, acuerdo que llegó en 2003, y se decidió un trazado con el que no todo el mundo estaba de acuerdo: baja velocidad; sistema ASFA, que solo permite una velocidad máxima de 200 kilómetros/hora —el retraso en la puesta a punto del sistema de señalización Ertms, nivel 1 y nivel 2, ha sido una de las razones de la no adecuación de la línea a la velocidad superior a 200 kilómetros/hora—; falta de cobertura para móviles, que puede parecer una cosa sin importancia, pero la tiene. Por citar otras disfuncionalidades, se diagnosticaron riesgos de cavidades, arcillas expandidas, problemas de terraplenes, fisuras en algún puente, problemas en túneles. Se recomendó también hacer estudios aerodinámicos y acústicos en algunas estaciones, como por ejemplo en la de Guadalajara, ya que, al ser atravesada por trenes que no efectuaban paradas, se debería determinar si al aumentar la velocidad era necesaria la instalación de pantallas. Toda obra tiene riesgos, eso es indudable, pero esta ha sido el gran desastre. En resumen, la inversión que propuso la auditoría técnica solo para remediar las disfunciones encontradas supuso algo más de 74 millones de euros. Con esta situación de retrasos y desperfectos se encontró el actual Gobierno en 2004. Poco a poco se han ido solucionando los problemas y alcanzando mayor velocidad, pero no cabe duda que en nada tiene que ver con la obra de AVE Madrid-Sevilla o con obras que se están realizando actualmente.

Entrando ya en el tema que su iniciativa propone y sobre todo respondiendo a la afirmación que usted hace sobre el compromiso del señor Aznar de establecer un servicio de lanzaderas Madrid-Guadalajara en 2005, permítame, señora diputada, que sin ninguna acritud y sin ánimo de contrariarle le diga que eso no es posible, a no ser que el criterio del señor Aznar en las inversiones públicas no respondiera a una demanda que justificara la implantación de dicho servicio y, por el contrario, ustedes acostumbren a tomar decisiones alegremente, sin estudios de viabilidad y a lo loco, como dice la canción. Señoría, en ningún momento el Gobierno del Partido Popular tuvo la intención de crear este servicio, sencillamente porque no había demanda. Podemos unir este plazo a otros que ustedes programaron y que no se cumplieron; no los voy a citar porque los conocemos todos.

Continúa usted diciendo que los horarios de salida y llegada de los trenes de alta velocidad que conectan Guadalajara con Madrid y los precios del billete han motivado que los ciudadanos no utilicen este servicio que no es atractivo, señora Font. Aunque cada día nos sorprendemos menos, desgraciadamente, hay cosas que producen cierto rubor. Seamos serios y demostremos algo de responsabilidad institucional. Fueron ustedes los que decidieron la ubicación de la estación del AVE Madrid-Guadalajara en Guadalajara-Yebes, a 8 kilómetros de la ciudad; ustedes sabrán por qué. **(La señora Cunillera i Mestres: Y los demás también.)** Eso es.

(La señora Font Bonmatí: Y los demás también.) Estoy en el uso de la palabra, señor presidente. **(La señora Font Bonmatí: Sí, pero cuando interrumpes uno, tendré derecho a replicar también.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Por favor, señoría, no tiene el uso de la palabra. **(La señora Font Bonmatí: Los demás también lo sabemos.)** Señoría, por favor.

La señora **HERRERO SAINZ-ROZAS**: Continúo, señor presidente.

Todos queremos lo mejor para la ciudad de Valdeluz. No vamos a entrar en ese tema. Ya se ha hablado suficientemente de ello en medios de comunicación locales y nacionales. Todos conocemos cuestiones que ha habido por medio. Ustedes decidieron la frecuencia de los trenes y el precio de los billetes, que se abarataron algo en 2005. Si todo ello ha generado que este servicio no sea atractivo, analicen ustedes por qué, pero no culpen a nadie, son ustedes lo responsables de todo ello. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

Analizando la situación de las comunicaciones ferroviarias de Guadalajara con Madrid, hay que decir que Guadalajara dispone de una estación específica de trenes de Cercanías y del resto de trenes de vía convencional. ¿Cuál es la demanda de los trenes de Cercanías? De acuerdo con el último estudio de aforos realizado por Renfe en la línea C-2, que une Guadalajara con Madrid, el número de viajeros ha aumentado en un 12,6 por ciento respecto al estudio realizado en 2004. Se trata de la línea con mayor número de viajeros de todas las líneas de Cercanías del entorno de Madrid, con 239.816 viajeros al día, frente a los 213.375 que se contabilizaron en 2004. Pero dada la demanda de los trenes de Cercanías, Renfe, como fruto de una solicitud del alcalde de Guadalajara, don Jesús Alique, triplicará la oferta de trenes Civis pasado el verano, es decir trenes directos, que tienen una duración aproximada de viaje de 30 minutos y un billete a precio razonable, puesto que las Cercanías cuentan con precios subvencionados, al igual que las lanzaderas. Durante los meses de septiembre y octubre se incorporarán 18 nuevos trenes Civis al día en ambos sentidos. Teníamos 6 y ahora son 18, por tanto son 24 más, más todos los trenes normales de Cercanías, con una frecuencia de entre 35 minutos y 15 en los momentos punta. Empiezan a funcionar a las seis de la mañana y terminan a las doce de la noche, por lo que el cálculo se puede hacer rápido. No cabe duda de que este aumento de trenes directos es un gran logro en las comunicaciones que va a acercar más Guadalajara a Madrid y va a mejorar la calidad de vida.

La comparación que ustedes hacen con Toledo no es adecuada, porque Toledo no tenía ni tiene trenes de Cercanías. Su comunicación ferroviaria era muy escasa y muy lenta y su problemática, por tanto, no tiene nada que ver con la de Guadalajara, por lo que no existe dis-

criminación alguna para Guadalajara. Además nos alegramos que Toledo haya mejorado en sus comunicaciones. No mezclen churras con merinas, dice un refrán castellano, y yo añado que además en este caso no es justo. La discriminación la han creado ustedes con Guadalajara, con Aragón y con Cataluña. ¿Cuál es la demanda de viajeros desde Guadalajara a Madrid a través de trenes de alta velocidad con una estación a 8 kilómetros de la ciudad y no muy bien comunicada, a la que se tarda algo menos de media hora en llegar, sobre todo por el tráfico? La demanda en la estación de Guadalajara-Yebes está asegurada por trenes de alta velocidad larga distancia, siendo muy útil la comunicación con Zaragoza y con Cataluña, pero no con Madrid en este momento. En 2006 utilizaron estos servicios 2.071 viajeros en la relación Madrid-Guadalajara, y 1.589 en la relación inversa, lo que supone en ambos casos una media inferior a un viajero por tren y vía. Hace unos días un periodista me contó que quería entrevistar a algún viajero que subiera o bajara a un tren AVE y que estuvo toda la mañana en la estación y no pudo hacer la entrevista que se proponía. La diferencia de usuarios entre cercanías y alta velocidad es muy clara, pero todo llegará. Desde aquí quiero decir a los ciudadanos y ciudadanas de Guadalajara que el estudio de la puesta en servicio de trenes de alta velocidad de media distancia está contemplada por Renfe-Operadora cuando se conjugue la disponibilidad de las infraestructuras de alta velocidad con la existencia de demanda suficiente que, bajo el principio de coordinación y eficiencia en el conjunto de la oferta ferroviaria, justifique su implantación y al mismo tiempo garantice la sostenibilidad económica y social de dicho servicio. Es un firme compromiso del Gobierno de España. Le quiero recordar, señora Font, que en un debate que tuvo usted en la televisión de Guadalajara en 2005 contestó exactamente lo mismo, que las lanzaderas se pondrían en su momento, cuando hubiera una demanda. Para refrescarle un poco más la memoria le diré que entre los contertulios estaba un representante de un sindicato con alta representación en Renfe. Nosotros de ninguna manera renunciamos al servicio de lanzaderas de AVE que nos una con Madrid y sabemos también que el Ministerio de Fomento trabaja con verdadero interés por mejorar las infraestructuras de la provincia de Guadalajara, como lo demuestra la futura conexión que va a tener Guadalajara con la Terminal 4 del aeropuerto de Barajas que acaba de anunciarse. Esto demuestra que existe un proyecto de progreso y desarrollo para nuestra tierra propio del siglo XXI, y los ciudadanos lo saben. Nosotros hemos presentado una enmienda que usted ha leído, pero que vuelvo a leer: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que cuando exista demanda adecuada y suficiente que lo justifique Renfe-Operadora estudie la posibilidad de implantar un servicio de lanzaderas. No renunciamos a ello. Les invitamos a aceptarla y a votarla favorablemente. En caso contrario, votaremos en contra de su proposición no de ley.

- **SOBRE LA TOMA DE MEDIDAS PARA REDUCIR EL IMPACTO ACÚSTICO DEL AEROPUERTO DE EL PRAT (BARCELONA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC). (Número de expediente 161/001505.)**
- **SOBRE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA EMITIDA POR LOS AVIONES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/001375.)**
- **RELATIVA A LAS MEDIDAS PARA GARANTIZAR UNA OPERATIVA DE FUNCIONAMIENTO DE LAS PISTAS DEL AEROPUERTO DE EL PRAT COMPATIBLE CON LA MODERACIÓN DE SU IMPACTO ACÚSTICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/002310.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a los puntos 5, 6 y 7. Hemos acordado que se vean en un bloque. La Presidencia será flexible con los tiempos, pero les recuerdo que el orden del día es bastante largo y les ruego que sean breves.

Señor Tardà, tiene la palabra para defender el punto 5.º del orden del día: Sobre la toma de las medidas para reducir el impacto acústico del aeropuerto de El Prat de Barcelona.

El señor **TARDÀ I COMA**: El 30 de octubre del año 2004 entró en servicio la tercera pista del aeropuerto de El Prat de Barcelona y cambiaron las configuraciones de las operaciones de aterrizaje y despegue de aviones, con lo cual se hizo verdaderamente imposible la vida de los vecinos de Gavà y Castelldefels, especialmente en algunos de sus barrios.

Permítanme una secuencia de los hechos para que todos tengamos una cierta perspectiva de dónde venimos y dónde estamos en estos momentos, atendiendo al hecho de que estamos a las puertas de abrir nuevas dependencias en el aeropuerto de El Prat, con lo cual todo va a cambiar, de ahí muchas de las reservas y temores de los ciudadanos que viven en zonas colindantes con el aeropuerto. Decía que el 27 de octubre del año 2005 entró en vigor la nueva trayectoria de control de área terminal propuesta por AENA en la comisión de seguimiento ambiental de la ampliación del aeropuerto de Barcelona, el ruido se incrementó y además se extendió a otras zonas hasta entonces no afectadas por la contaminación acústica. Felizmente la comisión de seguimiento ambiental de la ampliación del aeropuerto de Barcelona aprobó el 29 de noviembre del año 2005 una solución transitoria para la gestión de pistas a raíz de una proposición no de ley de nuestro grupo parlamen-

tario, del mes de febrero del mismo año, que recogía una nueva solución, tal como se ha dicho en repetidas ocasiones y así se ha publicitado en los medios, presentada por los mismos vecinos afectados, algunos de ellos profesionales del mundo de la aeronáutica que han sido capaces de aportar soluciones interesantes.

Actualmente se están haciendo las obras necesarias para aplicar esta propuesta global. ¿Dónde estamos ahora? Ahora se está construyendo una nueva terminal, tal como es conocido, entre las dos pistas paralelas, con lo que se podría aumentar el número de operaciones y el número de pasajeros y además habrá cambios en la trayectoria de control de área terminal. Lógicamente existe preocupación entre los vecinos por lo que puede suponer dar un paso atrás respecto a la situación conquistada —entre comillas— en el mes de noviembre del año 2005, según las condiciones actuales que, aun cuando no son óptimas, al menos permiten vivir con unos mínimos aceptables. Pero existe mucha preocupación porque si el aeropuerto pasa a operar con pistas independientes en lugar de pistas segregadas, es decir, una para despegues y otra para aterrizajes, como figura en la propuesta de los vecinos pactada en noviembre del año 2005, la situación volvería a ser la misma que generó todo el problema, de ahí que entiendan la preocupación.

Por todo ello, los siete municipios que rodean el aeropuerto han dejado oír su voz. Sus alcaldes han firmado un manifiesto a favor del mantenimiento de las pistas segregadas porque ello impide que el 95 por ciento de los aviones sobrevuelen zonas habitadas y los alcaldes han actuado como lo que son, como alcaldes, es decir, protegiendo a los vecinos de sus municipios. Hablamos de los ayuntamientos de las ciudades de Gavà, Castelldefels, Viladecans, Sant Boi, Sitges, El Prat y Begues, que suman 340.000 habitantes. Fíjense, el manifiesto que firman estos alcaldes (cinco de ellos pertenecientes al Partido Socialista de Cataluña, algunos de ellos incluso gobernando con mayoría absoluta, con lo cual entenderán que nuestra posición no tiene ningún atisbo de electoralismo) contiene siete puntos, pero el número 4, y traduzco del catalán, dice: Nuestra posición firme en defensa del actual modelo de operaciones en pistas segregadas que en la actualidad no tiene garantizada su permanencia cuando se ponga en funcionamiento la nueva Terminal Sur. Este sistema, tal y como demuestran numerosos estudios y la práctica en aeropuertos internacionales de primer orden, permite mantener los niveles de operatividad necesarias, siendo respetuoso con el entorno al minimizar la afectación sobre los territorios implicados. Es decir, los alcaldes tienen una posición llena de sentido común. Si se hacen inversiones en el aeropuerto de El Prat es porque se quiere incrementar sus potencialidades y su funcionalidad, pero todo tiene que hacerse respetando las condiciones de vida de las personas, porque todavía hoy las personas son más importantes que las cosas, no sé si por mucho tiempo, pero todavía es así. Por tanto, la postura de los alcaldes

es firme en defensa del modelo de operaciones en pistas segregadas, tal como ha quedado reflejado de la lectura del punto número 4 de su manifiesto fechado el 3 de mayo del año 2007, muy recientemente, pero en la actualidad no tenemos garantizada su permanencia. ¿Cuándo? Cuando se ponga en funcionamiento la nueva Terminal Sur. Este sistema permite mantener los niveles de operatividad necesarios respetando el entorno al minimizar la afectación sobre los territorios implicados. Repito lo dicho ahora por mí, antes por boca de los alcaldes.

¿Qué pedimos? Pedimos tres puntos básicamente. En primer lugar, reconocimiento de que la situación actual pactada para el periodo 2006-2008 es ambientalmente más beneficiosa que la originalmente propuesta por AENA. En segundo lugar, advertir que, en caso de abandonar el sistema de operaciones basado en las pistas segregadas para pasar a operar con pistas independientes, se volvería a una situación insostenible. Además, solicitamos que se acuerde buscar una solución definitiva con el concurso de las administraciones y de los vecinos que mantenga el pacto del mes de noviembre del año 2005, basado en la propuesta vecinal de operación con pistas segregadas. Estas son las peticiones que contiene nuestra proposición no de ley.

Debo decir que llegamos a la discusión de las proposiciones no de ley, la de Esquerra Republicana y la de los compañeros de Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y de Iniciativa per Catalunya, cuando todavía estamos en trámite de debate de una enmienda que el Grupo Socialista nos ha presentado. Deseo preguntar a la Presidencia si estaremos en condiciones luego de poder articular verbalmente cuál es nuestra posición, en tanto en cuanto todavía no hemos cerrado la negociación. Nosotros entendemos que la propuesta del Grupo Socialista debería complementarse con algunas otras aportaciones de nuestro grupo parlamentario y de otros grupos parlamentarios que también presentan iniciativas esta mañana referidas al tema, y desearíamos concluir las negociaciones a lo largo de esta mañana. Con lo cual, pido que luego tengamos la posibilidad de poder vehicular las conclusiones.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Me dice el letrado que ustedes pueden hasta el último momento, antes de la votación, presentar cualquier enmienda que hayan consensuado entre todos.

Señor Herrera, tiene el turno de palabra para defender el punto 6.º del orden del día.

El señor **HERRERA TORRES**: En primer lugar, quiero señalar que no he podido asistir al debate porque estaba en múltiples comisiones a la vez. Llego ahora y me incorporo al —esperamos— fructífero debate y deseo que al acuerdo. En torno al aeropuerto de El Prat ustedes saben que ha habido una controversia de años, de cómo afectaba a las poblaciones que se encuentran alrededor del aeropuerto de El Prat el ruido de los aviones que aterrizaban y despegaban del mismo. Un planteamiento

que se trasladó en una iniciativa conjunta y transversal de los diferentes ayuntamientos afectados, en el que todos ellos se pronunciaron y fueron aprobadas casi por unanimidad —exceptuando el caso de Castelldefels— mociones sobre la materia y en la que se ponía de manifiesto la necesidad de una solución para los problemas ambientales y de ruido que afectan a las poblaciones limítrofes con el aeropuerto de El Prat. Lo cierto es que hoy existe una preocupación, y es qué pasará cuando se ponga en marcha la nueva T-Sur, sabiendo precisamente que una operativa distinta en torno a las diferentes pistas podría hacer que las personas que se han visto afectadas durante muchos años por problemas gravísimos de ruido vuelvan a tener una pésima calidad de vida. De hecho, las iniciativas que hoy discutimos obedecen precisamente a esta preocupación de los vecinos de diferentes ciudades, que están muy preocupados porque la puesta en marcha de la T-Sur vuelva a suponer que las pistas operen en paralelo y, por tanto, que sus vidas se vuelvan a ver afectadas. Desde nuestro punto de vista, además habría que añadir otros elementos al debate, sabiendo que existen experiencias a lo largo y ancho de todo el planeta, en concreto de toda Europa, que podríamos incorporar. En primer lugar, porque cada avión que despegue o aterrice de un aeropuerto español tiene que pagar un canon en función del ruido, del tipo de avión, del número de pasajeros, según si utiliza finger o autobús, pero también un canon en función del ruido emitido. Nosotros planteábamos que se tiene que penalizar económicamente a aquellas compañías que utilizan las naves más ruidosas, desautorizadas, sabiendo además que aquellas que son más ruidosas coinciden con aquellas naves más obsoletas. Por tanto, un canon que grave a las naves más ruidosas va a contribuir no solo a una mejora de la acústica, sino a una mejora de las emisiones contaminantes, ya que van a ser naves más nuevas y va a suponer también una renovación de las flotas. Hoy, los ingresos de AENA, en el caso de sanción a una compañía debido al exceso de ruido por parte de alguno de sus aviones, no revierten en los municipios afectados, mientras que los perjudicados sí son los residentes en los ayuntamientos de la zona. Por otra parte, hoy en el Consejo Asesor de Aviación Civil no se encuentra ninguno de los ayuntamientos afectados por un posible accidente o por los ruidos mismos que se producen en las zonas próximas a los aeropuertos. Por este motivo, una transaccional conjunta a la proposición de Esquerra Republicana, a la de Convergència i Unió y a nuestra proposición debería incorporar también estas materias, sabiendo que existe una necesidad, que los ayuntamientos que se encuentran en los entornos de los aeropuertos puedan participar en el Consejo Asesor de Aviación Civil, en representación de ciudades donde esté ubicado totalmente o en gran parte un aeropuerto de interés general. El segundo elemento es que AENA revierta a los municipios afectados por la huella sónica de las aeronaves, de forma convenida con ellos, los ingresos que obtiene de las sanciones administrativas

relativas a la disciplina de tráfico aéreo en materia de ruido y los que pueda obtener al incorporar la contaminación acústica en los cánones que impone a las aeronaves por la autorización de los aeropuertos. Hoy va al Tesoro Público, y no entendemos por qué los ayuntamientos no pueden participar en ello; no es lógico, porque precisamente son ellos los que padecen esos daños. Asimismo, que se incorpore la contaminación acústica producida por cada aeronave en los costes que debe abonar AENA por la utilización de los aeropuertos españoles, con un escalado de la cantidad a pagar en relación con la contaminación producida. Todos estos son elementos que se deberían incorporar finalmente en la transacción, de manera que, si es posible, lleguemos finalmente a la solución. Anuncio ya que, en el caso de que no fuese así, vamos a votar a favor de la proposición no de ley de Esquerra Republicana y a la proposición no de ley de *Convergència i Unió*, pero que en el punto número 2 hemos planteado una enmienda, porque nosotros somos de la tesis —el señor Jané lo sabe perfectamente— de que hoy no es necesaria la ampliación de el aeropuerto de El Prat, que hoy con una operativa conjunta con aeropuertos tan importantes como el de Reus o el de Girona, o los dos, no es necesaria una cuarta pista. Desde luego, hoy no tiene que pronunciarse necesariamente el Congreso sobre esta cuarta pista o sobre la necesaria ampliación del aeropuerto de El Prat, y más en un escenario de subida de precios de carburantes y porque, en definitiva, no va suponer un necesario aumento del número de vuelo. En cualquier caso, anuncio ya que vamos a votar a favor del punto número 1 y 2 de Esquerra, en el caso de que no haya acuerdo. Sí quiero señalar que esperamos que exista un acuerdo que ponga de manifiesto en la Comisión de Fomento del Congreso de forma muy clara a los vecinos que durante muchos años han padecido el problema de ruidos por el aeropuerto de El Prat, y que hoy no los padecen de la misma manera por la solución que se ha encontrado, que con una nueva terminal funcionando, la T-Sur, la operativa va a ser la misma y que, por tanto, las soluciones a los problemas de ruido van a continuar dándose. Esperamos un redactado que deje claro ese punto. Por supuesto, se buscará la solución más apropiada, pero tiene que quedar claro que la voluntad de la Comisión de Fomento dice que la operativa va a ser la misma y que la nueva T-Sur no va a suponer una operativa de pistas que vuelva a hacer que los vecinos de las diferentes poblaciones de los alrededores del aeropuerto de El Prat se vean nuevamente afectados por problemas de ruido tan graves como los que ya han padecido.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Herrera, entiendo que usted ya ha defendido la enmienda que ha presentado al punto número 7.

El señor **HERRERA TORRES**: Sí, he defendido también la enmienda al punto número 7 —el señor Jané conoce perfectamente nuestra postura—, que es cohe-

rente con lo que nosotros hemos venido defendiendo siempre. En este caso, estamos de acuerdo con el Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*) respecto a que la dispositiva de las pistas se mantenga, pero tenemos una diferencia con ellos porque, a nuestro juicio, hoy no es necesario plantear una ampliación del aeropuerto. Sabiendo que hoy existe un punto de vista común a todos y que todos queremos abordar, que es el tema de las pistas, más allá de que nos acepten o no esta enmienda, anunciamos ya que, en el caso de que no hubiese una transacción conjunta de las tres proposiciones no de ley, votaríamos a favor en el punto 1 y en contra del punto número 2, por esta postura diferente que SS.SS ya conocen, al igual que el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*).

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor Jané para defender el punto 7.º del orden del día, relativo a las medidas para reducir el ruido en el aeropuerto de El Prat.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, nuestro grupo parlamentario inicia este debate con la voluntad de llegar a un acuerdo. Sería positivo que hoy la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, en el tramo final de una legislatura, en el momento de pronunciarse sobre decisiones que van a afectar ya a futuras legislaturas, llegara a un pronunciamiento lo más unánime posible. En ese compromiso parlamentario que hoy buscamos, sería muy positivo llegar al máximo consenso entre todos los grupos parlamentarios presentes en el Congreso de los Diputados. Saben SS.SS. que la entrada en funcionamiento de la tercera pista del aeropuerto de El Prat supuso para un gran número de ciudadanos que residen en las poblaciones cercanas una modificación de sus hábitos de vida como consecuencia de un fuerte impacto acústico que sufrieron por el sistema de trayectorias de despegue y aterrizaje de las aeronaves. Saben también que existieron constantes reclamaciones de los vecinos. Hubo acuerdos en esta Cámara —quiero recordarlo—; se aprobaron proposiciones no de ley, e incluso este diputado ha tenido ocasión de plantearle al Gobierno en muchas ocasiones el cumplimiento de las mismas que se estaba dando. Por tanto, se han aprobado proposiciones no de ley, han existido reclamaciones de los vecinos, luego ha habido una reacción política y se han realizado estudios para ver de qué manera era posible llegar a una solución. Se llegó a una solución transitoria en lo que fue el cambio de roles de pistas para que operaran de forma segregada. Ante esta solución a la que se llegó, nuestro grupo parlamentario entiende que ahora hay una inquietud que debemos resolver. De cara a la futura legislatura, cuando se inaugure la nueva Terminal Sur a finales del año 2008 o en el año 2009, hay una inquietud por cómo esa inauguración puede repercutir en la contaminación acústica que todos queremos evitar. Mi grupo parlamentario, haciéndose eco de esa inquietud, también ha presentado una proposición no de ley y nos

gustaría llegar a un acuerdo para que el mismo pueda permitir una posición que *Convergència i Unió* quiere defender, la posición de que se ha creado un grupo técnico de trabajo de ruido, constituido en el marco de la comisión de seguimiento ambiental de las obras de ampliación del aeropuerto de Barcelona, que está realizando unos trabajos que no pueden quedarse estancados. Deben ser unos trabajos que se prolonguen de cara a la operativa que se ponga en funcionamiento con la nueva Terminal Sur. Lo que hay que hacer es buscar soluciones definitivas que permitan alcanzar la máxima capacidad operativa del aeropuerto. Hay que tender a alcanzar esa máxima capacidad, pues el aeropuerto es un punto importante de desarrollo económico de mi país, de Cataluña. Evidentemente, hay que garantizar esa capacidad operativa, pero también se deben asegurar como mínimo unas condiciones ambientales que no vayan a peor, condiciones que tienen que ir en la línea de las actualmente existentes. Pido al Grupo Socialista, que ha presentado una enmienda de sustitución, que introduzca en dicha enmienda algo que todos compartimos. Aquí hay un punto de acuerdo, pues todos queremos las mejores condiciones ambientales, pero en la línea de las actualmente existentes, puesto que han supuesto un punto de acuerdo. Manteniendo esas condiciones en la línea de las actualmente existentes daríamos un mensaje de cara a las futuras legislaturas de tranquilidad a la ciudadanía afectada. Por tanto, pido al Grupo Socialista que en la enmienda que ha presentado introduzca de manera expresa que, cuando hablamos de mejores condiciones ambientales, se haga en la línea de las actualmente existentes, especialmente en lo relativo a los ruidos producidos por los aviones. Esa precisión sería garantista y va en la línea de la metodología que se ha iniciado a través de este grupo técnico. Tampoco podemos olvidar en este debate que en los próximos meses la gestión del aeropuerto de El Prat va a quedar abierta a través de un nuevo modelo de gestión aeroportuaria, en el cual también deberán estar, evidentemente, los ayuntamientos, la sociedad civil y la Generalitat de Catalunya. Nosotros pedimos que la parte catalana de ese nuevo consorcio, de esa nueva forma de gestión que se cree sea mayoritaria. Sin ninguna duda, allí también se va a tratar cuál debe ser ese modelo, pero el modelo instaurado, el modelo que generó ese acuerdo ha sido un buen modelo para rectificar un impacto acústico negativo. Nosotros queremos proporcionar tranquilidad a los vecinos y por eso hoy buscamos el acuerdo unánime, acuerdo unánime porque esa preocupación —lo decía el señor Tardà— ha llevado a los alcaldes de siete poblaciones a firmar un manifiesto conjunto. No es, pues, una situación que no venga respaldada por una preocupación de los máximos responsables políticos a nivel municipal de esa zona. No solo han firmado un manifiesto El Prat o Gavà, sino también Begues, Castelldefels, El Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Sitges y Viladecans y han expresado esa inquietud existente. Así, ante ese manifiesto e inquietud a mi grupo le gustaría que la votación fuese

unánime, sería el mejor mensaje que hoy podríamos trasladar desde el Congreso de los Diputados al conjunto de la sociedad, un mensaje unitario que garantice la línea de las condiciones actualmente existentes. Queremos asegurar esas mejores condiciones, pero en la línea de las ya existentes y no para ir a peor. Si existe ese compromiso, mi grupo parlamentario estaría dispuesto, como han dicho los señores Tardà y Herrera, a buscar una redacción transaccional que nos permita lanzar ese mensaje de unidad ante esa preocupación compartida por todos los grupos parlamentarios de esta Cámara, especialmente por aquellos que representamos a la ciudadanía de Cataluña, en concreto la circunscripción de Barcelona. Con este ánimo mi grupo parlamentario afronta hoy este debate, esperando que los distintos grupos parlamentarios podamos llegar a un punto de acuerdo con una transaccional. Y repito que en ningún caso aceptaremos la enmienda del Grupo Socialista si no se introduce en la misma la garantía de que se va a ir en la línea de las condiciones ambientales actualmente existentes en lo relativo a los ruidos producidos por los aviones.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): A estos tres puntos ha presentado una enmienda el Grupo Socialista. Tiene la palabra la señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: A pesar de lo que ha dicho usted al inicio de este punto, necesitaremos un poquito de tiempo, pues nos encontramos con que se ha acumulado el debate de tres proposiciones no de ley que, efectivamente, tienen un punto común, el aeropuerto de El Prat, pero dos hablan de un tema y una tercera, la de Izquierda Unida, lo hace de cosas distintas a las que plantean las de *Convergència y Esquerra Republicana*. Habría que explicar el tratamiento que hemos dado de manera diferenciada a la de Izquierda Unida y a las de *Convergència i Unió* y *Esquerra Republicana*, aunque si luego se quieren sustituir las tres en base a la enmienda común que hemos presentado a las dos últimas no nos importaría.

Voy a empezar por la de Izquierda Unida, que se presentó en diciembre de 2005 —las fechas son importantes cuando debatimos sobre esta cuestión—, y cuyo contenido es muy distinto, pues se centra en los ingresos que puede obtener AENA de las sanciones administrativas en materia de disciplina en el tráfico aéreo que pueda imponer. Habla de cánones a imponer por la utilización de aeropuertos, de los costes que puede obtener AENA por la utilización y su relación con la contaminación producida y de la incorporación al Consejo Asesor de Aviación Civil de representantes de las ciudades donde está ubicado el aeropuerto. Ellos hablan de aeropuertos nacionales, pero entiendo que lo estamos haciendo de aeropuertos de interés general. En este sentido, hemos trabajado. Por lo que respecta al primer punto, hay que dejar claro que AENA no es quien tiene ingresos derivados de sanciones en materia de ruidos, pues esas sanciones son impuestas por la Dirección General de

Aviación Civil y el importe recaudado, efectivamente, se ingresa en el Tesoro, de acuerdo con el principio de no afectación de los ingresos públicos. Es, pues, imposible aceptar este punto y llevarlo a cabo.

El segundo punto se refiere a un tema que ya está en vías de solución, por eso hacía referencia al principio de mi intervención a la fecha de la proposición no de ley, diciembre de 2005, porque actualmente está en tramitación en este Congreso la Ley de Calidad del Aire, que incluye en la disposición final segunda, concretamente en su apartado segundo, la modificación de las tasas a que hace referencia la proposición no de ley que estamos discutiendo. En concreto, se fija para los aeropuertos de Madrid-Barajas y de Barcelona el incremento de las tasas en función de la franja horaria y de la clasificación acústica de la aeronave. Podríamos discutir si eso es viable o no lo es, si puede ser mejor o peor, pero el ámbito de discusión de este segundo punto de la proposición no de ley de Izquierda Unida se debería producir en el debate de la ley que he citado.

Finalmente, respecto al tercer punto, es un tema que podría ser estudiado y por ello hemos presentado una enmienda que propone estudiar la incorporación en el Consejo Asesor de Aviación Civil de algún representante cualificado de los municipios en los que esté enclavado un aeropuerto de interés general con tráfico relevante. Nosotros hemos trabajado separadamente las distintas propuestas de las proposiciones no de ley y, salvo que se decidiera por Izquierda Unida —no sé cómo quedará al final esto— que se votaran las tres conjuntas, si se votara separadamente la de Izquierda Unida, votaríamos a favor de este punto, pero no de los dos primeros.

Las otras dos proposiciones no de ley, la de CiU y la de Esquerra Republicana, tienen en común la operatividad de las pistas, la situación actual y su relación con la entrada en funcionamiento de la terminal sur del aeropuerto de Barcelona, que está prevista para finales del primer trimestre de 2009. Advierto que la proposición no de ley de CiU tiene un error, seguramente motivado por las prisas al presentarla el 22 de mayo, muy cerca de unas elecciones y a lo mejor se les fue el dato, pero el compromiso es el primer trimestre del año 2009. No voy a hablar de ambientes preelectorales ni de futuros electorales, el caso es que es el primer trimestre del año 2009.

Voy a centrarme en la proposición no de ley de Esquerra Republicana, que es la que da inicio a la acumulación posterior de otras proposiciones no de ley; y que fue presentada en febrero de 2006, en una fecha en que se estaban discutiendo otros elementos. Es verdad que muchos de los aspectos que hoy nos vamos a felicitar tienen origen en una proposición no de ley de Esquerra Republicana, que provocó una situación nueva respecto a las reivindicaciones de los vecinos. Hay que reconocer que ese fue el inicio de una nueva relación entre la Administración y los vecinos afectados; cuestión que hay que valorar y que da origen a la enmienda que hemos presentado. Una enmienda que nos gustaría que fuera

aceptada por los grupos proponentes y que fuera sometida a votación, ya que tiene como contenido intrínseco un mensaje claro a los ciudadanos y ciudadanas afectados por la contaminación acústica que pueda producir el funcionamiento del aeropuerto; un mensaje de confianza en el sentido de que va a ser posible abordar el futuro de la operatividad del aeropuerto de El Prat con la misma seriedad y rigor con que fue posible alcanzar en su momento el acuerdo de 14 de noviembre de 2005 y que va a permitir llegar a la fecha de la puesta en funcionamiento de la terminal sur, momento en el que el aeropuerto debe estar preparado para alcanzar el máximo de su capacidad. Por ello es necesario que sea en ese momento cuando se busquen las soluciones definitivas y se aseguren las mejores condiciones ambientales, muy especialmente por lo que hace referencia a los ruidos. Decía el señor Jané muy solemnemente que solo será posible en la línea de las condiciones actuales. Yo le digo que no solamente eso, sino que lo actualmente acordado ha sido posible por la voluntad de diálogo, de acuerdo, de seriedad y de rigor; así y no de otra manera se podrá abordar en su momento. A nosotros nos parece justo, y cuando hable del segundo punto se verá más claramente que el reconocimiento de un método de trabajo exitoso y de una manera de trabajar que ha transmitido tranquilidad y confianza a los ciudadanos es bueno que esté como una transaccional en nuestra enmienda.

Yo no sé quién será diputado en el año 2009 cuando entre en funcionamiento la terminal sur, ni siquiera si quienes estamos discutiendo hoy aquí lo haremos de estas materias, pero sería bueno que hoy pudiéramos transmitir a los que estén en aquel momento que la confianza y el diálogo que ha sido posible encontrar en este momento debe seguir subsistiendo. Por tanto, estamos discutiendo de algo que se va a producir en el año 2009, pero para esa discusión se deberán realizar los estudios correspondientes y se requiere conocer previamente la asignación de tráfico por terminales. Por el momento, hay que seguir trabajando en la línea que se viene haciendo tanto en la comisión de seguimiento como en el grupo de trabajo, donde, por ejemplo, el pasado 6 de febrero se presentó una primera propuesta todavía en estado de borrador sobre los distintos escenarios de desarrollo del aeropuerto a analizar para el horizonte planteado. Yo sé que es muy fácil, —siempre se ha dicho que el papel lo aguanta todo— hablar en nombre de la sociedad civil. Este es el ejemplo claro de la situación deseable, cuando la sociedad civil se integra en esa comisión de seguimiento, se integra en el grupo de trabajo técnico de ruido, que se constituyó el día 8 de julio de 2005 y que está compuesto por representantes técnicos de todos los ayuntamientos participantes en la comisión de seguimiento ambiental de las obras de ampliación del aeropuerto de Barcelona. Se han citado los ayuntamientos de Barcelona, Castelldefels, Prat de Llobregat, Gavà, Viladecans, o Sant Boi de Llobregat, y está también la Generalitat de Catalunya, y AENA, con la finalidad de realizar propuestas e iniciativas a trasladar

a la comisión de estudios y actuaciones dirigidas a mejorar la situación acústica existente en el entorno del aeropuerto de Barcelona como consecuencia de su proyecto de ampliación. Esta es una manera de trabajar de forma conjunta. Los trabajos realizados en las diversas reuniones del grupo y los acuerdos alcanzados en las mismas produjeron una propuesta de operación que, al limitar la capacidad operativa prevista como consecuencia de las actuaciones llevadas a cabo para la ampliación del aeropuerto de Barcelona, se mantendría vigente hasta la puesta en explotación de la nueva terminal sur, y así lo aprobó la comisión, como he dicho antes, en noviembre de 2005.

Debemos mandar un mensaje de tranquilidad a los vecinos. Nuestra obligación es, además de prestar oídos a las reivindicaciones de los ayuntamientos, transmitir el mensaje de que estamos frente a una manera de trabajo que es importante y que ha resultado exitosa. A eso responde el apartado b) de nuestra enmienda, que hace un reconocimiento a esa manera de trabajar y de colaborar, a la vez que les dice a las partes —Fomento, AENA, Generalitat, ayuntamientos y, sin duda, las asociaciones de vecinos— que sigan trabajando con esa misma metodología de búsqueda de acuerdo para compatibilizar la ampliación del aeropuerto con la calidad de vida de la población del entorno aeroportuario.

No hace falta ser diputado de Barcelona para querer que el aeropuerto de Barcelona sea el gran aeropuerto que está llamado a ser. No en vano para ello el Estado va a hacer una inversión de 3.000 millones de euros y la ampliación del aeropuerto va a prestar servicio a 30 millones de pasajeros/año. Es evidente, señor Tardà, que esto no será exitoso del todo si no tiene en cuenta a los ciudadanos que se merecen vivir en el área del aeropuerto con una calidad de vida digna. Agradezco a los grupos que hayan dicho que van a aceptar en lo posible nuestra enmienda. Nosotros también haremos un esfuerzo para encontrar la transaccional, pero la garantía de que eso tenga un futuro exitoso lo va a dar el éxito del trabajo realizado hasta este momento.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): ¿Hay algún grupo que quiere intervenir en este punto? **(Pausa.)**

Señora Nadal, tiene la palabra.

La señora **NADAL I AYMERICH**: En primer lugar, quiero manifestar la voluntad del Grupo Popular de llegar a acuerdos. Sería importante que la resolución que saliera de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados fuera aprobada por unanimidad, porque difícilmente podrían entender los vecinos afectados que cuando se reúnen las distintas fuerzas políticas con ellos se asumieran compromisos, sea o no en períodos pre-electorales, y que después se hiciera cosa distinta en la Comisión de Fomento en el Congreso. Por tanto, reitero la disposición del Grupo Popular para llegar a una resolución conjunta aprobada por unanimidad.

Se ha hablado del impacto que va a tener la resolución que se adopte hoy en esta Comisión de Fomento en próximas legislaturas. Es cierto. Estamos en una sesión muy importante de la Comisión de Fomento, porque la resolución que se adopte respecto al aeropuerto de El Prat tendrá una ejecutoria que nada tendrá que ver con una legislatura como la actual, que está prácticamente finalizada. Por tanto, el compromiso —y lo manifiesto solemnemente en esta Comisión— del Partido Popular respecto a esas necesidades de los vecinos afectados por los ruidos en el aeropuerto de El Prat tiene un valor altamente significativo, y no me quiero extender sobre la materia, pero ustedes habrán entendido perfectamente que el compromiso de un próximo Gobierno del Partido Popular es realmente importante para los vecinos afectados respecto a la preservación de su calidad de vida, incluso de su salud.

Se ha dicho reiteradamente que la configuración de pistas que supuso la puesta en marcha de la tercera pista de El Prat en el año 2004 conllevó que se realizaran todos los despegues sobre Gavamar y sobre Castelldefels fundamentalmente; eso quiere decir que se sobrevolaban núcleos urbanos muy poblados y que se producía una contaminación acústica que superaba ampliamente la ley. Quiero decir que Cataluña fue pionera en la regulación de disposiciones para luchar contra la contaminación acústica, y tengo el honor de haber formado parte del Grupo Popular en el Parlament que impulsó y consiguió que Cataluña tuviera la legislación más avanzada, la legislación pionera, repito, en materia de lucha contra la contaminación acústica. Esa fue una ley incorporada a la legislación catalana por el Partido Popular. Quiero recordarlo porque justamente al amparo de esta ley se han podido tomar algunas de las determinaciones en las que se han podido fundar los vecinos para presentar sus reivindicaciones.

La señora Cunillera hablaba de gestión exitosa, de lo fantástica que había sido su relación con los vecinos y de lo bien que había ido todo. Es verdad que se rectificó —y es bueno reconocerlo— por parte del Gobierno socialista. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Quiero recordar que la situación era de tal magnitud que la juez de primera instancia e instrucción de El Prat imputa incluso al director general de Calidad Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, al director general de Aviación Civil y al presidente de AENA por la situación medioambiental de los vecinos. Es importante recordar —se ha dicho anteriormente— que no se está hablando solo de poblaciones como Gavà, Gavamar o Castelldefels, sino que estamos hablando de una afectación a más de 340.000 personas: Gavamar, Castelldefels, Les Botigues de Sitges, Sitges, Sant Boi, Prat, Viladecans... El impacto sobre la calidad de vida y la salud de las personas es de una importancia que merece que adoptemos soluciones para que nos podamos comprometer en beneficio de esas personas.

¿De dónde surge la preocupación? Se ha dicho reiteradamente. Surge por la puesta en funcionamiento de la

terminal sur. Como muy bien ha dicho la señora Cunillera, la precipitación ha llevado a algunos grupos a decir que la puesta en marcha sería en 2008 y la realidad es que será en 2009, en cualquier caso será en una fecha próxima, lo que ha motivado la preocupación tanto de las plataformas cívicas como de los alcaldes de todas esas poblaciones, insisto, no solo Gavà. Gavamar o Castelldefels, sino de los alcaldes de todas las poblaciones que acabo de citar, porque el temor es que se cambien nuevamente las configuraciones y que se pase de las pistas segregadas a pistas independientes, es decir, que se vuelva a la situación anterior, que afecta tremendamente a la sostenibilidad ambiental, a la calidad de vida y a la salud de las personas.

Sin duda, la entrada en funcionamiento de la terminal sur supondrá un incremento en número de pasajeros y, por tanto, representará también un incremento en el número de operaciones si queremos que el aeropuerto llegue a su máxima capacidad. **(Rumores.)** Señor presidente, me cuesta mucho...

El señor **PRESIDENTE:** Tiene razón, señora Nadal.

Señorías, les ruego que guarden silencio, porque a quien está hablando le resulta terriblemente difícil poder concentrarse. Permitan que la señora Nadal desarrolle su intervención.

Puede continuar, señoría.

La señora **NADAL I AYMERICH:** Se lo agradezco, señor presidente.

Como decía, se incrementará el número de pasajeros y, por tanto, se incrementará el número de operaciones. Pero si eso es cierto, también lo es que existen estudios de la comisión de seguimiento ambiental del aeropuerto de Barcelona; comisión en la que quiero recordar que participan los alcaldes afectados por esta situación del aeropuerto de El Prat, participación que se impulsó por parte del Gobierno del Partido Popular. También quiero recordar que cuando gobernaba el Partido Popular en el Consejo Asesor de Aviación Civil participaban representantes de aquellos municipios que se encontraban afectados por situaciones derivadas de aeropuertos designados como de interés nacional. En la comisión de seguimiento ambiental del aeropuerto de Barcelona ha tenido y tiene un papel muy importante la representación de los distintos ayuntamientos afectados de la zona de El Prat. Precisamente en esa comisión, como he dicho antes, existen estudios que avalan que se puede mantener la actual situación de pistas segregadas sin llegar a la saturación, que podría estar en los noventa movimientos. Para llegar a esos noventa movimientos nos dicen esos estudios que podemos tener unos seis años de capacidad de toma de decisión; es decir, tenemos ese tiempo hasta llegar a la máxima capacidad operativa del aeropuerto de El Prat en el que podemos buscar soluciones, tenemos ese tiempo para hacer compatibles las preocupaciones y las reivindicaciones de las plataformas cívicas, de los

alcaldes de todas y cada una de las fuerzas políticas. Esas soluciones tienen que ser compatibles con la realidad medioambiental del delta del Llobregat y con la calidad de vida de los ciudadanos, lo que solo es posible minimizando el impacto acústico. Creemos que volver al funcionamiento con pistas independientes de aterrizaje y despegue supone tener nuevamente aviones sobrevolando núcleos de población muy importante, es decir, volver a la situación anterior.

Tenemos un plazo de tiempo para adoptar soluciones, plazo que, según los estudios que tenemos, puede estar entre los seis y siete años. Esto nos permite decidir cuál debe ser el futuro crecimiento del aeropuerto de El Prat. **(Rumores.)**

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

La señora **NADAL I AYMERICH:** Gracias, señor presidente.

El Partido Popular ha hecho propuestas. Quiero recordar que fue el presidente del Partido Popular de Cataluña, Josep Piquè, quien propuso que el crecimiento del aeropuerto de El Prat se hiciera a través de la construcción de una cuarta pista sobre el mar. Cuando se hizo esta propuesta por parte del Partido Popular de Cataluña parecía una propuesta fantasiosa que no tenía ninguna posibilidad de prosperar, pero esta situación ha ido cambiando. Fíjense, señorías, si ha ido cambiando que en un primer momento el Gobierno de la Generalitat tenía afectado por ese plan medio ambiental que se conoce como Red Natura 2000 todo lo que era la zona marítima situada delante del aeropuerto de El Prat. Eso hacía imposible que se realizara la propuesta de crecimiento del aeropuerto de El Prat planteada por el Partido Popular, que vendría a resolver los problemas de contaminación acústica que afecta a la vida y a la salud de las personas. Pues bien, desde el propio Gobierno de la Generalitat se dio un cambio de 180 grados al planteamiento de la Red Natura 2000 y se hizo a través de una consejería ocupada por Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya-Verds. Quiero decir que se tuvo muy en cuenta el impacto que podría tener esa propuesta en la retirada de la zona marítima situada delante del aeropuerto de El Prat de la protección de la Red Natura 2000 porque se ha dejado de limitar la posibilidad de su creación y establecimiento, tal y como proponía y sigue proponiendo el Partido Popular. La ampliación con la construcción de esa nueva cuarta pista cuenta con ejemplos en otros aeropuertos como el de Niza, Sydney, San Francisco, Tokio o Río de Janeiro, y lo dejo aquí porque hay un largo listado de aeropuertos que han adoptado esta solución. Por tanto, señorías, tenemos plazo para tomar las decisiones definitivas en el diseño de las infraestructuras que necesita Cataluña para no perder competitividad; infraestructuras que se tienen que hacer desde la racionalidad y desde la sostenibilidad para lograr que el aeropuerto de Barcelona sea el aeropuerto

internacional de primer orden que necesita Cataluña para crecer económicamente, para mejorar socialmente y para llegar a esos 30 millones de pasajeros que supone la apuesta que hemos hecho desde las distintas fuerzas políticas. Ello requiere trabajar intensa y conjuntamente con la vista puesta en el futuro, sin dejar de tener en cuenta que tenemos tiempo para encontrar soluciones puesto que la operatividad del aeropuerto no llegará, según los estudios de la propia comisión de seguimiento ambiental del aeropuerto de Barcelona, hasta dentro de unos años, lo que nos permite asegurar la tranquilidad de los vecinos con el mantenimiento de las pistas segregadas.

Por tanto, en el caso de que no sea aceptada la transacción que ha propuesto el Grupo Socialista, el Grupo Popular votará favorablemente las proposiciones no de ley de *Convergència i Unió* y de *Esquerra Republicana*, que proponen el mantenimiento de las pistas segregadas. Tendríamos una posición distinta respecto a la proposición no de ley de *Iniciativa per Catalunya* sobre contaminación acústica emitida por los aviones, puesto que es una propuesta genérica que no afecta a El Prat concretamente y que nos parece metida con calzador en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Me han comunicado, porque no he seguido el debate desde el principio —estaba la vicepresidenta Puig—, que *SS.SS.* han llegado a un acuerdo sobre una transaccional y querrían un breve turno de explicación. Les voy a dar un minuto a cada grupo parlamentario para que expliquen su posición respecto a la transacción. ¿Qué grupos desean intervenir? **(Pausa.)** Señor Tardà.

El señor **TARDÀ I COMA**: Solo agotaré 30 segundos. Celebramos que hayamos encontrado un redactado de consenso, que lo que hace es preservar las condiciones medioambientales actuales. Como ya manifestamos, estas condiciones medioambientales actuales solamente son posibles manteniendo la operatividad actual, es decir, basada en las pistas segregadas. Celebramos, pues, que hayamos llegado a este acuerdo que nos permite encarar el reto que debe significar hacer posible y compatible la mayor operatividad del aeropuerto con unas condiciones de habitabilidad dignas para los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Herrera.

El señor **HERRERA TORRES**: En primer lugar, respecto a nuestra proposición no de ley, parece que hay consenso de los diferentes grupos parlamentarios sobre el punto tercero. A partir de esto y a partir de la enmienda transaccionada con el Grupo Socialista, nosotros aceptaríamos la enmienda que quedaría redactada de la siguiente manera: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a articular los mecanismos precisos para la incorporación en el Consejo Asesor de Aviación Civil de algún representante cualificado de los municipios en los

que esté enclavado un aeropuerto de interés general con tráfico relevante. Para nosotros sería mejor nuestra redacción —siempre es mejor para el proponente la redacción que él propone— pero en cualquier caso consideramos que esto supone un paso adelante.

En segundo lugar, retiraríamos los otros dos puntos en aras del consenso, pero continuamos manteniendo que sería positiva la participación de los municipios en los ingresos que provienen de las sanciones en materia de ruidos. Y por último, como decía el señor Tardà, para nosotros está claro que mantener las condiciones ambientales para que lo que se refiere a los ruidos producidos por los aviones continúe operando en las líneas actualmente existentes, significa mantener la actual operativa. Dicho de otra manera, significa que las líneas continúen de forma segregada y para nosotros esto va a suponer un paso adelante.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Herrera, llevamos ya un minuto y medio.

Señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Nuestro grupo parlamentario intentaba que hubiera una posición de consenso y celebramos que finalmente, a través de una enmienda transaccional, se pueda llegar a esa solución de consenso sobre lo que pueda ser el nuevo funcionamiento del aeropuerto de Barcelona cuando se inaugure la nueva terminal sur, que ya en mi exposición inicial había afirmado que sería a finales de 2008 o en 2009. Por tanto, había un error que fue detectado ya desde su presentación. Celebramos ese consenso en la línea de las condiciones ambientales actualmente existentes, introduciendo en la transacción ese aspecto que pedía *Convergència i Unió* en el sentido de garantizar que no se irá a menos, que en lo relativo a ruidos producidos por los aviones se irá a esas condiciones ambientales en la línea de las actualmente existentes tras la rectificación que se produjo con la puesta en marcha de la tercera pista y por la propia presión de los ayuntamientos y del conjunto de vecinos afectados. Nos congratulamos de que finalmente se pueda llegar a ese acuerdo y, por tanto, votaríamos a favor de ese mínimo común denominador que se pueda plasmar en la enmienda final que se plantee.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Nadal.

El señor **NADAL I AYMERICH**: También quiero celebrar que se haya podido llegar a una transacción. Que de esta Comisión salga una resolución tomada por unanimidad tiene una gran importancia, como he dicho al inicio de mi primera intervención, respecto a la confianza que los vecinos habían depositado en todas y cada una de las fuerzas políticas que nos habíamos comprometido precisamente a desvanecer esos temores que tenían a que se pusiera en marcha la terminal sur.

El Grupo Popular se da por satisfecho porque no estamos en la enmienda de sustitución que había presen-

tado el Grupo Socialista, que era muy de mínimos, sino que ha sido capaz de negociar y de llegar a una redacción que también complace a mi grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Un signo del éxito es cuando la disputa de la paternidad del mismo es tan viva. Por tanto, también me satisface de que esto haya sido posible.

Como de lo que íbamos a hablar era de cómo votábamos y lo que íbamos a votar y me parecía que a mí me tocaba hablar de las transaccionales, es lo que voy a hacer. En primer lugar, la transaccional a la proposición no de ley de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds iría a sustituir la palabra estudiar por articular los mecanismos precisos para... Esa es nuestra transaccional. Parece ser que se va a aceptar, por tanto pediremos voto separado de los dos primeros puntos y votación del tercer punto porque votaremos en contra de los dos primeros y a favor de este. En la enmienda común a las dos proposiciones no de ley de Esquerra Republicana y de Convergència i Unió introducimos después de «mejores condiciones ambientales», la frase «en la línea de las actualmente existentes».

Finalmente, nos felicitamos de la satisfacción que todos tenemos.

El señor **PRESIDENTE**: Estudiaremos de aquí al final si lo que usted ha sugerido con el señor Herrera es posible porque creo que no lo es, ya que se vota la transaccional.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Mucho mejor, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Yo había entendido en la intervención del señor Herrera que sus dos puntos los mantendrá en el futuro, pero no en la votación de hoy.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A IMPULSAR UN NUEVO ESTUDIO INFORMATIVO SOBRE EL DESDOBLAMIENTO DE LA CARRETERA N-II EN EL MARESME. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/001731.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate del punto 8 del orden del día. Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a impulsar un nuevo estudio informativo sobre el desdoblamiento de la carretera N-II en El Maresme, formulada por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió. Señor Sánchez i Llibre, tiene su señoría la palabra.

El señor **SÁNCHEZ I LLIBRE**: El grupo parlamentario de Convergència i Unió presenta una proposición

no de ley para impulsar con la mayor urgencia la aprobación del estudio de planificación definitiva a través de un estudio informativo para el desdoblamiento de la N-II entre Montgat y Tordera. También queremos que en este estudio informativo se evite la afectación absoluta y grave que pudiera producirse para la población de Sant Genís de Palafolls.

Señorías, en la comarca del Maresme llevamos sufriendo y esperando pacientemente durante más de 30 años el desdoblamiento de la N-II entre Montgat y Tordera. Esta es una carretera que se ha convertido en la variante de una carretera nacional en la que antes había muchísimo tráfico pero que con el exceso de población se ha convertido en una carretera básicamente peatonal entre dichos pueblos que comportan la comarca del Maresme. Como es prácticamente imposible circular con cierta rapidez, la mayoría de usuarios tienen que ir forzosamente a la autopista de peaje entre Montgat y Tordera, con los problemas que comporta y que hace que la N-II en el Maresme sea la carretera donde hay más accidentes de tráfico y se cobra más víctimas. Por tanto, urge, desde el clamor popular, este estudio para que rápidamente se pueda efectuar el desdoblamiento de la N-II en el Maresme y se pueda habilitar con la máxima urgencia una autovía sin peaje entre Montgat y Tordera. Hoy hemos recibido una muy buena noticia por parte del Grupo Parlamentario Socialista en el sentido de que el ministerio está a punto de finalizar un estudio informativo sobre el desdoblamiento de la N-II, con lo cual cuando el ministerio haya resuelto todas las alegaciones que comporta dicho estudio informativo se podrá planificar la alternativa a este desdoblamiento, que no creemos que haya otro remedio que sea una autovía sin peaje entre Montgat y Tordera, que es lo que está demandando la sociedad civil de todo el Maresme.

No hemos querido perder la oportunidad de recoger una serie de sensibilidades que nos planteaban las poblaciones de Palafolls, Tordera y Pineda para que en dicho estudio informativo se pudieran incorporar todas las cuestiones que evitasen la afectación absoluta y grave para la población de Sant Genís de Palafolls. Esta es una cuestión que el Grupo Parlamentario Socialista, con una enmienda que nos han planteado, lo va a resolver y quizás la noticia más importante y más esperada por todas las poblaciones del Maresme es que este estudio está a punto de finalizar y en un breve espacio de tiempo va a salir a la luz pública. Sinceramente creo que todos los grupos parlamentarios van a estar muy satisfechos porque van a ver colmadas sus esperanzas de que desaparezca la actual N-II, tanto por las implicaciones que esto comporta desde un punto de vista de circulación interna como porque al mismo tiempo vamos a eliminar puntos negros que semanalmente conllevan muertes en accidentes de tráfico.

Aprovecho, señorías, para plantear la posición de Convergència i Unió respecto a la enmienda que nos ha planteado Iniciativa per Catalunya. Entendemos que lo planteado por el señor Herrera es muchísimo más global

y que no va a un tema específico como lo es el nuestro. Quizá el punto número 3 de la enmienda planteada por el señor Herrera podría perfectamente incorporarse a la enmienda transaccional que nos ha planteado el Grupo Socialista. Sería muy bueno que Iniciativa per Catalunya Verds se pudiera sumar a este posible consenso para dar la gran noticia a la población del Maresme de que este estudio está a punto de finalizar, que van a resolver las dificultades y que quizá podamos tener para la próxima legislatura la posibilidad del desdoblamiento de la N-II.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley ha presentado una enmienda el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y el Grupo Parlamentario Socialista. Señor Herrera, tiene la palabra para la defensa de su enmienda.

El señor **HERRERA TORRES**: El señor Sánchez i Llibre sabe que Iniciativa per Catalunya Verds está muy preocupada por la situación de la N-II, de hecho nuestra gente —eso también lo conoce el señor Sánchez i Llibre— forma parte de las plataformas que existen a lo largo y ancho del Maresme —más a lo largo que a lo ancho por las características de la comarca— que piden una solución para la N-II.

Para que SS.SS. lo sepan, el Maresme es una comarca de una gran longitud, muy alargada, muy encorsetada entre mar y montaña, con apenas 15 ó 20 kilómetros entre el mar y la Sierra del Corredor y el Montnegre; es una franja de tierra relativamente estrecha. Entre los pueblos y la costa están las vías del tren y la N-II y tiene una autopista que discurre por la zona interior del Maresme, entre el mar y la Sierra del Corredor y Montnegre. Nosotros hemos planteado siempre una alternativa, construida a partir de diferentes medios de transportes, entendiendo que no hay una única solución a los problemas de movilidad del Maresme y a lo que hoy planteaba de forma muy concreta el señor Sánchez i Llibre, porque se necesita mejorar los horarios de circulación y la frecuencia del servicio de Renfe, como ya hemos planteado. Sepan que a partir de Mataró existe una única vía de tren. Se necesita plantear un rescate de peaje o transformación del mismo, de manera que no se penalicen los desplazamientos interiores de la comarca que no tengan una alternativa con transporte público y se tiene que estudiar el sistema de accesos de la C-32 para planificar, con respeto al territorio, aquellos que permitan la movilidad entre los pueblos del Maresme. ¿Por qué lo decimos? Porque plantear hoy un desdoblamiento con una nueva autovía en el Maresme es salir del fuego para caer en las brasas. Dicho de otra manera, sería salir de una situación terrible para encontrarnos con otra que no sé si será mejor, porque supondría un impacto ambiental extraordinario en una comarca como el Maresme. Por eso nosotros entendemos —y este era el sentido de nuestra enmienda— que hoy la solución no es la gran noticia del nuevo estudio para una nueva

autovía en el Maresme, sino plantear una alternativa que permita el uso de esa autopista que circula a lo largo y ancho del Maresme. Esta era una propuesta claramente localista, con todos los respetos, pero muy concreta. Se tiene que tener presente que la situación general de la movilidad en el alto Maresme necesita una solución: la mejora de Renfe. Necesita otra, una solución para la autopista C-32, con los dos peajes que tiene hoy entre Arenys y Palafolls. Necesita un panorama, en definitiva, en el que la movilidad sea distinta. Por eso nosotros entendemos que es necesaria una alternativa a la N-II, pero que no es buena la alternativa de una nueva autovía. Es más, va a ser posible que si se construye una nueva autovía ya no quepa más territorio, no haya espacio para más: autovía, autopista, N-II ¿y qué más vamos a poner, señor Sánchez i Llibre?. A veces se dice que hay que asfaltarlo todo, pero el problema de movilidad, que compartimos que tiene el Maresme, no se solventa con una nueva autovía, se solventa liberando parte del peaje que existe en El Maresme, garantizando la movilidad interior en El Maresme por la autopista existente y garantizando que la autopista existente e incluso una ampliación de la misma cumpla las funciones que hoy tiene la N-II. Lo digo, porque sería una pésima solución que al lado de la autopista, que recorre todo El Maresme, pusiéramos una autovía nueva, porque, en definitiva, duplicaríamos la infraestructura y se trituraría aún más el territorio. Por eso esperamos que las conclusiones sean claras, que no sean la inacción, no hacer nada, porque existen problemas de riesgo para el tránsito, para los peatones, para los que circulan en la N-II, con muerte de alcaldes, de destacados alcaldes de la zona en esos accidentes y de muchas otras personas. Por eso queremos que no nos quedemos de brazos cruzados, pero planteamos a la vez que la solución no sea una nueva autovía, como plantea el señor Sánchez i Llibre, porque si hacemos una nueva autovía nos vamos a encontrar con un nuevo territorio en el que no van a caber más carreteras y autopistas; no caben. Por eso nosotros planteamos la necesidad de liberar el peaje, de conseguir que la autopista existente permita articular toda una comarca tan importante como la del Maresme, y conseguir que los desplazamientos que hoy se realizan por la N-II se trasladen a la autopista, con una mejora sustancial de una línea de Cercanías, que no funciona para nada, que es la línea del Maresme. Por eso hemos planteado estos puntos. Anuncio que en el caso de que finalmente haya un acuerdo nosotros veremos lo que hacemos, pero sería importante que se incorporasen los puntos que hemos planteado, como mínimo en materia de estudio, ya que entendemos que cualquier solución que no pase por lo que hemos planteado en la enmienda no sería buena.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Socialista también ha planteado una enmienda, y para su defensa tiene la palabra la señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: Ya hace muchos años que en esta zona, como muy bien han dicho el señor Sánchez i Llibre y el señor Herrera, hay una alta densidad de población y además es un territorio muy reducido entre montaña y mar. Pero es un sitio muy bonito paisajísticamente hablando y en el que se puede vivir muy tranquilo. Por eso mucha gente se ha marchado de Barcelona y se ha ido a vivir al Maresme últimamente. Es conocida desde hace mucho tiempo la alta densidad de tráfico de la carretera N-II y cómo actualmente afecta a los vecinos para trasladarse entre pueblos. Hay muchos problemas, incluso ya se ha hablado de siniestralidad, en este carretera, y por eso es importante que se aborden. No solamente desde los ministerios o desde la lejanía que llamamos Madrid, sino también desde la cercanía, ya se decía desde 2003, al menos por lo que yo he encontrado, que haga un estudio informativo para desdoblarse este tramo de autopista. No lo piden solamente los ciudadanos, sino también empresas de todo tipo; incluso se abrió en 2003 —lo digo como anécdota— una página web para que todo el mundo pudiera pedir el estudio para desdoblarse la N-II. Como ya se ha comentado, el estudio informativo de mejora de la carretera N-II en el Maresme se encuentra ya en fase de redacción. Hasta el momento se han estudiado los posibles corredores y se han realizado las preceptivas consultas medioambientales. Para el desarrollo de las posibles alternativas se está teniendo en cuenta un estudio realizado por el Consell Comarcal del Maresme que afecta a su tramo comprendido entre Montgat y Cabrera de Mar. Igualmente se están manteniendo conversaciones con la Generalitat de Catalunya. El estudio estará pronto terminado y a disposición pública, como es lógico. En el análisis de las alegaciones que se pueden hacer en este estudio, en el periodo que estará el estudio en información pública, podrán igualmente tenerse en cuenta aquellas propuestas que mejoren la calidad de estudio y que estén en consonancia con la finalidad del mismo, con el propósito de conseguir una variante o un desdoblamiento de la N-II que sea una alternativa realmente ventajosa y de interés general para los vecinos y para los vehículos que van hacia Francia. Por eso hemos presentado una enmienda que pone de relieve todo lo dicho. Esta enmienda la hemos mejorado con las indicaciones del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y por eso hemos elaborado una transaccional, que ahora daré a la Mesa, que dice: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que el Ministerio de Fomento, en la redacción del estudio informativo de mejora de la N-II en el Maresme, tenga en cuenta todas las posibles alternativas, procurando minimizar las afecciones a los municipios afectados, especialmente, entre otros, el tramo definido entre Pineda de Mar y Tordera, en aquellos aspectos que puedan afectar a la población de Sant Genís de Palafolls. Esto concretamente.

También me gustaría hablar de movilidad en el maresme, señor Herrera —aunque no está aquí—, además una movilidad entendida como un conjunto de

todos los modos de transporte. Yo entendía que esta proposición de ley de Convergència era más concreta, porque estábamos hablando de un desdoblamiento, no hablábamos de movilidad del Maresme en general. Sería interesante hablar de movilidad del Maresme, ¿por qué no? Pero desde otro prisma, con otras condiciones y teniendo otros temas para tratar sobre la mesa.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean posicionarse? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora Nadal.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Los diferentes portavoces que han intervenido antes del Grupo Parlamentario Popular han manifestado que la N-II tiene graves problemas tanto de accidentalidad como de movilidad que en los últimos años han dado lugar a importantes reivindicaciones por parte de plataformas cívicas de las que decía el señor Herrera que su formación forma parte, y yo creo que todas las fuerzas políticas que participamos en esta Comisión trabajamos y hemos trabajado en las distintas plataformas, desde la plataforma Camí Ral a todas las que ustedes conocen, señoras y señores diputados, por lo que no me extenderé sobre ellas.

Las reivindicaciones vecinales han dado lugar a situaciones realmente muy conflictivas y además muy recientemente. Concretamente, el día 14 de mayo, una manifestación de 6.000 personas que englobaban a estas plataformas cortó la N-II para hacer sentir sus reivindicaciones. Señorías, les voy a leer unos datos. Antes se han referido de forma muy tangencial tanto el señor Herrera como el señor Sánchez i Llibre a la situación en la que se encuentra la N-II desde el punto de vista de accidentalidad. Les voy a leer un párrafo muy cortito del Servei Català de Trànsit: A su paso por el Maresme, la N-II registró durante 2006 el dramático balance de doce muertos, siete más que en el año anterior, y sesenta y cinco heridos, veintiocho de ellos graves. Insisto, estos son datos del Servei Català de Trànsit. Por tanto, estamos hablando de reivindicaciones de los vecinos que quieren que la carretera se convierta en una vía urbana más, que sea una alternativa al intenso tráfico de la zona, pero además hay una cuestión de seguridad vial que es de la máxima importancia y en la que el Grupo Popular quiere centrar también su atención. En cualquier caso, señor Herrera, se lo digo con todo afecto y con toda cordialidad, en su enmienda, por no quedarse corto. Estábamos hablando de una parte de la N-II en el Maresme, del tramo entre Pineda de Mar y Tordera y, concretamente, de aquellos aspectos que afectan a Sant Genís de Palafolls, y el señor Herrera nos ha presentado una enmienda con un modelo alternativo de movilidad y de conectabilidad entre el Maresme y el resto de las comarcas catalanas. Nosotros consideramos que lo conveniente es llamar la atención sobre estas dos reivindicaciones vecinales respecto a la N-II: convertirla prácticamente en una vía urbana cívica y terminar con los puntos negros, con la situación denunciada por el Servei Català de Trànsit.

En ese sentido, el Grupo Popular apoyará la proposición no de ley, que cuenta, como han anunciado la señora Puig y el señor Sánchez i Llibre, con una transacción que aunque no satisface las reivindicaciones genéricas en relación con la N-II, sobre las que he querido llamar su atención, sí responde a las necesidades de la población de Sant Genís de Palafolls.

— **SOBRE VIVIENDAS DESOCUPADAS CON CARÁCTER PERMANENTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/002046.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la proposición no de ley que figura en el punto 9.º del orden del día, sobre vivienda desocupada con carácter permanente, formulada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Vamos a esperar un segundo, porque el señor Herrera no está, y si no viene, la iniciativa decae. **(Pausa.)** Se ha librado por la campana, señor Herrera. Tiene la palabra, para defender su proposición no de ley.

El señor **HERRERA TORRES**: Doy las gracias a la vicepresidenta y al conjunto de los portavoces, que han permitido que pueda defender mi iniciativa. Estaba hablando fuera de la sala, pero ustedes ya saben cómo es la vida de un parlamentario de un grupo pequeño. También agradezco la benevolencia del presidente.

Esta proposición no de ley es una iniciativa que suma y sigue, porque no es nueva. Nuestro grupo parlamentario presentó una proposición no de ley en el Congreso, en febrero de 2007, pero también presentó, el 20 de mayo de 2005, una proposición de ley sobre la reforma en materia tributaria respecto a viviendas desocupadas muy concreta y muy específica, que fue discutida el 27 de septiembre de 2005. Por tanto, esta no es una propuesta que se vaya a discutir por primera vez en esta Cámara y creemos que tampoco será la última vez que se debata. Es una proposición no de ley que liga con las demandas de muchas personas, de muchas entidades y de muchos colectivos y con una gran movilización que ha recorrido el territorio a lo largo y a lo ancho. Además, va de la mano del artículo 47 de la Constitución, que consagra el derecho que tienen todos los españoles a disfrutar de una vivienda digna y adecuada, para lo cual los poderes públicos deben desarrollar políticas activas que hagan efectivo ese derecho. Hoy necesitamos una política de incentivos que permita abordar el gran reto de las viviendas desocupadas, pero necesitamos también una política que grave estas viviendas. Según el Instituto Nacional de Estadística, hoy existen 3,3 millones de segundas viviendas, el 16,3 por ciento del total de viviendas, y un 13,9 por ciento —2,9 millones— de viviendas que se consideran desocupadas. Un tercio de esas viviendas desocupadas no están en condiciones de ser ocupadas hoy debido a su degradación o a diferentes

causas, pero aun así continuaríamos teniendo 2 millones de viviendas desocupadas que no se utilizan en el país de la Unión Europea que tiene más problemas de acceso a la vivienda. Hay que favorecer el mercado de alquiler y hay que paliar la especulación inmobiliaria, pero para ello se necesitan mecanismos e instrumentos. En España el diferencial de viviendas por habitante es muy elevado respecto a la media de la Unión Europea. En España tenemos 550 viviendas por cada 1.000 habitantes, mientras que la media de la Unión Europea está entre 100 y 150. Hay diferentes estudios que reflejan que el diferencial de viviendas secundarias es mucho más elevado en España que en países de nuestro entorno. En España el diferencial es de un 16 por ciento y en algunos países de nuestro entorno, como Reino Unido, Suecia, Holanda y casi también Francia, el diferencial es de 13 puntos. En nuestro entorno hay experiencias de política activa de viviendas, pero también se gravan las viviendas desocupadas. Hay experiencias como la de París, donde no solo ha habido una política de vivienda activa, sino que también se han gravado las viviendas desocupadas. El alcalde Delanoë, por ejemplo, ha incidido en una política que ha resultado eficaz y efectiva.

¿Qué planteamos nosotros? No decimos que exista la obligación de gravar las viviendas desocupadas, porque hoy la realidad de los municipios, de los ayuntamientos a lo largo y ancho del territorio es muy distinta. No es lo mismo una vivienda desocupada en Madrid, en Barcelona o en Bilbao que una vivienda desocupada en un pueblo de Soria o en una zona turística, que puede tener ocupaciones por temporadas. Eso lo entendemos perfectamente. Sin embargo, creemos que hoy existe la necesidad de hacer un desarrollo del reglamento del IBI, que es muy sencillo de hacer, solo se necesita voluntad política, para permitir que aquellos municipios que tienen una bolsa importante de viviendas desocupadas las graven. Por eso deseamos que se apruebe nuestra proposición no de ley para que el Gobierno cumpla con un mandato constitucional, con una exigencia social y con una demanda de múltiples organizaciones sociales y civiles. Todos pudimos asistir a un debate interesante sobre la Ley de Suelo. Escuché atentamente la intervención del presidente José Luis Rodríguez Zapatero y pueden ustedes ir al «Diario de Sesiones.» En ese debate el señor Rodríguez Zapatero —no sé si porque entendió que también era un debate para marcar perfil— dijo: Vamos a gravar las viviendas desocupadas. No sé si se le escapó, pero hay que decir que el señor Rodríguez Zapatero o no dijo la verdad o si dijo la verdad es que ya preveía que hoy el Partido Socialista Obrero Español votaría nuestra proposición no de ley, aunque no creo que vaya a ser así. Lo digo porque llevamos toda la legislatura desaprovechando la oportunidad de que los ayuntamientos, si quieren, puedan tener una fiscalidad diferente en torno a las viviendas desocupadas y, es más, que esa fiscalidad diferente signifique gravar la vivienda desocupada, pero con reducciones fiscales para aquellas

viviendas que pasan de ser desocupadas a ocupadas. No significa solo palo, sino palo y zanahoria.

Presentamos una proposición de ley que se discutió en septiembre del año 2005. Hemos presentado iniciativas en esta Comisión, hemos preguntado e interpelado al Gobierno y hoy volvemos a plantear una proposición no de ley. Hay que tener voluntad política, para hacer una tortilla hay que romper algún huevo, y no se puede anunciar a bombo y platillo una Ley de Suelo que va a solventar los problemas de vivienda, incluso anunciando que vamos a gravar las viviendas desocupadas, para después, cuando vamos a llamar a la puerta del Ministerio de Economía, nos digan que no, que esto no toca, que es muy difícil y que no se puede hacer. Pues bien, el Partido Popular aprobó una ley que necesitaba desarrollo reglamentario y que permitía gravar las viviendas desocupadas. Hoy necesitamos, aparte de esa ley, voluntad política, que significa un reglamento que grave las viviendas desocupadas. Los argumentos para gravar las viviendas desocupadas pueden ser múltiples y diversos. Es más, se pueden hacer baremos distintos en función del consumo de electricidad o en función de los criterios que establezcan los municipios, atendiendo a las características de los municipios, porque sabemos perfectamente que no es lo mismo un municipio turístico que uno que no lo es o un municipio en función de las características de la vivienda, etcétera. Sabemos que no es lo mismo. Pero hoy el reglamento del IBI podría permitir que los ayuntamientos que lo consideren oportuno, en función de las voluntades políticas de los ayuntamientos, puedan gravar las viviendas desocupadas. ¿Saben cuál es el drama? Que en las anteriores elecciones municipales los candidatos del Partido Socialista llevaban en su programa gravar viviendas desocupadas. ¿Y saben cuál es el problema? Que no lo podían hacer. ¿Y saben por qué no lo podían hacer? Porque un Gobierno del Partido Socialista dice que no va a tocar el reglamento del IBI, que es muy difícil. Pues bien, nosotros decimos claramente que no es difícil; que se puede hacer, y que esto puede permitir una política que grave la vivienda desocupada. Si no, nos encontraremos con más desencanto entre la opinión pública, más desencanto entre los miles de jóvenes que se movilizan para acceder a una vivienda digna y se encuentran con que decimos que sí, que hacemos muchas políticas de vivienda, pero después mantenemos la misma política fiscal y no gravamos las viviendas desocupadas. En definitiva, nosotros entendemos que es necesario e imprescindible votar esta proposición no de ley. Además, es una proposición no de ley sencilla que dice simple y llanamente que es factible y que se pueden gravar fiscalmente los inmuebles urbanos de uso residencial desocupados con carácter permanente sin menoscabo del derecho de propiedad, pero con un pleno respeto al mandato constitucional. Después dice que se permita, en particular a los ayuntamientos, modular el recargo del impuesto sobre bienes inmuebles sobre las viviendas desocupadas con un gravamen mayor en función del número de ejercicios fis-

cales en los que la vivienda está gravada con este recargo y establecer la creación de registro de viviendas vacías periódicamente actualizado.

Para acabar ya, señor presidente, quiero decir que no hemos recibido enmienda alguna del Grupo Socialista. Quiero entender que no recibir enmienda alguna del Grupo Socialista en un tema que el presidente ha anunciado solo puede obedecer a que van a votar que sí al conjunto de la proposición no de ley. Porque si no es así, que es muy posible que no sea así, este Gobierno anuncia cosas que no tiene voluntad de hacer, y a nosotros eso no nos vale. En segundo lugar, para nosotros tampoco vale decir que se pactan las políticas de vivienda y no se pactan las políticas fiscales o las que gravan las viviendas desocupadas. No vale. No lo aceptamos. Por tanto, para nosotros, sinceramente, si tenemos un no del Grupo Socialista hay un desencuentro en toda regla, porque para nosotros este no es un tema menor. En tercer lugar, respecto a la enmienda del Partido Popular, que el señor Matos nos ha presentado, podemos coincidir en que puede haber elementos de la Administración judicial en los que hay que ser más diligentes, pero no es un problema de anteponer unos a otros, y por eso no vamos a aceptar, como el señor Matos plantea, que primero se plantee una mejor tramitación de los desahucios para que después hablemos de cómo gravamos las viviendas desocupadas.

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

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Veo que el señor Herrera ya va conociendo al Gobierno y me alegro de ello.

El señor Herrera ha presentado una proposición no de ley con la que estamos básicamente de acuerdo pero que vamos a votar en contra —esa es la paradoja— porque la posibilidad de gravar las viviendas desocupadas es una medida que los gobiernos del Partido Popular propusieron y aprobaron en diciembre de 2002, que se recoge en la Ley 51 de 2002, por la que se modificó la Ley de Haciendas Locales, y también la incorporamos, como no podía ser menos porque era una recopilación de normas, en el texto refundido de la Ley de Haciendas Locales que se aprobó el 5 de marzo del año 2004. Por tanto, esa posibilidad se introdujo por primera vez en la legislación de manos de gobiernos del Partido Popular. El artículo 72 de la ley dice: Tratándose de inmuebles de uso residencial que se encuentren desocupados con carácter permanente, por cumplir las condiciones que se determinen reglamentariamente, los ayuntamientos podrán exigir un recargo de hasta el 50 por ciento de la cuota líquida del impuesto. Efectivamente, se dejaron para el desarrollo reglamentario las definiciones, la modulación de los recargos, las condiciones de la vivienda permanentemente desocu-

pada. Tengo que decir que no es tan fácil como el señor Herrera lo plantea. Estamos de acuerdo en que se haga, pero comprendo que no es fácil. A lo mejor es más difícil para unos que para otros, porque nosotros aprobamos esta medida en diciembre del año 2002, tuvimos un año y tres meses para desarrollarla y no fuimos capaces, pero es también verdad que el Gobierno del Partido Socialista también ha sido incapaz de desarrollar ese reglamento en tres años. Por tanto, el desarrollo reglamentario no es fácil.

Lo que proponemos en nuestra enmienda obedece a una pregunta que ya hemos formulado en sede parlamentaria, en Comisión, en Pleno y en las conversaciones que hemos tenido el señor Herrera y yo muchísimas veces. Si a un propietario que haya heredado una vivienda o haya invertido sus ahorros en comprar una vivienda o un apartamento se le hace la pregunta de por qué renuncia voluntariamente a una renta y la mantiene vacía, dejando de percibir esa renta que podía percibir, todos nos contestan que por la inseguridad jurídica, por la rigidez de la Ley de Arrendamientos Urbanos y por la imposibilidad de resolver un problema entre propietario e inquilino en un plazo razonable de tiempo. Incluso el señor Herrera, en su exposición de motivos, habla de que la especulación inmobiliaria ha tenido una de sus principales manifestaciones en la posesión por particulares de viviendas desocupadas con la preferente, si no única finalidad, de aprovechar su fuerte incremento de valor con el paso del tiempo. Ocurre lo mismo si preguntas a aquel propietario que haya comprado una vivienda para especular con ella y, a los tres, cuatro, cinco o seis años, venderla y ganar esa plusvalía, por qué durante esos tres, cuatro, cinco o seis años, deja de percibir una renta que podía estar percibiendo; el único motivo que te da es la inseguridad jurídica que le produce el sistema.

Cuando nosotros modificamos la Ley de Haciendas Locales en el año 2002, también nos ocupamos de intentar dar una mayor seguridad jurídica y flexibilidad a las normas, y modificamos la Ley de Arrendamientos Urbanos y modificamos la Ley de Enjuiciamiento Civil. Desde mi punto de vista, nos quedamos cortos en esa modificación, porque no ha producido todos los resultados que hubiéramos deseado. También modificamos la Ley Orgánica del Poder Judicial con el fin de que se pudieran aplicar los denominados juicios rápidos civiles en materia de procedimientos de desahucio, las oficinas de señalamiento; es verdad que se inició su estudio; pero llevamos tres años —esta es una medida de diciembre del año 2003— sin que el Gobierno del Partido Socialista haya sido capaz de implantarlas. Antes le he enseñado al señor Herrera la carta de un ciudadano que, con motivo de un artículo que yo había escrito, que se titulaba *Garantías más que sanciones*, me contaba su experiencia. Su experiencia es que, por problemas con un inquilino que no le pagaba a tiempo, decidió a los cinco años no volverle a renovar el contrato. El inquilino le dijo que ya no le pagaba más ni le devolvía las llaves. Estuvo cuatro meses esperando a que se celebrara el

juicio; no se presentó; declaración de rebeldía; desalojo, siete meses. Después, cuando entra, se encuentra la vivienda destrozada. Tenía seguro de responsabilidad y seguro de daños, pero ha tenido que denunciarlo ante los juzgados para que le puedan pagar el seguro, ha tenido que contratar todos los operarios, etcétera; por fin ha tenido su vivienda, pero después de un año. Concluye diciendo que no la vuelve a alquilar en estas condiciones. Eso les está pasando a muchísimas personas en España.

Nosotros, por todo lo anterior, hemos presentado la enmienda a esta proposición no de ley, que dice en su punto 1: dotar a la relación contractual entre propietario e inquilino de la suficiente flexibilidad y seguridad jurídica, que erradique las reticencias de los propietarios a incorporar al mercado de alquiler las viviendas que posean distintas de la habitual. Con este fin, deberá modificarse la Ley de Arrendamientos Urbanos y crearse los juzgados de vivienda, que además no solo resuelvan los problemas que tiene el propietario con el inquilino, sino los que tiene el inquilino con el propietario, que también puede, y en muchos casos lo hace, incumplir sus obligaciones dentro del contrato de arrendamiento. Esos incumplimientos han de resolverse de forma inmediata. Por eso, consideramos necesaria la creación de los juzgados de vivienda, además de implantarse ya, en todo el territorio nacional, de una vez por todas, los denominados juicios rápidos civiles. Una vez que se haya dotado de seguridad jurídica el contrato de arrendamiento, será posible gravar las viviendas, porque, señor Herrera, no se puede obligar a un propietario vía sanción a incorporarse a un mercado de alquiler que le es inseguro, rígido y que además no le ofrece las garantías suficientes. Primero, hay que modificar y dotar de seguridad jurídica, porque cuando el propietario no tenga ningún motivo para no alquilar la vivienda será cuando pueda ser objeto de sanción

Lo lamentamos mucho, pero, habiendo establecido nosotros esa posibilidad de gravar las viviendas desocupadas, mientras no se modifique la Ley de Arrendamientos Urbanos, mientras no se creen los juzgados de vivienda o alguna figura por el estilo, en definitiva, mientras no se dote de seguridad jurídica la relación contractual entre propietario e inquilino, nos vamos a oponer siempre a cualquier sanción a este respecto. Usted ya ha anunciado que no acepta nuestra enmienda y no me queda más remedio, con el mismo tono, que decirle que nosotros vamos a votar en contra de su proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean hacer uso de la palabra? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario Socialista el señor Contreras tiene la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: En el Grupo Parlamentario Socialista estamos completamente convencidos del espíritu positivo que anima la proposición no

de ley del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Hemos hablado de esto en numerosas ocasiones y efectivamente este puede ser uno de los acicates o uno de los planteamientos que uno se haga cuando establece la siguiente ecuación: existen aproximadamente 2 millones de viviendas desocupadas, gravemos fiscalmente esas viviendas y saldrán más viviendas al mercado. Pero estamos hablando de una fórmula del alquiler que ni antes resolvió el problema del alquiler, ni ahora lo está resolviendo, ni va a resolverlo.

Desde el Ministerio de Vivienda, desde el Gobierno de la nación, se ha apostado por incentivar el alquiler profesional. La familia que alquila una vivienda y que a eso le quiere sacar una rentabilidad en muchos casos puede conseguir hacerlo y que eso sea positivo y favorable, pero en algunos casos sale mal. Realmente aquí estamos hablando no del 90 ciento de los casos que salen bien, sino del 5 o del 10 por ciento que salen mal. Es evidente que una familia que pone su casa en alquiler y le toca la china y no le pagan o le destrozan la casa tiene un problema, tiene que ir al juzgado y tiene que padecer un procedimiento judicial. En cualquier caso, estamos hablando de un 5 o un 6 por ciento de los casos de las personas que alquilan una vivienda. El problema de la vivienda no va a resolverse así, porque no se ha resuelto de esta forma en ningún país del mundo. El problema de la vivienda tiene que resolverse mediante el alquiler profesional y a eso está jugando en este momento el Gobierno. Les recuerdo que con ese fin se aprobó la Ley 23/2005, que modificó el régimen fiscal de las instituciones de inversión colectiva de carácter inmobiliario, que tuvo muy buena acogida entre los operadores del sector. Esta es la apuesta que se tiene que hacer, de manera que estos operadores puedan proveer sus propias viviendas para que las pongan a disposición de un mercado de alquiler profesional. Cuando sea una entidad empresarial la que se dedique a esta actividad, ya cuenta entre los riesgos de la empresa con que, de cada cien viviendas, en tres, en cinco, puede tener problemas con los propietarios, pero en ese volumen de negocio pueden hacer con facilidad un seguro y pueden recurrir con solvencia a un procedimiento judicial; por tanto, no hay problema. Si lo que queremos es arreglar problemas del siglo XXI mediante procedimientos del siglo XIX, lo tenemos bastante crudo. Por eso, ni la modificación que se hizo de la Ley de Arrendamientos Urbanos —que ya la hizo el Partido Popular y que ahora dice que no le gusta— resolvió el problema, como tampoco cualquier modificación que hagamos ahora sobre esa ley va a resolverlo, lo cual no quiere decir que no haya que reflexionar también sobre estos aspectos; hay que hacerlo.

Voy a hacerlo respecto de las dos cuestiones que plantea en su proposición no de ley el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Se habla de desarrollar lo que establece el texto refundido 2/2004. El artículo 72.4 dice que se puede gravar hasta con un 50

por ciento el IBI de las viviendas desocupadas. Lo ha dicho el señor Matos y en esto coincidimos. La Dirección General del Catastro comentó en su momento —vuelve a reiterarlo después de numerosas horas dedicadas a este tema— la extraordinaria dificultad que tiene definir qué es una vivienda desocupada. Se ha apuntado por parte del señor Herrera lo de la fórmula indiciaria, determinar los consumos de determinados servicios. Pues bien, si ese nivel se pone muy bajo, afectaría a poquísimas viviendas, con lo cual no estamos haciendo nada y, si se sube el nivel de lo que se entiende como vivienda desocupada, podríamos dar lugar a considerar viviendas desocupadas las que no lo son, con lo cual los dueños de esas viviendas iniciarían procedimientos judiciales en los que finalmente la responsabilidad patrimonial recaería sobre la Administración General del Estado, por haber legislado de una forma insegura. Es decir, se establecería cierta inseguridad jurídica si se recurre a la fórmula indiciaria. Esta es la conclusión de la Dirección General del Catastro en este momento. Por eso no hemos renunciado a las desgravaciones, pero esta forma de gravar las viviendas desocupadas de momento no parece posible. Es más, señorías, tampoco es una medida eficaz. Aquí se criticó el incentivo establecido por el Ministerio de Vivienda, dar 6.000 euros a un propietario para que pusiese la vivienda en alquiler. La medida del Ministerio de Vivienda en el Plan de Vivienda 2005-2008 era dar 6.000 euros a los propietarios para que arreglaran la casa y la pusiesen en alquiler. Se decía que con eso un propietario no toma la decisión de poner la vivienda en el mercado, que 6.000 euros no vuelcan una decisión; sin embargo, se pretende que el 50 por ciento de recargo en el IBI haga tomar una decisión en un determinado sentido. Tendríamos que preguntarnos cuál es el IBI que se paga por una vivienda. La media son 220 euros; es decir, el recargo del 50 por ciento supone 110 euros al año. ¿Y por 110 euros al año podemos pensar que el propietario que cree que no debe poner su vivienda en el mercado la va a poner en el mercado? Yo creo que no. Por tanto, también dudamos de la eficacia de esa medida.

Lo que pasa es que este recargo del 50 por ciento no se pensó para eso. Otra cosa es que ahora digamos que es para que se fomente el alquiler, pero ese no era el objetivo, sino que el objetivo de esa medida era que los ayuntamientos recaudasen más. sí, sí. La reforma que hizo el Partido Popular quitó un impuesto a los ayuntamientos, el de actividades económicas, y se dijo que de esta forma se suplía esa situación. Primero decimos tal cosa y luego ya se definirá. Trataba de arreglar otro problema muy distinto el Partido Popular, que era la financiación de los ayuntamientos porque les estaba quitando un impuesto, el de actividades económicas. Y decía que eso se suplía de esta forma, pero no en la ley, sino en los reglamentos. Como decía Romanones, hagan ustedes las leyes y nosotros haremos los reglamentos. Ni ellos lo pudieron resolver ni nosotros tampoco, por lo que en el mejor de los casos puedo hablar de volun-

tarismo del Partido Popular cuando estableció esa medida en una ley.

Señorías, comparto el espíritu del Grupo de Izquierda Unida en el sentido de que hay que buscar fórmulas para que efectivamente esos 2 millones de viviendas salgan al mercado, pero no estoy seguro de si la gravación es el mejor mecanismo. Se pueden buscar otras fórmulas. Desde luego, las medidas que se proponen en este momento, después de serios y largos estudios por parte de la Dirección General del Catastro, no son eficaces ni aportarían la suficiente seguridad jurídica. Por esta razón, señorías, nos vamos a oponer a esta proposición no de ley.

— **SOBRE FOMENTO DEL ALQUILER EN ESPAÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/002215.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la proposición no de ley que figura como punto número 10 en el orden del día, relativa al fomento del alquiler en España, formulada por el Grupo Parlamentario Socialista. Señor Contreras, S.S. tiene de nuevo la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: El Grupo Socialista presenta esta proposición no de ley en un momento en el que el Plan de Vivienda 2005-2008 lleva en vigor más de dos años. Se ha aprobado una nueva Ley del Suelo y una de las apuestas que se hace en dicho plan es la de la vivienda en alquiler. El dato que voy a dar ahora ha sido motivo de discusión con algún grupo parlamentario; es importante que el Grupo Socialista manifieste que parece que lo razonable es que el número de viviendas principales en propiedad esté en torno al de la media de la Unión Europea, pero no es así. La vivienda en propiedad duplica el número de la Unión Europea, estamos en torno al 85 por ciento de vivienda en propiedad. Hay quien dice: ¿es que eso es malo? ¡Ojalá que fuera el 90 por ciento! ¡Ojalá que fuera el cien por cien! Señorías, el Grupo Socialista no está de acuerdo con esa apreciación. ¿Por qué? Decir que un 85 por ciento son propietarios de viviendas supone que no tienen la deuda pagada, sino que muchos de ellos tienen una deuda muy importante contraída con los bancos, una deuda financiera que condiciona no solamente su posible movilidad o progreso profesional, sino también cualquier cambio de actividad, es decir, mientras que en países de nuestro entorno, los jóvenes, están de alquiler y pueden dedicar el exceso de renta que tienen a una iniciativa empresarial, a invertir en Bolsa o a cualquier otro tipo de actividad empresarial, aquí todo queda condicionado a la propiedad de una vivienda: su ascenso profesional, su movilidad geográfica, su capacidad para ser emprendedor. Todo queda condicionado porque nos hemos hipotecado durante treinta años para tener una vivienda en propiedad.

Como nosotros creemos que es importante promover el alquiler, aunque en condiciones distintas a las que existen en este momento, el Plan de Vivienda 2005-2008 establece ayudas por un importe de 3.193 millones de euros para el alquiler; el 53 por ciento de lo que supone el Plan de Vivienda 2005-2008 es para fomento del alquiler. Evidentemente —esto también lo hemos debatido en numerosas ocasiones—, el tema de la vivienda y el del urbanismo, si también se quiere incluir, son competencia de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos. Sé que esto nos lo volverá a decir el Grupo Popular, como nos lo ha dicho en numerosas ocasiones, pero el Plan de Vivienda establece la posibilidad de acuerdo, de consenso, de colaboración, cada uno dentro de sus competencias, para resolver un problema que tienen los ciudadanos de este país. Lo que tenemos que hacer es buscar ese gran acuerdo para resolver el problema del acceso a la vivienda y eso, desde el punto de vista del Grupo Socialista, pasa necesariamente por el fomento del alquiler. Por eso, en nuestra proposición no de ley hablamos de una serie de medidas que tienden a paliar una evolución en relación con la cual voy a dar algunos datos para que la entendamos un poquito. En el año 1950 —sé que me estoy yendo muy lejos—, el número de viviendas en alquiler suponía el 51 por ciento y las viviendas en propiedad, el 46 por ciento. En el año 1970, el alquiler suponía el 30 por ciento y la propiedad, el 63 por ciento. En el año 1991, el 78,3 por ciento eran propietarios y el 15,2 por ciento correspondía a viviendas en alquiler. Y en 2001, último dato del Instituto Nacional de Estadística, el 82 por ciento eran propietarios y el 71,5 por ciento correspondía a alquileres.

Esta evolución de la vivienda que se ha producido en España no es comparable ni mucho menos con la situación de los países de la Unión Europea, que oscila entre el 40 por ciento en Alemania, el treinta y tantos por ciento en Francia, etcétera. Además, existen grandes desequilibrios —y esto es importante resaltarlos— entre distintas comunidades autónomas. Así, por ejemplo, con datos del Instituto Nacional de Estadística del año 2001, Baleares tiene un porcentaje de alquiler del 20 por ciento, el máximo de España, y el mínimo se encuentra en la Comunidad de Castilla-La Mancha con el 6,9; es decir, entre el 7 y el 20 por ciento oscila el porcentaje de alquiler entre las distintas comunidades autónomas. Es evidente, desde el punto de vista del Grupo Socialista, que esto no se puede hacer exclusivamente con medidas de carácter general, sino que, por tema competencial y por la situación real del mercado del alquiler en las distintas comunidades autónomas, hay que buscar el acuerdo y la colaboración entre las actuaciones del Ministerio de Vivienda, las comunidades autónomas y los ayuntamientos, si queremos abordar con eficacia el problema del alquiler.

En nuestra proposición no de ley proponemos que el Gobierno actúe en coordinación y concertadamente con las comunidades autónomas y ayuntamientos que desa-

rollen programas de alquiler para sumar a los servicios que ya ofrecen mayores garantías, mejores servicios y más seguridad a los ciudadanos que quieran acceder a la vivienda de alquiler o poner su vivienda en este mercado. De alguna forma, lo que pretendemos es que se actúe coordinadamente, que se optimicen los recursos que tienen las distintas administraciones encaminados a un objetivo: las mejores condiciones para el mercado del alquiler. En el punto dos proponemos impulsar una acción, en colaboración con agentes privados y públicos de difusión general, que permita aumentar el nivel de conocimiento que los ciudadanos tienen sobre los servicios públicos existentes en materia de intermediación en el mercado de alquiler. Tenemos que buscar también el apoyo y la complicidad de los entes y agentes privados si queremos avanzar en este sentido. También proponemos promover, en colaboración con los ayuntamientos y comunidades autónomas, programas de vivienda en alquiler con rentas limitadas para jóvenes en los suelos dotacionales o en suelos públicos residenciales en derecho de superficie. Y, en cuarto lugar, promover en colaboración con las universidades y las comunidades autónomas un programa de vivienda en alquiler con rentas limitadas para los jóvenes y miembros de la comunidad universitaria en suelos pertenecientes a las universidades o que les sean cedidos por las administraciones públicas.

Con estas propuestas, se trata de ir, entre todos, fomentando la cultura del alquiler y eso solamente se podrá hacer desde la colaboración entre las distintas administraciones públicas e instituciones públicas y privadas. Si no somos capaces de cambiar esa cultura, por muchas medidas que tomemos será difícil lograrlo. Yo he detectado al hablar con distintas personas que hay entidades que hemos puesto en funcionamiento y que los ciudadanos no conocen, ni saben qué ventajas tienen. Es importante que se haga un esfuerzo coordinado y colectivo por parte de todas las administraciones y que no hagamos cada una la guerra por nuestra parte. El objetivo de esta proposición no de ley es avanzar hacia un mercado del alquiler más amplio y más seguro para todos los ciudadanos de nuestro país.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley ha presentado enmiendas el Grupo Parlamentario Popular. Señor Matos, tiene S.S. la palabra para defender sus enmiendas.

El señor **MATOS MASCAREÑO:** Cuando un grupo parlamentario que apoya al Gobierno presenta una proposición no de ley que no es específica de un territorio determinado, como las que hemos estado viendo en esta sesión de la Comisión de Fomento y Vivienda, referidas a provincias o comunidades autónomas en aquellas cuestiones concretas, sino que presenta una proposición no de ley para fomentar el mercado del alquiler en España es porque debe reconocer que lo que se está haciendo por parte del Gobierno es absolutamente insu-

ficiente. Yo le digo al Grupo Parlamentario Socialista que, si hubiera querido hacer bien ese reconocimiento, podía haber propuesto algo más de lo que propone, porque su proposición no de ley es absolutamente decepcionante. No dice absolutamente nada. En su exposición de motivos habla de aquellas cuestiones que está haciendo el Gobierno y pone como ejemplo la Sociedad Pública de Alquiler, que constituye uno de los pilares de la acción del Gobierno en la potenciación del alquiler, las ayudas de 6.000 euros a propietarios que pongan su vivienda en alquiler y las ayudas de los 240 euros mensuales a los jóvenes para facilitarles el pago del alquiler mensual. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)** Esos tres programas que usted cita en su exposición de motivos constituyen el gran fracaso de la política de vivienda del Gobierno socialista. Dos de ellos no porque sean malos en sí, sino porque están mal diseñados y mal gestionados —me refiero a los programas de ayudas— y uno, que sí es malo en sí mismo, que es la Sociedad Pública de Alquiler.

En el debate de la proposición de ley de modificación de la Ley de Arrendamientos Urbanos de hace aproximadamente un mes en el Pleno, vimos cuáles eran los resultados de esa política de alquiler. Se los recuerdo. El Senado, es decir, las Cortes Generales, ha instado la disolución de la Sociedad Pública de Alquiler y ningún grupo político, ni siquiera los que apoyan al Gobierno, le dan apoyo claramente. Simplemente dicen que no está funcionando, que no sirve y que correspondería a las comunidades autónomas, pero por los pactos que ustedes tienen la mantienen en su fracaso. Le daré los últimos datos. Ha habido 4.000 contratos en toda España desde que lleva funcionando. En el mismo tiempo, el Ayuntamiento de Madrid ha gestionado 3.057 y la Comunidad Autónoma de Canarias, 2.189; es decir, entre el Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad Autónoma de Canarias tienen más contratos gestionados por sus agencias autonómicas que la Sociedad Pública de Alquiler en toda España. Además, la Sociedad Pública de Alquiler tiene 6 millones de pérdidas acumuladas a 31 de diciembre, en año y medio de vida. Esto no lo puede citar en la exposición de motivos cuando es un auténtico fracaso.

Segundo fracaso, el programa de ayudas de 240 euros. Se lo dije en el debate en el Pleno, está muy mal gestionado y mal diseñado. Prueba de ello es que en las comunidades autónomas gobernadas por el Partido Socialista, también en las del Partido Popular, se han dado, en un año y dos meses, 3.489 ayudas en toda España, 67 ayudas por provincia; en Galicia, ocho; en Aragón, cero; en Cataluña, cero y en Extremadura, cero, por darles solo las del Partido Socialista. El tercer fracaso es el programa de 6.000 euros para que los propietarios puedan arreglar la vivienda y ponerla en alquiler. Ha habido 819 ayudas en toda España y las comunidades autónomas gobernadas por el Partido Socialista tampoco se han acogido a estos programas. En Aragón ha habido cero ayudas; en Asturias, cero; en Cantabria, cero; en Castilla-La Mancha, cero; en Cataluña, cero; en Extremadura, cero

y en Galicia, cero. Ninguna comunidad autónoma gobernada por el Partido Socialista ha gestionado este tipo de ayudas, porque están mal diseñadas por el Gobierno del Partido Socialista.

Ante este fracaso estrepitoso de la política de alquiler, el Grupo Parlamentario Socialista presenta una proposición no de ley, para intentar arreglar este fracaso. Y las medidas que propone son, de verdad, muy imaginativas: Actuar en coordinación y concertadamente con las comunidades autónomas para sumar a los servicios que ya ofrecen mayores garantías a los ciudadanos que quieran acceder a una vivienda de alquiler. Fantástica medida. La segunda, impulsar una acción de difusión general que aumente el nivel de conocimiento de los ciudadanos sobre los servicios públicos. Tercera medida, en los suelos dotacionales o suelos públicos residenciales, que se puedan hacer viviendas para jóvenes en alquiler y utilizando la figura del derecho de superficie —que nos parece bien, pero que ya se hace en comunidades autónomas— y la cuarta, que se hagan viviendas para estudiantes con suelos de las universidades o con el suelo que les asigne o le cedan las administraciones públicas. Esto ya se hace. En Alicante hay un acuerdo entre la Generalitat de Valencia y la Universidad de Alicante sobre 290 viviendas para estudiantes. De verdad que es absolutamente decepcionante. ¿Votar en contra? El cuerpo nos pide votar en contra, porque no dice absolutamente; pero es que no podemos oponernos a que se actúe concertadamente con los ayuntamientos y las comunidades autónomas. Esa es la solución que dan ustedes a los gravísimos problemas de la política de alquiler.

Señor Contreras, antes dijo usted una cosa que yo entiendo. Usted dice que es malo que en estos momentos el 82 o el 85 por ciento de la viviendas que hay en España sean en propiedad. Yo siempre he dicho que ese es un dato más, que no es ni bueno ni malo, es una circunstancia que existe y es cierto que hay que fomentar el mercado de alquiler porque crea movilidad, porque consume menos recursos, pero, repito, no es un dato ni bueno ni malo. Usted dice que ese es un dato malo, que le gusta mucho más el dato que había en España en el año 1950, cuando solo había el 50 por ciento de propietarios; es decir, le gusta mucho más la situación que había a once años de terminar la guerra civil. Creo que no se les puede decir a los ciudadanos españoles que están haciendo un mal al país porque se estén comprando una vivienda. Ese es un mensaje que no se debe dar por parte de un grupo parlamentario que está en el Gobierno de la nación.

Hemos presentado una enmienda a la proposición no de ley con la que creemos que de forma más acertada contribuiremos a fomentar el mercado de alquiler —y no lo voy a repetir porque ya lo dije en mi intervención anterior—, en la que proponemos la incorporación de cuatro apartados nuevos. El primero —volvemos a repetirlo—, la necesidad de modificar la Ley de Arrendamientos Urbanos con el fin de dotar de mayor flexibilidad y seguridad jurídica la relación contractual. Segundo —lo repito—, modificar la Ley Orgánica del Poder Judicial creando los juzgados de vivienda que permitan solucionar

de manera rápida los incumplimientos de sus obligaciones por parte del propietario o del inquilino. Tercero, agilizar la implantación en todo el territorio nacional de las oficinas de señalamiento inmediato, porque llevan tres años gobernando en este país con una más que mediocre implantación de esta medida, que fue introducida en diciembre de 2003, solo tres meses antes de que ustedes accedieran al Gobierno. Cuarto, impulsar los seguros que cubran el impago de los alquileres y los daños, es decir, los seguros que están utilizando las agencias municipales autonómicas y también la Sociedad Pública de Alquiler, generalizarlo a todos los ciudadanos y que no sea solo para los que contratan a través de la agencia pública.

Después siguen todos sus puntos, y lo único que hemos cambiado ha sido, en vez de «actuar concertadamente», por intentar corregir algo de lo mal que lo está haciendo el Gobierno, poner «potenciar las ayudas y la coordinación». Porque si siguen coordinados de esta manera con las comunidades autónomas, que ni las que están gobernadas por el Partido Socialista gestionan las ayudas que está aprobando el Gobierno, no se puede llegar a ninguna mejora de este fomento del alquiler. Usted siempre se niega a que modifiquemos la Ley de Arrendamientos Urbanos y que dotemos de mayor seguridad jurídica la relación contractual. Desconozco los motivos, pero sí le digo que la secretaria federal de política y empleo del Partido Socialista, doña Inmaculada Rodríguez Piñeiro, en un artículo publicado en el diario *El País* el 4 de febrero de 2007, dice textualmente: También son necesarias reformas legislativas respecto a la regulación del alquiler para dar más seguridad y flexibilidad a los propietarios. Habría que estudiar la modificación de la Ley de Arrendamientos Urbanos.

Desconozco cuáles son los motivos del Partido Socialista para basar toda su política de alquiler en la Sociedad Pública de Alquiler, que es un fracaso y cuya disolución, además, han instado las Cortes Generales.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Contreras, ¿acepta la enmienda o no? Solo puede intervenir para decir si acepta o no. En caso contrario, abriría otro turno y no procede.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Solo quiero decir que aceptamos las modificaciones, menos los puntos 1 y 4 de la enmienda presentada.

— **RELATIVA A LA DISPONIBILIDAD DE SUELO DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE LOS CAMACHOS DE CARTAGENA, PROPIEDAD DE SEPES, PARA SOLVENTAR EL PROBLEMA DEL TRASLADO DE LA INDUSTRIA ESPAÑOLA DEL ZINC. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002227.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al punto número 11.º del orden del día: Relativa

a la disponibilidad del suelo del polígono industrial de Los Camachos, de Cartagena. Tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señores diputados de la Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso, estamos ante la historia de una tomadura de pelo por parte del Gobierno de la nación, por parte del Gobierno del señor Rodríguez Zapatero y por parte del Partido Socialista. Española del Zinc es una empresa ubicada en Cartagena desde principios del siglo XX que ha tenido y tiene todavía un peso muy importante en la economía de muchas familias cartageneras. En el año 2001, como consecuencia de la competencia exterior, del aumento del precio de la materia prima y de los desajustes del mercado internacional en el que se mueve el mercado del zinc, empezó a entrar en pérdidas; pérdidas importantes que ya en el año 2004 alcanzaban la cifra de 12 millones de euros y que se incrementaron poderosamente en ese mismo ejercicio hasta los 25 millones de euros. Los trabajadores, que son casi 300, empezaron a tener serias dudas sobre la viabilidad de la empresa, incluso sobre la intención de los propietarios de la misma; tenían dudas sobre si la empresa preparaba una venta de terrenos y el cierre de la misma. Ya en diciembre de 2004 la alcaldesa de Cartagena, doña Pilar Barreiro, empezó a tener intervención directa en el asunto, reuniéndose con los trabajadores —que no con los empresarios—, analizando y abordando un problema básico. Se alcanzó un acuerdo, insisto, con los trabajadores, una alianza para evitar que esta empresa tan emblemática en Cartagena se cerrara. El primer acuerdo a que se llega en esa alianza es que no existiría recalificación de los terrenos si no había garantías claras para los trabajadores. Cuando se habla con tanta ligereza de pelotazos urbanísticos, en este momento hay que recordar que desde el principio del acuerdo hasta la actualidad en ningún caso se ha procedido a ninguna recalificación de los terrenos, de tal suerte que hoy en día —y me adelanto— solo será autorizada una recalificación si las plusvalías se destinan a relanzar la actividad industrial y a proteger los empleos. Es más, dicho claramente, y en palabras de la alcaldesa, no se recalificará un metro cuadrado de Zincsa si antes no se produce el traslado y se aplican los acuerdos laborales firmados por los trabajadores.

Dicho eso, quiero señalar que, ante la situación de deterioro importante de la empresa y la necesidad de mejoras en la explotación y su rentabilidad, que no se pueden hacer en su actual emplazamiento por cuanto la ciudad ya ha llegado hasta él que es del siglo XX, por lo que es necesario uno nuevo, se llega a un acuerdo con los trabajadores y posteriormente con la empresa de construir una nueva fábrica, dotar financieramente a la empresa y después incorporar esos terrenos al crecimiento de la ciudad de Cartagena. Ya desde el año 2004 el ayuntamiento, el Gobierno de la comunidad autónoma, los trabajadores, los sindicatos y también la empresa han pedido y han estado de acuerdo con esta solución. Son los trabajadores los que acuden primero a las institu-

ciones, son las instituciones las que les dan la solución y son estas instituciones las que encuentran la ubicación necesaria, obligatoria y conveniente para esta gran fábrica, que no es otra que los terrenos del polígono de Los Camachos, un polígono industrial de más de 6 millones de metros cuadrados propiedad de Sepes y, por lo tanto, bajo la responsabilidad política del Ministerio de la Vivienda, que los tiene dispuestos en una proporción importante. Ya sé que luego el señor Contreras dirá que no son tantos, pero hay al menos y desde el año 2004 más de dos millones y medio de metros dispuestos para su inmediata edificación y no entendemos por qué Sepes sustrae a la comarca de Cartagena de la disponibilidad de este suelo y de este polígono. No es que se le traslade el problema de la nueva ubicación de la fábrica Española del Zinc a Sepes, sino que Sepes es la propietaria de los únicos terrenos con calificación industrial y libres no solamente en el término municipal de Cartagena sino en toda la Región de Murcia. De hecho, no hay ningún polígono de esas dimensiones y sin ocupar actualmente en España. Por tanto, no hay un traslado del problema para que sea Sepes la que lo aborde, sino simplemente hay una exigencia —creo que natural y no solo para Española del Zinc sino para cualquier empresa— de que no hay razón para que por parte de Sepes se estén reteniendo 6 millones de metros cuadrados a una región y una comarca que están en pleno desarrollo.

Lo más curioso de todo eso es que se quiera utilizar la excusa del convenio urbanístico o la excusa de trasladar el problema a Sepes, cuando lo que hemos visto es que esos son los argumentos de excusa del Partido Socialista —no solamente para Zincsa sino para cualquier otra cuestión— que han utilizado en la campaña electoral. Señores diputados, en la Asamblea de la Región de Murcia y del Ayuntamiento de Cartagena todos los partidos políticos, incluido el Partido Socialista, expresaron su respaldo unánime y sin ningún tipo de duda al traslado de esta industria precisamente al polígono de Los Camachos. Quiero recalcar que esta es una cuestión que se ha mantenido inalterable a lo largo del tiempo porque antes y después de la campaña electoral el señor Saura —hoy ya no diputado de este Congreso sino portavoz de la oposición en la Asamblea Regional de Murcia—, el señor Segado —candidato a al alcaldía de Cartagena y ahora ya hasta dimitido concejal del Ayuntamiento de Cartagena— prometieron, visitaron, acompañaron a los trabajadores en sus encierros y mantuvieron siempre la postura de que la fábrica Española del Zinc se tenía que trasladar al polígono de Los Camachos. Pero eso no es todo, el presidente de la comunidad autónoma se dirige al presidente del Gobierno y a la ministra de la Vivienda, quienes en principio ni responden a las cartas. Posteriormente empiezan a responder. El Gobierno regional ve inadmisibles que se mantengan baldíos y sin poder obtener la rentabilidad necesaria 6 millones de metros cuadrados e incluso dice que va a expropiar los terrenos del polígono no solo para Española del Zinc sino para poner a disposición de todos los murcianos unos terrenos

que sin ninguna explicación Sepes está reteniendo. Es más, en la campaña electoral el señor Rodríguez Zapatero va a Murcia y allí promete públicamente —en el pabellón de deportes donde hizo su mitin— que Zinca se instalará en Los Camachos, dice que Zinca es un tema resuelto y dice que en una semana se habrá resuelto el problema. Para mantener las palabras del señor Zapatero efectivamente en el plazo de una semana convocaron a los trabajadores y a la empresa para el día 29 de mayo, curiosamente después de las elecciones. Es decir, si todas las palabras que habían estado manteniendo los candidatos del Partido Socialista y que finalmente había mantenido el propio presidente del Gobierno en un mitin electoral hubieran sido la solución del traslado de Zinca a Los Camachos, lógicamente la reunión se hubiera fijado antes del día 29 para obtener —algo en lo que son verdaderos expertos en el Partido Socialista— rentabilidad electoral; rentabilidad electoral que, evidentemente, ni es eso ni lo contrario, porque los resultados de Murcia son importantes.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Voy a acabar, señora presidenta, aunque el tema tiene suficiente enjundia y hemos visto otras proposiciones no de ley a lo largo de esta mañana en las cuales el tiempo se ha estirado de manera importante. Pero yo, haciéndole caso —como no podía ser de otra manera—, voy a tratar de ir rápido.

Convocaron una reunión para el día 29 que no tuvo ninguna solución y convocaron otra para el día de ayer que finalmente fue desconvocada justo antes de celebrarse. Y curiosamente hoy debatimos una proposición no de ley que trata precisamente de que se solucione definitivamente el problema de la Española del Zinc en un polígono que no se está ocupando y que está disponible para hacerlo. Nos presentan una enmienda, señora presidenta, que es una auténtica tomadura de pelo, porque decir ahora que se inste a que el Gobierno, junto con el Gobierno de Murcia y el Ayuntamiento de Cartagena realicen los esfuerzos necesarios es, primero, no querer decir nada; segundo, obviar que se están haciendo y a los que se han tratado de incorporar el propio presidente del Gobierno, que ha dicho que sí y luego se ha salido; y en tercer lugar, es no querer ver que la solución es instalarse en el único sitio industrial. Por tanto, es, como he dicho al principio, una auténtica tomadura de pelo. Todos, hasta el Partido Socialista, han hecho lo que tenían que hacer, pero no así el Gobierno de la nación.

Señor Contreras, el Partido Popular no quiere que se le entregue el suelo a la empresa a tontas y a locas, en ningún caso. Quiere que se pague naturalmente, como si fuera cualquier otro usuario o adquirente de suelo en las costumbres que tiene Sepes de poner suelo a disposición de los usuarios. Quiere que se garantice cuáles son las superficies necesarias que se tienen que tener,

que se garanticen las medidas medioambientales precisas, que se vincule la superficie permanentemente a la finalidad de esta instalación industrial, es decir, que no se haga ninguna excepción; que se acredite incluso la viabilidad, con todas las garantías necesarias y precisas y que se hayan de aplicar. Todas y una más. No estamos hablando en ningún caso de relajo ni de permisividad, en ningún caso, señor Contreras, pero sí de voluntad de solucionar. Con la enmienda lo que sí queda claro es que esa voluntad de solucionar no existe.

Ahora bien, señor Contreras, algo bueno hemos sacado esta mañana y es que el Gobierno y el Partido Socialista han quedado desenmascarados. Ya sabemos de verdad cuál es la postura del Partido Socialista: desprecio a los trabajadores de Zinca, desprecio a Cartagena, desprecio al crecimiento industrial de Cartagena, retención de 6 millones de metros cuadrados privándonos de ese progreso. La mejor demostración de ese desprecio es que hoy aquí, en lugar de venir a defenderlo un diputado por Murcia, viene a defenderlo usted. Salvo la señora Juaneda, que por razón de salud —cuyo rápido reestablecimiento deseamos como parece que está siendo— estaría excusada de haber venido esta mañana, aquí tendría que estar un diputado de la Región de Murcia a dar la cara y explicar cuál es la postura que está manteniendo en un asunto en el que ya ha quedado claro que no existe voluntad del Gobierno de solventar un problema. No queremos pensar que sea porque en Murcia y en Cartagena gobierna el Partido Popular.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Ayala, termine, por favor, lleva consumido casi el doble del tiempo.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: He terminado, señora presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Contreras, tiene la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señoría, nos ha demostrado hoy el señor Ayala la habilidad que tiene el Grupo Popular para poner la pelota en el tejado del contrario en algo que ni le va ni le viene. Es decir, aquí se sienta el ayuntamiento con los trabajadores, deciden cuál es la solución y resulta que la pelota no está en su tejado, la pelota está en el tejado de Sepes; curiosa forma de resolver los problemas. Se tendrían que haber levantado de esa mesa diciendo dónde se iba a trasladar, cuál era ese suelo. Porque, ¿la competencia de suelo y vivienda no la tiene la Región de Murcia? ¿No existe un Instituto de Fomento en la Región de Murcia? ¿Por qué tiene que ser Sepes? ¿Se ha negado Sepes a actuar en este problema? En absoluto. Es más, el problema es que duda de por qué se hacen las reuniones o se dejan de hacer. Precisamente para que no existan esas dudas es por lo que el Grupo Socialista plantea en su enmienda que esta solución se busque con el Gobierno de la Región de

Murcia, el Gobierno local del municipio de Cartagena y el Gobierno de la nación o Sepes. Los tres junto a la empresa y los trabajadores. Eso es lo que estamos planteando. Ustedes dicen: que se entienda la empresa con Sepes y luego nosotros diremos lo que queramos; que es lo que está haciendo usted hoy aquí y que es algo que me parece muy poco responsable. Desde luego, tienen bastante habilidad para quitarse sus responsabilidades de en medio, como está hoy demostrando aquí, señor Ayala. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

¿Qué es lo que dice su proposición no de ley? Porque alguien podría pensar que estamos proponiendo algún disparate cuando estamos diciendo más o menos lo mismo que usted, que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a dar una solución inmediata al problema planteado por la falta de disponibilidad de suelo del polígono industrial de Los Camachos. ¿Falta de disponibilidad de suelo? ¿Hay falta de disponibilidad de suelo? Pero si ha dicho usted que hay 6 millones de metros cuadrados. No hay falta de disponibilidad de suelo y Sepes está dispuesta a dar suelo pero no en las condiciones que quiera la empresa. ¿Por qué no se sienta el Gobierno de la Región de Murcia y el ayuntamiento junto con Sepes y ven cuáles son esas condiciones? Verá usted que no es cierto que Sepes no quiera cumplir unas condiciones razonables, pero no puede ser el capricho de una empresa la que decida la política de Sepes. ¿Usted sabe lo que ha dicho Sepes? Que quieren 500.000 metros cuadrados sin justificar la necesidad de ese suelo y además lo quieren sin desarrollar, cuando Sepes nunca cede, da o vende suelo sin desarrollar; compra suelo no desarrollado, lo urbaniza, hace el polígono industrial y luego lo vende. En este momento ya hay un ofrecimiento de suelo por Sepes a la Española del Zinc de 63.000 metros cuadrados. Usted sabe que las 615 hectáreas que tiene el polígono de Los Camachos se desarrollan en dos grandes actuaciones, una se llama Camachos Sur, que se desarrollará en tres fases, de las que ahora mismo solo se ha terminado una y se está desarrollando la segunda. En esta segunda fase existe una disponibilidad de suelo de 63.000 metros cuadrados que está a disposición de la Española del Zinc.

Usted aquí hoy no ha venido a resolver ningún problema, ni de la empresa ni de los trabajadores. Usted ha venido aquí a ir contra el Gobierno de Rodríguez Zapatero, a eso es a lo que ha venido. Lo está diciendo usted, efectivamente, pero no a resolver ningún problema. Lo acaba de decir, se ve que se le ha escapado. Ha venido a ver cómo puede atacar al Gobierno en un problema que ustedes han generado. Ustedes han generado las expectativas. Se sienta la alcaldesa con la empresa y le dice: en este solar podemos hacer 3.000 viviendas de lujo, este suelo se puede vender por 142 millones de euros, de los cuales el ayuntamiento se tiene que llevar luego un 15 por ciento; ¿o va a ceder el ayuntamiento su 15 por ciento para plusvalías de gestión de la empresa? Por eso queremos estar todos juntos, para saber cómo se desarrolla esta operación y para qué da el

suelo Sepes. Queremos estar todos juntos para ver cómo se desarrolla la actuación. Sea como sea, hubo un compromiso del presidente del Gobierno que se cumplió y el día 29 de mayo hubo una reunión en el ministerio y un compromiso de la empresa de que llevaría un plan, y ese plan lo llevó dos días antes de la segunda reunión —la que usted dice que debería haberse celebrado ayer— pero, claro, en dos días cómo se ve la documentación, se estudia y se puede dar una respuesta. Esto no quiere decir que no se vaya a celebrar la reunión; por supuesto que se va a celebrar. Dígame qué diferencia hay entre la propuesta que usted hace y la enmienda del Grupo Socialista que tanto escándalo le ha producido. Solamente hay una diferencia, que el Grupo Socialista dice que se insta al Gobierno a que: en colaboración con el Gobierno de la Región de Murcia y el Gobierno local de Cartagena. ¿Por qué no quieren ustedes que esté el Gobierno de la Región de Murcia y el ayuntamiento? ¿Qué tienen ustedes que ocultar? Si lo que queremos es arreglar un problema lo lógico es que estemos todos para que luego no haya frases como que este me ha dicho, el otro me contestó, en la reunión se dijo. No, todos juntos y así vamos a saber cómo se gestionan las plusvalías, si, como usted dice, todas las plusvalías de ese suelo son para la empresa o cómo se va a hacer. Esa es la propuesta del Grupo Socialista que considero que se ha hecho en positivo para, entre todos, tratar de clarificar no solamente el problema —que está bastante bien detectado—, sino también la solución. La solución no está solamente en manos del Gobierno de la nación, porque usted mismo ha dicho que hay otra cuestión como cuál es el destino de las plusvalías que se generen en ese suelo. Vamos a sentarnos todos y vamos a decidir cómo se hace la operación en su conjunto, pero no quiera usted colocar el problema exclusivamente en el traslado de la empresa al polígono industrial de Los Camachos porque esa no es la cuestión.

Si el Grupo Popular quisiese afrontar positivamente este problema aceptaría la enmienda del Grupo Socialista para que entre todas las administraciones pudiésemos resolver un problema que afecta a trabajadores, a la empresa y especialmente a esas 200 ó 300 familias que dependen de la misma.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea fijar posición respecto a esta proposición no de ley? **(Pausa.)**

—RELATIVA AL CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE LA COMUNIDAD DE MADRID Y EL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LLEVAR A CABO LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LA R-1 Y CIERRE DE LA M-50 PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002228.)

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, señorías pasamos al debate de la proposición no de ley que figura

con el número 12.º del orden del día. Es la última proposición no de ley así que ruego —imitando al señor Marín— a los jefes de bancada que avisen a las señoras y señores diputados que vamos a votar inmediatamente después. Esta proposición no de ley es la relativa al convenio de colaboración entre la comunidad de Madrid y el Ministerio de Fomento para llevar a cabo las obras de construcción de la R-1 y cierre de la M-50, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa tiene la palabra su portavoz el señor Bardisa.

El señor **BARDISA JORDÁ**: Efectivamente, esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular tiene el objeto de un posible convenio entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad de Madrid. Durante la pasada legislatura, el Ministerio de Fomento llevo a cabo un ambicioso plan de diseño y construcción de infraestructuras viarias para mejorar los accesos a Madrid. Entre estas infraestructuras destacan la ejecución de las obras de la nueva circunvalación M-50 y las radiales R-2, R-3, R-4 y R-5, construidas como autopistas en régimen de concesión. Para completar el anterior programa quedan pendientes de realizar dos infraestructuras que resultan muy importantes para la mejora de los flujos de tráfico en la zona norte de Madrid. (**Rumores.**)

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

El señor **BARDISA JORDÁ**: Estas infraestructuras son el cierre de la M-50, entre la A-1 y la A-6, y la R-1. En abril de 2004 se encontraba en licitación, pendiente de adjudicación, el estudio informativo del cierre de la M-50. El Partido Socialista, a su llegada al Gobierno, decidió no impulsar esta actuación resolviendo su anulación el 15 de diciembre de 2004. El Gobierno de la Comunidad de Madrid, para agilizar el retraso que se venía arrastrando y dada la importancia que para esta supone tenerlas en servicio en un plazo razonable, inició dos nuevos anteproyectos de la R-1 y del cierre de la M-50. Los desarrollos urbanísticos previstos en la Comunidad de Madrid, como es el caso de la ampliación de la Castellana, hacen necesarias este tipo de infraestructuras para anticiparnos a futuros colapsos que están garantizados si no se acometen estas importantes obras. En estos momentos, la A-1 registra tráfico superiores a los 13.000 vehículos diarios. El cierre de la M-50 en la zona norte, en su firme noroeste, es fundamental para la comunicación entre el norte y el sur de la Comunidad de Madrid y para su desarrollo económico y social; y dados los adelantes técnicos actuales se puede realizar sin dañar el entorno y el medio ambiente. Así hay estudios que acreditan que se puede hacer perfectamente mediante un túnel, según varios estudios técnicos realizados tanto en el Ministerio de Fomento como en la Comunidad de Madrid.

Señorías, el Partido Socialista ha perdido las elecciones en la Comunidad Autónoma de Madrid con un

resultado rotundo, como nunca había sido, tanto en el Ayuntamiento de Madrid como en la Comunidad de Madrid. Señores del Partido Socialista, no echen ustedes la culpa solo a Sebastián y Simancas, candidatos del Partido Socialista; los que son más culpables de la derrota en Madrid es el presidente del Gobierno, señor Zapatero, y, en parte, la ministra de Fomento, doña Magdalena Álvarez, porque la inversión en infraestructuras en Madrid durante los tres años ha sido de cero zapatero. Los madrileños lo saben. Los madrileños saben perfectamente que no solamente el Gobierno del señor Zapatero no hace absolutamente ninguna inversión en Madrid, sino que no deja hacer a la Comunidad de Madrid. La presidenta de la Comunidad de Madrid, doña Esperanza Aguirre, ha manifestado en numerosas ocasiones que si el Gobierno del señor Zapatero no realiza estas dos importantes obras de infraestructura en Madrid, las tendrá que realizar el Gobierno autonómico. A pesar de ello, el Ministerio de Fomento no solamente no hace, sino que no deja hacer, pone todas las zancadillas posibles, no hay voluntad política para realizar estas dos importantes obras que son tan necesarias para el desarrollo de Madrid. Vuelvo a repetirlo, señores del Grupo Parlamentario Socialista, ustedes han tenido un resultado catastrófico en Madrid, pero ya verán ustedes lo que pasa en las elecciones generales, ya verán ustedes que esta falta de inversión en Madrid... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego silencio, por favor. Puede continuar, señoría.

El señor **BARDISA JORDÁ**: Esto va a repercutir también en que el señor Zapatero, número uno en la candidatura de Madrid, va a sacar el peor resultado de la historia de Madrid. Lo anticipo y va a constar en el «Diario de Sesiones». El único rastro de la gestión del Ministerio de Fomento en la Comunidad de Madrid son los carteles propagandísticos que anuncian supuestas actuaciones que no acometen. El sectarismo demostrado por el señor Zapatero y su ministra de Fomento con un Gobierno del Partido Popular ha provocado una situación sin precedentes en la Comunidad de Madrid por primera vez en la historia. No hay ni una sola infraestructura estatal en marcha en todo el territorio de la Comunidad de Madrid. El PSOE ha convertido a Madrid en un ámbito de recaudación, sin retorno alguno para sus ciudadanos. Eso pasa precisamente con estas dos infraestructuras que nosotros solicitamos. Por tanto, recapaciten, recapacite el Gobierno del señor Zapatero, recapacite la ministra de Fomento y tengan en cuenta todos los estudios realizados hasta la fecha actual por la Comunidad de Madrid para continuar con estos dos proyectos tan importantes y, si ustedes tienen voluntad política de que se realicen estas importantes obras, primero, hagan un convenio de colaboración con la Comunidad de Madrid, que está dispuesta a ello, para llevar a cabo la ejecución de las obras de la R-1 y el cierre definitivo de la M-50 en el más breve plazo posible. No

digan ustedes que no se puede hacer, porque se puede hacer perfectamente el cierre. Si no, busquen ustedes otras soluciones, que el Gobierno, que el Ministerio de Fomento aporte otras ideas, pero que se haga ese cierre, que es fundamental. Si no, la culpa del colapso en que se va a convertir el tráfico en Madrid será del Gobierno del señor Zapatero. Si tienen voluntad política para que se haga, aprueben esta proposición no de ley para que se habiliten los fondos necesarios para que se realicen las obras con las garantías presupuestarias adecuadas.

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

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Señorías, el cierre de la M-50, tal y como estaba contemplado por el anterior Gobierno del Partido Popular, mediante un túnel bajo el monte de El Pardo, tenía diferentes cuestiones que eran absolutamente negativas para el futuro de esa M-50. En primer lugar, las graves afecciones ambientales y medioambientales, así como el daño al entorno de la zona; en segundo lugar, esa proyección de la M-50 que tenía el anterior Gobierno del Partido Popular planteaba cuestiones de seguridad y, en tercer lugar, sobre todo, ustedes, que hablan tanto de eficacia, se planteaban precisamente razones de eficacia, porque solo se proyectaba canalizar el tráfico de vehículos ligeros y limitaba el de camiones. Yo le pregunto al portavoz del Partido Popular: ¿Qué sentido tiene un túnel, porque proyectaban un túnel bajo el monte de El Pardo, en el que no se posibilita el paso de camiones, como ustedes contemplaban? Por eso y por muchas más razones, pero básicamente por las tres que acabo de señalar —graves afecciones medioambientales, cuestiones de seguridad y razones de eficacia—, es por lo que el Gobierno Socialista rectifica lo contemplado por el anterior Gobierno del Partido Popular, pero no lo deja solamente en una rectificación, sino que inmediatamente este Gobierno socialista se pone a estudiar una solución mucho más ambiciosa; una solución de más largo recorrido; una solución que posibilite un tráfico, no solo urbano, sino un tráfico urbano e interurbano, que ustedes, señor portavoz del Partido Popular, no contemplaban en su proyecto. Por eso, el Gobierno socialista ahora está definiendo qué alternativa nos va a posibilitar distribuir mejor los tráficos de largo recorrido, que ustedes no contemplaban, en esa M-50. Este Gobierno socialista está estudiando esa posible circunvalación nueva de Madrid con mucha más eficacia de lo que ustedes lo hicieron, porque sí le digo una cosa, ya que usted ha venido a hacer una intervención absolutamente política y no medio técnica en un tema de Fomento como este, ustedes vendían muy bien, pero no aquí en Madrid, sino en toda España, lo que iban a hacer, pero luego no hacían, porque no ponían dinero, como en este caso. Por tanto, les reitero lo que ya tuvo oportunidad —se lo voy

a decir textualmente— de decirle la señora ministra de Fomento a un compañero suyo en la sesión de 22 de febrero de 2006. En la Comunidad de Madrid se han invertido en los dos primeros años de Gobierno socialista 340 millones de euros más. Tome nota, por favor, ya que ha dicho que no. Esto está en la Contabilidad General del Estado. Esto no lo dice la ministra porque sí, ni lo digo yo como portavoz de la Comisión de Fomento porque sí. Si usted se leyera los presupuestos, lo contemplaría y lo vería. Lo que no puede decir aquí es lo que ha dicho: el Gobierno socialista porque gobierna el Partido Popular en Madrid no invierte. No, señor. Véase usted los Presupuestos Generales del Estado y observará que los dos primeros años de Gobierno socialista se han invertido 340 millones de euros, más que la inversión que había hecho en los dos últimos años el Gobierno del Partido Popular. Señoría, es absolutamente falso —la ministra dijo falso y yo digo absolutamente falso— que la M-50 y la R-1 estén excluidas del PEIT. Porque, entérese, ya están en información pública, pero no la que usted quería, sino la que este Gobierno entiende que es mejor para los ciudadanos de Madrid. Por eso, el Ministerio de Fomento está redactando, entérese señor portavoz del Grupo Popular, un estudio previo para analizar la viabilidad de la conexión de la A-1, A-5 y A-6 para el largo recorrido —que ustedes no lo contemplaban— que evite la afección que supone el cierre de la M-50 por el monte de El Pardo, que ustedes planteaban cuando gobernaban.

Por otra parte, el Ministerio de Fomento aprobó —apunte, por favor, porque veo que no se lee mucho los papeles— en marzo de 2007 el anteproyecto de la variante de la N-I, entre el enlace de la M-12 y la R-2 y la variante de El Molar. Por tanto, la futura autopista R-1 de Madrid se construirá y explotará en régimen de concesión administrativa y le anuncio hoy, como portavoz del Grupo Socialista de la Comisión de Fomento, que próximamente se va a licitar. Esté atento también y, si no, yo se lo facilitaré cuando se publique. Por tanto, la futura R-1 en Madrid se va a construir y se va a explotar en régimen de concesión administrativa y se va a licitar próximamente. Por ello, nosotros no tenemos más remedio que rechazar el texto que usted plantea y proponer en su lugar uno alternativo, que espero que lo apoyen, que dice que el Ministerio de Fomento prosiga la tramitación administrativa de la concesión para la construcción y explotación de la R-1, a fin de licitarla en el menor plazo posible —que ya le he dicho que así se va a hacer— y, en segundo lugar, que continúe el análisis de la viabilidad de la conexión de la A-1, A-5 y A-6, evitando la afección que supone el cierre de la M-50 por el monte de El Pardo, como ustedes planteaban.

Voy a ir terminando porque ya llevamos muchas horas, sé que la gente está cansada y tenemos a las cuatro Pleno. Le pediría que no venga a esta Comisión a hacer esas acusaciones tan pueriles de que el Gobierno socialista castiga a los madrileños porque no gobierna. Este Gobierno si algo tiene probado es que no es sectario, como

ustedes lo fueron castigando a aquellos municipios donde no gobernaban. Eso lo han sufrido los ciudadanos, pero eso no lo ha hecho este Gobierno ni lo hará nunca porque no es propio de los socialistas, ni de aquellos partidos que están apoyando al Gobierno. Le recuerdo que comparando las cifras anuales de la pasada legislatura con la media anual, en términos generales, no en Madrid, en los Presupuestos Generales del Estado han crecido un 42 por ciento las inversiones que se han ejecutado en España. Le digo algo más. La inversión ejecutada en Madrid en los años 2004, 2005, 2006 y 2007 han supuesto una media de un 8,72 por ciento de incremento anual con respecto a lo que invirtió el Partido Popular. Eso es tan verdad como la vida misma. Lo que pasa es que ustedes no lo quieren entender y vienen aquí hoy a esta Comisión a hacer un discurso hueco, de criminalización contra el Partido Socialista porque no gobierna en Madrid. No, señor. Precisamente estamos trabajando para conseguir más votos gracias a estas inversiones objetivas, realistas y que necesita esta ciudad de Madrid.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea posicionarse sobre la proposición no de ley? **(Pausa.)**

El señor **BARDISA JORDÁ**: Sobre la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Normalmente lo hacemos a la hora de votar, pero si usted lo quiera hacer ahora, puede hacerlo. Pero solo sobre si acepta o no la enmienda.

El señor **BARDISA JORDÁ**: Señor presidente, nosotros agradecemos el esfuerzo que hace el diputado socialista por defender algo que es indefendible. Él nos ha dicho que se ha invertido en Madrid, pero no nos ha dicho en qué, porque no se ha invertido absolutamente nada. Repito, la inversión... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Bardisa, no puede contradecir. Solo puede intervenir para decir si acepta o no la enmienda. Es muy simple.

El señor **BARDISA JORDÁ**: Señor presidente, no podemos aceptar la enmienda. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a pasar a las votaciones. Votaremos las distintas proposiciones no de ley en el orden que figuran en el orden del día. Tengo aquí las transaccionales que me han facilitado SS.SS. Cuando lleguemos a una proposición no de ley que tenga una transaccional, la leeré para que todos la conozcamos.

Comenzamos por la proposición no de ley que figura en el punto número 2 del orden del día, relativa a la autovía A-52/A-55 a su paso por el Ayuntamiento de Mos (Pontevedra). Esta proposición no de ley tiene una enmienda transaccional que paso a leer a SS.SS.: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, antes

de finalizar el trámite administrativo en el que se encuentra el proyecto de prolongación de la autovía A-52 desde Mos a Vigo, se comprometa a estudiar las alegaciones presentadas por la corporación municipal a este proyecto, a fin de buscar soluciones que permitan mejorar la seguridad vial y la afluencia de tráfico que soporta la AP-55 a su paso por el municipio.

Votamos el texto de esta transaccional, que sustituye a la proposición no de ley que había formulado el Grupo Mixto.

Efectuada la votación, dijo

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

A continuación, votamos la proposición no de ley relativa a las obras correspondientes al desdoble de la carretera nacional 435. No ha sido aceptada la enmienda del Grupo Socialista. En consecuencia, se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 20; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

A continuación, votamos la proposición no de ley que figura en el punto número 4, relativa a la adopción de medidas necesarias para establecer un servicio de lanzadera del AVE entre Madrid y Guadalajara, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 21; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Vamos a votar ahora conjuntamente las proposiciones no de ley que figuran en el orden del día con los números 5 y 7. Lo que vamos a votar es una transaccional sobre la base de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista que paso a leerles para que no haya problema: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que el grupo técnico de trabajo de ruido constituido en el marco de la Comisión de seguimiento ambiental de las obras de ampliación del aeropuerto de Barcelona continúe sus trabajos con el objetivo: a) de buscar soluciones definitivas que permitan alcanzar la máxima capacidad operativa del aeropuerto de El Prat tras el funcionamiento de la terminal sur, asegurando las mejores condiciones ambientales en la línea de las actualmente existentes, especialmente en lo relativo a los ruidos producidos por los aviones; b) de aprovechar la metodología del diálogo y del acuerdo utilizada exitosamente hasta el momento por el Ministerio de Fomento, AENA, la Generalitat de Catalunya, ayuntamientos y asociaciones de vecinos, tal y como se reflejó en el acuerdo alcanzado el 14 de noviembre de 2005, que permite compatibilizar la actividad del aeropuerto de El Prat con la calidad de vida de las poblaciones del entorno aeroportuario.

Sometemos a votación este texto en sustitución de las proposiciones no de ley 5 y 7.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; en contra, uno,

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos ahora la proposición no de ley que figura en el número 6 del orden del día y que tiene la siguiente transaccional: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a articular los mecanismos precisos para la incorporación en el Consejo Asesor de Aviación Civil de algún representante cualificado de los municipios en los que esté enclavado un aeropuerto de interés general con tráfico relevante.

Efectuada la votación, dijo

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

Pasamos a votar la proposición que figura en el punto número 8, relativa al desdoblamiento de la carretera N-II en el Maresme. A esta proposición no de ley se ha formulado también una transaccional que paso a leerles a sus señorías: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que el Ministerio de Fomento, en la redacción del estudio informativo de mejora de la N-II en el Maresme, tenga en cuenta todas las posibles alternativas, procurando minimizar las afecciones a los municipios afectados, especialmente, entre otros, el tramo definido entre Pineda de Mar y Tordera en aquellos aspectos que puedan afectar a la población de Sant Genís de Palafolls.

Efectuada la votación, dijo

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

Pasamos a la proposición no de ley que figura en el punto número 9 sobre viviendas desocupadas con carácter permanente, formulada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. No se ha aceptado la enmienda del Grupo Popular, por tanto, se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

A continuación, votamos la proposición que figura en el punto número 10 sobre fomento del alquiler en España, a la que se ha formulado una transaccional que no ha sido aceptada. Se vota, por tanto, en los términos en los que está redactada la proposición no de ley.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a continuación a votar la proposición no de ley relativa a la disponibilidad de suelo del polígono industrial de Los Camachos de Cartagena, propiedad de Sepes, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 19; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la proposición no de ley que figura en el punto número 12 relativa al convenio de colaboración entre la Comunidad de Madrid y el Ministerio de Fomento, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Señorías, finalmente pasamos a votar la proposición no de ley que figura en el orden del día número 14, relativa a la variante de Ordes. A esta proposición no de ley se ha formulado una enmienda transaccional que paso a leer a sus señorías. Sobre el texto que figura en la proposición no de ley se añadiría: Y que para ello se impulse al máximo todas las actuaciones en marcha que garanticen la mayor disponibilidad presupuestaria asignada en el ejercicio 2007.

Efectuada la votación, dijo

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

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Eran las dos y cuarenta 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



N.º 12.580 - 1961