



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2007

VIII Legislatura

Núm. 946

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 57

celebrada el miércoles, 21 de noviembre de 2007

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|---|---|
| — Relativa a la conexión por autovía de las provincias de Huelva y Cádiz. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001980.) | 2 |
| — Relativa a la incorporación en el plan sectorial ferroviario de la línea de trenes del norte y sur de la isla de Tenerife. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002454.) | 5 |
| — Sobre el acceso de las bicicletas en los trenes regionales diésel. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000866.) | 7 |

— Relativa a la construcción de una terminal de carga y descarga en el futuro polígono industrial de Ribadeo. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001660.)	9
— Relativa a la mejora de la línea férrea Sagunto-Teruel. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002047.)	12
— Para la transferencia automática de recursos presupuestados en los traspasos de competencias de infraestructuras del Estado a Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/002052.)	14
— Relativa al funcionamiento y traslado de la carretera N-II entre Montgat y Cabrera. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC). (Número de expediente 161/002301.)	17

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA A LA CONEXIÓN POR AUTOVÍA DE LAS PROVINCIAS DE HUELVA Y CÁDIZ. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001980.)**

El señor PRESIDENTE: Se abre la sesión.

Vamos a comenzar el debate de las proposiciones no de ley. El Grupo Parlamentario Popular me ha solicitado —y me parece correcto— que se interrumpa la sesión de doce a una para que los diputados puedan asistir al homenaje a don Gabriel Cisneros que se va a celebrar en la Cámara, con lo cual lo haremos así. Como dudo que hayamos terminado a las doce, las votaciones no se celebrarán antes de la una y media, seguramente.

Pasamos al primer punto del orden del día: proposición no de ley relativa a la conexión por autovía de las provincias de Huelva y Cádiz, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Señora Báñez, tiene S.S. la palabra para defender la proposición no de ley.

La señora **BÁÑEZ GARCÍA:** Es cierto que la conexión entre las provincias de Huelva y Cádiz, a través de autovía, ha sido una reivindicación histórica exigida por el conjunto de la sociedad y las instituciones de ambas provincias. Desde 1973 se ha venido demandando tal conexión, al ser el único caso en toda España en que dos provincias limítrofes y hermanas no estaban conectadas directamente y es una reivindicación que nunca ha sido atendida ni por la Junta de Andalucía ni por el Gobierno de España. Nosotros creemos que después de

más de treinta años y de las numerosas soluciones que se han ido ofreciendo en este tiempo, la solución por la costa, la del interior, hasta la última de la década de los noventa y consistente en un llamado trazado norte exterior al Parque Nacional de Doñana, que partiría de Bonares en su intersección con la A-49, proseguiría por Hinojo, Villamanrique de la Condesa, Isla Mayor y su paso por el Guadalquivir para conectar en la otra orilla con Lebrija, Trebujena y culminar en Sanlúcar de Barrameda, esta solución norte es, primero, compatible con el medio ambiente; respeta nuestro parque nacional y está respaldada además por todos los agentes económicos y sociales, tanto onubenses como gaditanos. Es más, en 1992, una comisión internacional de expertos dictaminó que la construcción de la carretera Huelva-Cádiz por el norte del entorno del Parque Nacional de Doñana era posible y era la mejor solución. Así lo recogió el primer Plan de desarrollo sostenible de Doñana 1993-2002, que recoge en su programa de infraestructuras la construcción de esta carretera e incluso el Plan Director de Infraestructuras 1997-2007 la establece como inversión prioritaria a través de Hinojos y Lebrija. Por tanto, superados ya los problemas medioambientales con esta solución norte, tan respaldada desde los expertos internacionales hasta los distintos planes directores de infraestructuras de Andalucía e incluso el Plan de desarrollo sostenible propio de Doñana, entendemos que ya no hay excusa con el tema medioambiental y la realidad es que dos provincias limítrofes andaluzas, Cádiz y Huelva, siguen sin estar comunicadas por tierra en un claro marco de desigualdad respecto al resto de todo el territorio nacional. Además, supone que dos polos industriales de Andalucía importantes, como son el de Huelva y Algeciras, no puedan conformar con el puerto de Cádiz un extraordinario triángulo portuario y de desarrollo, que los consolidados marcos agrícolas de Sanlúcar de Barrameda, Chipiona, Rota, Trebujena y Lebrija queden aislados de los de Moguer, Palos e incluso de Lepe y que

un ciudadano —que es lo más importante— de Huelva o de Cádiz, estando a 70 kilómetros de distancia, tenga que recorrer 250 kilómetros para llegar de una capital a otra, porque, señorías, la solución que tenemos al día de hoy es que cualquier ciudadano de Huelva o de Cádiz que pretenda ir a la otra provincia tiene que pasar, obligatoriamente, por Sevilla.

¿Qué ha pasado en este tiempo? Que el PSOE de Andalucía, responsable político directo de esta frustración territorial, social y económica, se ampara en la argumentación de la protección del espacio natural y medioambiental, que el proyecto que hoy estamos defendiendo sin duda respeta, y ha ido demorando una y otra vez la ansiada conexión directa de Huelva con Cádiz. Pero ya no hay excusa. Este trazado sería el más correcto, el más directo, el más beneficioso para los intereses de los ciudadanos y el más corto en el tiempo y con menos problemas medioambientales. El presidente de la Junta de Andalucía, señor Chaves, lidera hace pocas semanas en Huelva otro proyecto distinto, la construcción de otra alternativa a este trazado que nosotros defendemos, desde la SE-40, en su tramo de la A-49 y AP-4, que conectaría a través del entorno del Aljarafe sevillano con Cádiz. Este trazado es más largo, nos llevaría más tiempo a los gaditanos y a los onubenses ir de una ciudad a otra y ahorraríamos simplemente diez minutos en el trazado actual. Por tanto, para los onubenses y los gaditanos no es una buena solución, no es la mejor solución. ¿Por qué se empeña el presidente de la Junta de Andalucía en este trazado? Solo hay una posibilidad, y es que quiera solucionar a la vez el problema que tiene —y es cierto— de tráfico y de atasco en el entorno del Aljarafe sevillano y la entrada a Sevilla desde Huelva. Nosotros no nos oponemos como onubenses, porque nos parece importante, a que se solucione el problema de los atascos del Aljarafe de Sevilla en la entrada desde Huelva hacia Sevilla, pero no podemos buscar una solución conjunta para dos problemas distintos, como son la conexión directa de Huelva con Cádiz y el problema de los atascos del aljarafe. El señor Chaves, como presidente de la Junta, debe liderar las dos soluciones, pero no debe vincular la conexión directa de Huelva y Sevilla a la solución del problema de concentración de tráfico en el entorno de Sevilla. El Partido Popular ya ha defendido en el Parlamento de Andalucía y lo está haciendo en las alegaciones presentadas al Plan de Ordenación Territorial de Andalucía, el POTA, recurrido por el Partido Popular, esta solución norte, que es la mejor solución, y la va a seguir exigiendo en el nuevo Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 2007-2012. Se debe encontrar una solución de conexión directa entre las provincias de Huelva y de Cádiz sin tener que solucionar a la vez el problema de los atascos del Aljarafe sevillano. El presidente Chaves debe dar respuesta a dos problemas distintos en dos momentos distintos o paralelos, pero no debe vincular una solución a otra. El Gobierno de España debe de sumarse a dar solución —por eso hemos presentado esta proposición no de ley en el Congreso de los Diputados—

a esta reivindicación histórica para los andaluces, para los onubenses y para los gaditanos. ¿Qué ha hecho el Partido Popular? Reivindicarlo en Andalucía y reivindicarlo en Madrid, así como estar con la sociedad día a día. Hemos empezado una campaña de firmas, porque es un problema que la sociedad quiere resolver cuanto antes, ya que es una injusticia que no haya esa conexión directa entre dos provincias hermanas andaluzas. Llegamos en un mes más de 15.000 firmas recogidas entre las dos provincias. Hoy no hay excusas medioambientales ni técnicas para una solución eficaz a este problema de conexión entre las dos provincias de Andalucía. Lo avalan todos los proyectos desde 1992, la defensa del medioambiente y también el progreso y la comunicación entre dos provincias hermanas. El Gobierno de España y el partido que lo sustenta, el Partido Socialista, debe apoyar sin ningún complejo este compromiso que hoy presenta el Partido Popular en el Congreso de los Diputados, sobre todo cuando en el balance de esta legislatura el Partido Socialista y el presidente Zapatero han tratado a Huelva como la gran olvidada de Andalucía. Los grandes proyectos de infraestructuras para nuestra provincia están en el baúl de los recuerdos para el presidente Zapatero. No se ha hecho la estación de Huelva, que se podría haber llevado a cabo en estos cuatro años; no se ha puesto ni un ladrillo de esa estación, pese a que se comprometió personalmente con la ciudad de Huelva. El AVE se ha retrasado una legislatura completa porque se han invertido cero euros en cuatro años de presupuestos socialistas. No existe el demandado desdoble de la N-435, que conecta Huelva con la Ruta de la Plata, por tanto tampoco tenemos conexión por carretera en condiciones de desdoble, una petición reivindicada por los socialistas durante muchos años, con Badajoz y con Cáceres. Y no existe ni un euro para el aeropuerto de Huelva en ningún presupuesto de estos cuatro años socialistas. Esperamos que esta propuesta en blanco tenga el apoyo del Partido Socialista y del presidente Zapatero, porque es una reivindicación justa y, como he dicho antes, una reivindicación histórica de la sociedad onubense y gaditana que no puede esperar más. Desde el Partido Popular confiamos en que el PSOE recapacite y piense en los intereses de los onubenses y de los gaditanos y en que es posible esa solución. Los onubenses y los gaditanos apoyaremos encantados cualquier otra solución que necesiten los atascos de Sevilla, pero que no que se vincule una solución a la otra, porque no es justo y hemos perdido treinta años en ese proyecto.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean intervenir en el turno de posicionamiento? **(Pausa.)**

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Oria.

El señor **ORIA GALLOSO**: A lo largo de las últimas décadas, como muy bien decía la señora Báñez, se ha medido el desarrollo de un territorio, en este caso el de

Doñana, por las infraestructuras viarias que la conformaban. La cantidad y la capacidad de las carreteras era un indicador de primer orden a la hora de señalar la evolución económica de una zona, como era el caso de Doñana. Este modelo ha significado para Doñana la construcción de más carreteras y caminos, lo que ligado a la aparición de vehículos cada vez más rápidos o la escasa concienciación de los conductores, han supuesto el aumento de los impactos sobre el medio, la pérdida de riqueza natural y la fragmentación de los hábitats y de territorio. Este modelo, que puede ser válido para otros territorios con una gran necesidad de agentes externos para su desarrollo endógeno o, por el contrario, vital para el desarrollo económico y social que cuente con buenas vías de comunicación para la salida de sus producciones, o como modelo de vida, no parece que sea en estos momentos el modelo a aplicar en el Parque Nacional de Doñana, donde las principales amenazas y los daños, muchos de ellos irreversibles, han venido precisamente por el uso excesivo de esas infraestructuras. Doñana en este momento lo que necesita es protección. El Parque de Doñana, con sus marismas, constituye un lugar necesario para toda la avifauna migratoria de Europa, fundamental para su conservación, ya que es ruta migratoria y puente entre el continente africano y el europeo. Es importante por su extensión —es el parque más grande de Europa—, por su grado de conservación y por ser uno de los paradigmas en la historia para la conservación de espacios naturales en Europa. Doñana tiene dentro de su territorio una gran diversidad de zonas de vegetación costera, ecosistemas de dunas móviles, zonas de bosque mediterráneo, zonas de marisma, monte negro, monte blanco o sotobosque. En Doñana hay especies de gran valor desde el punto de vista de la conservación de la biodiversidad, como la tortuga mora, lince ibéricos, camaleones, espátulas, flamencos, cigüeñas negras, águilas imperiales, buitres leonados y malvasías. Hay gamos, ciervos, jabalíes, zorros y un enorme número de especies acuáticas. Tiene ecosistemas tan específicos como los humedales. Un ecosistema reconocido por toda la comunidad científica como pieza fundamental en la conservación global y el uso sostenible de la biodiversidad, con importantes funciones como, por ejemplo, en la regulación del ciclo del agua, recarga de acuíferos, estabilización del clima local, como patrimonio cultural o incluso como pesquerías. En definitiva, es uno de los espacios protegidos de gran valor ecológico de Europa por su extensión, por su grado de conservación, por el número de especies, variedad de hábitats, refugio último de especies en peligro, endemismo, por su historia de gestión conservacionista en Europa, por la situación puente, y porque está catalogado por múltiples figuras jurídicas y organismos internacionales.

Con estos mínimos mimbres que comento, doña Fátima, ¿cómo le voy a decir que sí a esta PNL? No. Basta ya de utilizar un modelo que se ha demostrado perjudicial para el parque y que no define ya, desde hace mucho tiempo, el grado de desarrollo de esa zona. El

grado de desarrollo de Doñana lo define la utilización racional del entorno con industrias ecológicas y sostenibles, como existen en estos momentos, por producciones agrícolas integradas o por la utilización de los recursos medioambientales, como productos turísticos, entre otras cosas. Seguramente —y lo creo así, de verdad— que Rajoy me daría la razón, e incluso el primo de Rajoy me daría la razón. Además, el parque se está utilizando y lo están disfrutando los ciudadanos a través de los más de 240 kilómetros de carretera de acceso y los 119 kilómetros de caminos interiores que ya están acondicionados. Pero además, es que no porque el plan operativo de Doñana, que ha invertido 60.000 millones en el entorno para acondicionar y proteger el parque del año 1993, dice que no (**La señora Báñez García: Que no pasa por el parque, Pepe.**) porque el POT de Doñana del 2003 dice que no; porque el Plan director de recursos dice que no; porque el Plan de uso y gestión del año 2004 de Doñana dice que no; porque el Plan de desarrollo sostenible elaborado por el Ayuntamiento de Almonte dice que no; porque el Plan general de Almonte dice que no; porque el Plan de infraestructuras y transporte del Ministerio de Fomento dice que no; y porque el Grupo Socialista y el Gobierno Socialista en estos momentos dice que no. (**Varios señores diputados: Muy bien.—El señor Merino López: A día de hoy.**) Pero, además, es que no porque hay una alternativa viable en los Presupuestos Generales del Estado de 2008, (**La señora Báñez García: La de Sevilla.**) La S-40 a través de su tramo de unión entre la A-49 y la A-4 que une Dos Hermanas con Espartinas. (**El señor Merino López: ¡Qué barbaridad!**) Y la distancia entre la conexión de Espartinas, la A-49, y lo que vosotros proponéis, la diferencia no va más allá de 20 kilómetros de autovía. Solo no se solucionaría el problema, sino que el tiempo invertido sería tan mínimo para la inversión necesaria que, desde el punto de vista técnico, haría inviable esa inversión. (**La señora Báñez García: Media hora menos.**) Además, La Junta de Andalucía y el Gobierno de la nación de Zapatero contempla también la duplicación de la N-4 desde Sevilla hasta Jerez, hasta Cádiz. Por tanto, los tiempos se reducirían notablemente con estas actuaciones. Pero, además, es no porque estoy convencido de que la inmensa mayoría de los ciudadanos de Huelva y Cádiz no consentirían una obra de esas características en estos momentos, pero mucho menos la consentirían cuando las actuaciones puestas en marcha estén en servicio. Pero, además, es que no por vosotros mismos. Después de la campaña de firmas que lleváis haciendo con el señor Arenas, empleado, que parece que vive en Huelva, en cuerpo y alma, a recoger firmas. (**La señora Báñez García: Ya que no va Chaves, va Arenas.**) Al final habéis recogido 1.500 firmas, dicho por vosotros mismos. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE:** Señora Báñez, por favor, deje al señor Oria que termine. No ha comenzado la campaña electoral aún.

El señor **ORIA GALLOSO**: En Gibraleón, una población que no llega a 14.000 habitantes, en un fin de semana han recogido, precisamente, ese número de firmas, 1.500 firmas, porque se opone a la construcción de un aeropuerto privado en su municipio, avalado, precisamente, por la gente del PP. Deberíamos dejar ya de hacer demagogia con las cosas de comer, sobre todo vosotros, ya que creo que está más que definido el destino de esa posible carretera, y seguramente a ustedes les iría bastante mejor de lo que les va en Huelva y de lo que les va en Andalucía si dejasen de hacer ese tipo de demagogia que están haciendo en estos momentos.

Termino señor presidente. Durante ocho años —y lo he dicho en múltiples ocasiones en esta Comisión— el Partido Popular no hizo ni un solo kilómetro de carreteras, de ferrocarril o de aeropuerto. **(La señora Báñez García: ¡La Huelva-Ayamonte, por favor!)** Se opuso tajantemente al aeropuerto en la provincia de Huelva. Lo único que se terminó fue la A-49, una obra licitada y adjudicada por el Gobierno Socialista de Felipe González, **(La señora Báñez García: ¡Por favor, por favor!)** y que vosotros la retrasasteis durante cinco años. Eso es lo único que vosotros habéis hecho.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Oria, vaya concluyendo.

El señor **ORIA GALLOSO**: Todas las infraestructuras de la provincia de Huelva, todas las infraestructuras de la provincia de Huelva en estos momentos están en marcha, queráis vosotros o no queráis. **(La señora Báñez García: ¡Pepe, que vas a Lepe por la autovía que hizo Aznar!)** La realidad hay que mirarla en los Presupuestos Generales del Estado.

— **RELATIVA A LA INCORPORACIÓN EN EL PLAN SECTORIAL FERROVIARIO DE LA LÍNEA DE TRENES DEL NORTE Y SUR DE LA ISLA DE TENERIFE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002454.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al punto segundo del orden del día, relativo a la incorporación en el Plan sectorial ferroviario de la línea de trenes del norte y sur de la isla de Tenerife, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Señor Matos, tiene S.S. la palabra para defender la proposición.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: La verdad es que oyendo al señor Oria, uno inicia su intervención con algo de pesimismo, al oír argumentos como: el Gobierno y el Partido Socialista dicen que no, o frases como: queráis o no queráis; a uno le desanima defender una proposición no de ley empleando el Partido Socialista argumentos tan sólidos y tan contundentes.

Señorías, el Grupo Parlamentario Popular solicita el apoyo de la Comisión de Fomento a esta proposición no de ley, que insta al Gobierno a incorporar a los planes ferroviarios las líneas de trenes que unen el norte y el sur de Tenerife y su área metropolitana. Este proyecto de transporte público para nosotros constituye la infraestructura más necesaria de la isla de Tenerife. Es una infraestructura necesaria para el bienestar de los ciudadanos, que en las horas punta colapsan los accesos a Santa Cruz. Es importante para la cohesión social de la isla y también desde el punto de vista medioambiental, pues reduciría enormemente el uso del vehículo privado en los miles de desplazamientos que se hacen entre el área metropolitana y las comarcas norte y sur de Tenerife. Los datos son demoledores. En los accesos de Santa Cruz, una ciudad que tiene 220.000 habitantes, transitan en las horas punta 256.700 vehículos: 23.700 por el control o aforo del entorno de la refinería; 88.000 por el de Santa María del Mar, que hace la conexión entre la TF-1, del sur de la isla, y la TF-5; 27.000 por la vía de penetración y 118.000 por la TF-5, acceso norte. Como he dicho, Santa Cruz tiene 220.000 ciudadanos y por sus accesos transitan 256.700 vehículos. Todos estos desplazamientos se realizan entre la capital y las comarcas del norte y del sur, y entre el norte y el sur, a través de las autovías TF-5 y TF-1, es decir, son desplazamientos que unen la capital y las comarcas con mayor desarrollo económico. Es cierto que en la última década los convenios de carreteras han propiciado una enorme mejora de las autovías, pero estas no pueden sufrir desdoblamientos de carriles eternamente. Tenerife es una isla que tiene 2.034 kilómetros cuadrados, de los que el 48 por ciento está protegido y alberga 32 espacios naturales de los que los tinerfeños nos sentimos enormemente orgullosos. ¿Qué significa esto? Significa que por los 1.057 kilómetros cuadrados de territorio no protegido discurren 6.400 kilómetros de viario. Este proyecto de trenes del norte y del sur es beneficioso sobre todo para los que se desplazan entre estos puntos, pero también lo es para los que se quedan dentro del municipio de Santa Cruz, que verían reducidos los atascos y la presencia de vehículos que hoy sufren. Quiero recordar también otro dato. En esa ciudad de 220.000 habitantes hay censados 157.000 vehículos. Señorías, llevo tres años intentando que en los Presupuestos Generales del Estado el Gobierno se responsabilice de la redacción de estos proyectos. Ahora el Gobierno puede poner las excusas que quiera, pero es evidente que si tuviera la voluntad política de impulsar el desarrollo de los proyectos de trenes del norte y del sur de la isla, hubiera presentado enmiendas proponiendo las alternativas que considerara más adecuada. Los ciudadanos de Tenerife no entenderían un simple no acompañado de una retahíla de excusas. Por ello, solicito el apoyo a esta proposición no de ley. En esta Comisión todos nos hemos manifestado a favor del transporte colectivo de alta capacidad y ahora es hora de ponerlo en práctica.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean hacer uso de la palabra? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Rivero para fijar la posición de su grupo.

La señora **RIVERO ALCOVER**: Los argumentos del Partido Socialista serán mucho más que no, pero serán contundentes respecto a la no aceptación de esta propuesta, no porque la exposición de motivos no sea absolutamente compartida, señor Matos, que sí lo es. Es absolutamente compartida la descripción que se hace de Tenerife y absolutamente compartida también su exposición de motivos respecto al 48 por ciento del territorio que legalmente está protegido y alberga más de 32 espacios naturales. Estamos absolutamente de acuerdo en que el 46 por ciento de la población reside en el área metropolitana —son 227.000, para ser más exactos, los habitantes de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife— y que la mayor actividad económica y la mayor parte del empleo existente se desarrolla dentro de ella. Estamos de acuerdo en que existe un espectacular movimiento de personas entre el norte y el sur y el área metropolitana; absolutamente de acuerdo en que en la última década los convenios de carreteras firmados entre el Gobierno del Estado y el Gobierno de Canarias han propiciado una enorme mejora en ambas autopistas. Esto se ha hecho a través de convenios, señor Matos, porque es la fórmula para hacerlo, y se debe hacer así, porque las competencias están establecidas a través de los mismos. Por supuesto que la solución, como bien dice usted, no es hacer más vías, y por eso se hace necesaria una apuesta clara e inequívoca por el transporte público colectivo de viajeros de gran capacidad, y de ahí la apuesta del Partido Socialista. Durante más de siete años se ha venido insistiendo en la necesidad de que se desarrollara esta apuesta por ambos trenes, el del sur y el del norte, pero esto no consiste, como usted dice en su proposición no de ley, en incluirlo dentro del plan sectorial ferroviario, porque eso no nos conduce a nada. Lo que este grupo parlamentario espera es que se ejecute de una vez, que se gestione y se trabaje por parte de aquellos que tienen competencias. Les recuerdo que el Estatuto de Autonomía de Canarias es absolutamente claro en este tema. El título II, en su artículo 3, en el párrafo 18, dice que son competencias exclusivas de Canarias las carreteras, los ferrocarriles y el transporte desarrollado por estos medios o por cable, así como sus centros de contratación y terminales de carga, de conformidad con la legislación mercantil. No puede usted venir diciendo, como dice su grupo en el Cabildo, de quien son las competencias, y del Gobierno autónomo, con quien cogobierna también el Partido Popular, que llevan tres años intentando introducirlo en las partidas presupuestarias, cuando lo que tienen que hacer es instar al propio Gobierno autónomo y al Cabildo, donde también gobiernan, para que no se diga desde ese Cabildo que es un disparate lo que se está intentando negociar con Madrid y con Fomento, porque resulta que los soportes ferroviarios de gran velocidad

tienen competencias por parte del Estado. No. Las competencias no se establecen por el tipo de tren o de ferrocarril, se establecen por el territorio y aparecen claramente en la Comunidad Autónoma de Canarias. Por tanto, lo que hay que hacer es trabajar desde donde se tienen competencias, para que ese anteproyecto se pueda financiar por parte del Gobierno de España, como se ha dicho por activa y por pasiva por parte del Ministerio de Hacienda, una y otra vez, al propio Cabildo, a don Ricardo Melchior, presidente del Cabildo, y al propio Gobierno autónomo. En el año 2007, en el mes de julio, el Cabildo aprueba el Plan territorial especial de infraestructuras del tren del sur, que le recuerdo que ha tenido muchísima contestación por parte de todos los sectores y todos los colectivos, hasta tal punto que los propios agricultores de la Costa del Silencio se oponen al nuevo trazado del tren. Afecta a numerosas fincas, a numerosas viviendas, a la reserva de Montaña de Guaza y Las Galletas, a zonas y parajes protegidos. Todos los colectivos denuncian el Plan del tren del sur por considerarlo ilegal. Se rechaza el trazado del tren del sur porque afecta a zonas protegidas —le estoy hablando de las últimas fechas, septiembre, octubre y julio—; nace una asociación a favor del transporte público, que cuestiona no solamente las zonas por las que pasa del trazado, sino todos y cada uno de los estudios que se han hecho respecto al trazado del proyecto del tren. Los propios ayuntamientos de Arona y San Miguel, que no son nada sospechosos, puesto que están gobernados por Coalición Canaria, se plantan a la hora de fijar las alegaciones frente al desvío del tren del sur; se aparta de la autopista y afecta a terrenos agrícolas y comerciales. El propio Gobierno canario, que cogobierna con el Partido Popular y Coalición Canaria, emite un informe desfavorable al Plan del tren del sur, porque tiene tramos incompatibles con la seguridad vial, con determinados enlaces y con la ampliación de la TF-1, que es precisamente la autopista del sur, y es incompatible con la seguridad vial y con el suelo en el que se va a establecer. El propio Cabildo dice que es muy difícil que el tren no atravesara la Montaña de Guaza, que es un paraje protegido y que necesita de informes medioambientales. Por tanto, no se trata de que se incluya o no en un plan sectorial, no se trata de que haya financiación o no, porque la hay, insistimos, el Ministerio de Hacienda ha dicho que sí. De lo que no se trata es de pintar partidas presupuestarias, como acostumbraba a hacer el Partido Popular. Lo que debería llevar es tres años trabajando, tres años intentando poner soluciones respecto al trazado, respecto a que no afecte a zonas protegidas, respecto a los propios sectores empresariales, que dicen una y otra vez que tiene que cambiar el trazado, que son expropiaciones que se tienen que realizar, y eso es lo que tendría que hacer el Gobierno autónomo. Esto, en palabras del propio vicepresidente del Cabildo insular, traduce la absoluta ineficacia en este asunto. En la anterior legislatura, insisto, el Partido Popular se limitó a pintar partidas presupuestarias que no conducen a nada. De nada nos vale tener 100.000

euros, como tenía la partida presupuestaria del año 2004, porque no nos daba ni para el plan de estudios, ni para determinar si el trazado iba a ser el adecuado o incluso si el tren era de alta velocidad, es decir, que se ponía en marcha y se salía fuera de la isla. No se sabe todavía si irá soterrado, no se sabe todavía si el túnel pasa por la Montaña de Guaza; no se sabe todavía cuáles serían las expropiaciones de suelo y, si son suelos agrícolas, qué viviendas se verían afectadas, ni cuáles son las combinaciones con el resto del transporte público, porque ni siquiera ese Cabildo en el que el Partido Popular cogobierna con Coalición Canaria sabe el plan de transporte público y la movilidad y combinaciones que traería. Por tanto, en este momento no se trata de financiar ideas, se trata de financiar proyectos, de buena gestión, de lo que ha sido incapaz el cabildo a lo largo de estos doce años que lleva gobernando, siete de los cuales hemos estado hablando del famoso tren del sur y tren del norte. Lo que subsiste nuevamente es esta ignorancia supina, que se demuestra con esta proposición no de ley que pretende la incorporación a un plan sectorial ferroviario, ignorando que las competencias son de la comunidad autónoma y la posibilidad que ha dado el Ministerio de Hacienda en esta financiación en la que se ha comprometido.

Les daré copia de la respuesta realizada en la comparecencia en el Senado del secretario general de Infraestructuras el 28 de octubre de 2004 a preguntas de don Ricardo Melchior, que en este momento es el presidente del cabildo insular y que, insisto, cogobierna con el Partido Popular. Las competencias ferroviarias —contesta el secretario general de Infraestructuras— pertenecen exclusivamente al Gobierno de Canarias. Afirma que se tendría que llevar la realización del ministerio, a lo que se compromete, a través de un convenio previo para disponer de la percha en la que se puedan realizar este tipo de actuaciones; que nos encontramos en una situación en la que no se puede realizar ni asumir ningún gasto si no existe este convenio y que se está a la espera de que se presenten el proyecto y el anteproyecto. Existe, por tanto, la posibilidad de hacerlo por vía del convenio, como sucede en el caso de las carreteras, en que la problemática es exactamente igual. 28 de octubre de 2004, palabras del secretario general de Infraestructuras. Además, dos años después, el 26 de abril de 2006, el vicepresidente segundo del Gobierno y ministro de Economía y Hacienda, señor Solbes, contesta al senador del Partido Socialista don José Vicente González Bethencourt exactamente lo mismo: El Gobierno está dispuesto a participar en todo momento en la financiación de infraestructuras en Canarias porque creemos que la inversión contribuye a dinamizar la economía en las islas y eso es positivo, y —le dice—, por otra parte, el Gobierno, solamente en 2006, se encontraba negociando fórmulas adecuadas para la financiación del tren ligero, y el tranvía ya tiene financiación —como bien le consta— de más de un 33 por ciento que financia el Estado precisamente porque el Partido Socialista se

involucró en la financiación a través de un convenio. Aquí le vuelve a decir lo mismo: que regule la colaboración financiera de la Administración General del Estado en la cofinanciación de proyectos de infraestructuras promovidos por las administraciones territoriales. Siempre en esta voluntad de cooperación. Y le recuerda: En relación con el tren del sur de Tenerife —abril de 2006—, puedo decirle que no se han iniciado conversaciones al respecto, como sí ocurre con el tren ligero, porque el Gobierno de la comunidad autónoma no ha puesto proyectos ni anteproyectos encima de la mesa de este ministerio; podremos abordar la cuestión teniendo en cuenta en todo momento las necesidades y prioridades que exige el desarrollo de la isla de Tenerife.

Por tanto, trabajen, pónganse a trabajar en el cabildo, pónganse a trabajar en la comunidad autónoma, presenten proyectos que se puedan financiar. Siete largos años llevamos esperando por el proyecto del tren del sur y del norte, porque les vuelvo a repetir que estamos absolutamente de acuerdo con toda la exposición de motivos, pero lo que no vemos es el trabajo realizado por quien corresponde en este caso y que tiene las competencias, que son el cabildo —en el que, les recuerdo, cogobierna el Partido Popular con Coalición Canaria— y la comunidad autónoma, que es la que tiene que presentar estudios viables y, por tanto, que no sean tan contestados por todos los sectores y colectivos en este momento en Tenerife.

Quisiéramos cofinanciar. Tenemos la palabra y el compromiso del Ministerio de Hacienda y lo único que hay que hacer es tener el proyecto para poderlo financiar. De nada nos vale que sigamos pintando partidas presupuestarias en los Presupuestos Generales del Estado, señor Mato.

— **SOBRE EL ACCESO DE LAS BICICLETAS EN LOS TRENES REGIONALES DIÉSEL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000866.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al punto número 3.º del orden del día: Proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, relativa al acceso de las bicicletas en los trenes regionales diésel.

Señora Navarro, tiene S.S. la palabra para defender la proposición no de ley.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Anuncio que me tendré que ir inmediatamente, no puedo estar en todo el debate de la iniciativa porque tengo que cubrir otras tareas de mi grupo parlamentario.

El domingo 3 de abril de 2005 Renfe sustituyó los actuales trenes regionales por los denominados trenes regionales diésel, serie 598, lo que implica que los usuarios de bicicletas no puedan subirlas a los trenes. Por

tanto, en mi comunidad, el País Valenciano, y en Cataluña —lugares donde más viajeros se mueven en bici—, no se pueden utilizar los trenes para trasladarse. Por el contrario, estos trenes están siendo sustituidos en otras comunidades porque se ha demostrado que son inútiles al no poder transportar bicis. Esta situación ha supuesto una serie de movilizaciones en el País Valenciano y en otros lugares, demandando que se pueda cohonestar el uso del tren con el de la bici.

La bici encuentra cada día más problemas, como digo, para viajar en ferrocarril en el Estado español. La política de Renfe es francamente restrictiva y parece ser que no hay visos de mejora para el futuro. Supuestas razones de rentabilidad económica, que olvidan el beneficio social y medioambiental, están poco a poco expulsando las bicicletas del tren y, como digo, esto ha significado numerosas movilizaciones en este sentido. Podemos encontrar en Internet modelos de reclamaciones al Ministerio de Fomento que reclaman sencillamente que se puedan subir las bicis al tren, que se puedan utilizar medios de transportes ecológicos por los ciudadanos y especialmente en aquellas comunidades donde tradicionalmente se ha hecho más uso de esta combinación. Queremos que la bicicleta sea considerada como un equipaje más, que no se impongan restricciones a su transporte en los trenes y que se habiliten además espacios para ello. Por eso, planteo a mi propia iniciativa una enmienda in voce que recoja un segundo punto en el que se establezca que se insta al Gobierno a proyectar en la Estación del Norte, de Valencia, un aparcamiento para bicicletas, porque también es necesario, además de que las bicicletas se puedan subir al tren, que existan lugares adecuados para que se puedan dejar, y así se aproveche el transporte más ecológico que hoy tenemos. Se trata de un derecho que fue llevado incluso a la Junta Arbitral de Valencia, que decretó la recomendación a Renfe y a otras compañías ferroviarias de hacer un serio esfuerzo y encaminar sus políticas hacia la prestación de un servicio de cada vez mayor demanda social, esto es, permitir que las bicicletas se puedan subir a los trenes, que pueda sencillamente hacerse uso puerta a puerta de dos transportes que son, como digo, los más ecológicos. Parece un contrasentido que un gobierno que alardea de preocuparse tanto por el medio ambiente después no se preocupe por que los ciudadanos puedan utilizar la bicicleta como un transporte que, combinado con el transporte público ferroviario, es lo más ecológico y óptimo, y sería precisamente lo que deberíamos promocionar. Por eso se plantea la siguiente iniciativa y espero tener el respaldo de todos los grupos parlamentarios. Aquellos que se preocupen por los ciudadanos, por sus derechos y por el medio ambiente deberían votarla a favor.

El señor **PRESIDENTE**: En cuanto a la enmienda in voce, al someter a votación la PNL pediremos la conformidad de los grupos.

¿Qué grupos parlamentarios desean posicionarse respecto a esta iniciativa? (**Pausa.**)

Tiene la palabra el portavoz del Grupo de Convergència i Unió, el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor presidente, señorías, vamos a dar pleno apoyo a la proposición no de ley que ha defendido la diputada Isaura Navarro. Ha concretado de manera muy acertada lo que debe ser una propuesta de movilidad de futuro. La movilidad de futuro debe integrar la bicicleta, y esto lo decimos desde una circunscripción, la de Cataluña —y en concreto todas las mediterráneas—, donde cada vez más se incorpora la bicicleta en los tramos urbanos. Por tanto, toda facilidad para incorporar el transporte de la bicicleta en el tren y los aparcamientos en las estaciones es positiva. Redunda en la línea de una movilidad sostenible y, además, encaja plenamente en lo que se está haciendo ahora en la ciudad de Barcelona, donde se está desarrollando un mayor uso de la bicicleta en ciudad. Sabemos que también comporta peligros en el ámbito de la seguridad vial, pero en cuanto a la interconexión de transportes y a facilitar plenamente la combinación de bicicleta y ferrocarril, esta defensa que ha hecho la diputada Isaura Navarro es correcta y le damos nuestro pleno apoyo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Merino.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Con mucha brevedad. El Grupo Parlamentario Popular va a apoyar esta proposición no de ley porque plantea una cuestión sencilla, la adaptación de los trenes para que los ciudadanos puedan llevar sus bicicletas y desarrollar una actividad deportiva y lúdica. Entendemos que no es tan elevado el coste de la adaptación que debería hacer Renfe en los trenes. Ya que se habla tanto del apoyo al cambio climático en defensa de cuestiones medioambientales, se debería practicar y dar ejemplo desde las administraciones públicas, en este caso desde el Ministerio de Fomento y desde Renfe. Es una petición sensata y razonable que va en beneficio de los ciudadanos no solo de esa comunidad autónoma, sino de cualquier punto de España, más aún cuando la representante de Izquierda Unida reconoce el esfuerzo y el trabajo que está haciendo la Generalitat valenciana, gobernada por el Partido Popular, con esos pasillos verdes en defensa de un medio ambiente beneficioso para todos. Por tanto, vamos a apoyarla sin ningún reparo y confiamos en que el Partido Socialista haga en este caso una verdadera demostración de apoyo al medio ambiente y a cuestiones de este ámbito.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, el señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Quiero empezar por recordarles que soy de Teruel. Estamos hablando de la vía férrea Valencia-Teruel-Zaragoza. A eso añado que soy cicloturista y practicante habitual del cicloturismo y además por la vía verde Sagunto-Ojos Negros, que tiene

que ver con lo que estamos hablando. De hecho, mis amigos y yo utilizamos el tren para montar las bicicletas, si no con mucha frecuencia, por lo menos dos o tres veces al año. Quiero decir con esto que sé bastante bien cómo funciona esto. Por tanto, empezaré por decir que la iniciativa de Izquierda Unida adolece de información suficiente. No es cierto que no se puedan transportar bicicletas en los trenes que circulan por esa vía. De hecho, ayer mismo, uno de mis amigos ha estado realizando gestiones porque el sábado que viene vamos a ir a Sagunto en bicicleta, parte por la vía verde y parte en tren, y queremos regresar en tren hasta Teruel. Y añadido: se puede ir y volver en el día con bicicletas en el tren desde Teruel a Valencia y desde Teruel a Zaragoza, porque están funcionando trenes 592 entre Valencia y Teruel y 596 entre Zaragoza y Teruel, que son los que posibilitan llevar bicicletas. No se puede, sin embargo, y ahí es donde está la dificultad, realizar el viaje de ida y vuelta en el día con bicicletas en el tren desde Valencia a Teruel ni desde Zaragoza a Teruel. Serían necesarios dos días. Pero se pueden transportar bicicletas. Es una dificultad que nosotros asumimos y que queremos resolver. Por cierto, la vía verde no la hace solo el gobierno de la Comunidad Autónoma de Valencia sino que bastantes kilómetros de esa vía verde los hace el gobierno de Aragón. Lo digo porque es bueno que se sepa. Los hacen los gobiernos de las dos comunidades autónomas. Por cierto, la vía verde de Sagunto-Ojos Negros es la más larga de España.

¿Por qué se ponen trenes TRD que no pueden llevar bicicletas en esta vía? Porque son trenes mucho más modernos que los 592 y 596, y la ciudadanía estaba demandando trenes mejores, más modernos y con mayor confort. El gobierno de Aragón tiene un convenio con Renfe mediante el cual paga una cantidad muy importante de dinero al año para que Renfe mantenga una serie de circulaciones por esa vía. Como consecuencia, el gobierno de Aragón le exigió en su día, sobre todo a demanda de los ciudadanos de Teruel, que cambiara el material rodante por uno más moderno. Y eso es lo que hizo Renfe, incluir los TRD. El problema de los TRD es que nos podemos poner como queramos pero, como no son chicles que se puedan estirar, las bicicletas no caben físicamente dentro, y eso no tiene solución. Eso lo sabe todo el mundo que conozca un poco este tema. Por tanto, para poder llevar las bicicletas seguimos utilizando las unidades más antiguas, que todavía quedan. Sin embargo, el gobierno de Aragón y el Gobierno de España quieren resolver el problema. Por eso encargaron en su día a distintas empresas la fabricación de nuevo material rodante. A la empresa CAF se le adjudicaron 50 trenes diésel, material rodante nuevo, que pueden circular a 160 kilómetros/hora como máximo. Hay que recordar que esta línea se va a electrificar, pero hasta que lo esté, que será probablemente a finales de 2009, tienen que circular por ella trenes diésel. Este material móvil nuevo que va a entregar CAF a Renfe lleva bicicleteros, es decir, zona para poner bicicletas, porque eso es lo que se pretende resolver. Estamos com-

pletamente de acuerdo. Nosotros queremos que se utilice la vía verde y queremos que se utilice la bicicleta no solo como deporte sino, como medio de transporte, perfectamente compatible con el medio ambiente, que no contamina; es un medio de transporte amable. Esto se va a resolver en el momento en que CAF entregue las primeras unidades nuevas a Renfe. ¿Cuándo va a ser esto? CAF va a entregar a Renfe las primeras unidades en enero de 2009, es decir, dentro de un año y dos meses aproximadamente. El gobierno de Aragón, previsor donde los haya, ya tiene firmado un convenio con el presidente de Renfe por el cual Renfe se compromete a que las tres primeras unidades que entregue CAF vayan a esta línea. Por tanto, en enero o febrero de 2009 este problema de las bicicletas estará resuelto. Si no se resuelve antes es porque no se puede. No es un problema de voluntad, es un problema físico de imposibilidad de arreglarlo porque en los trenes de TRD no caben bicicletas y no hay más que los trenes que circulan. Por eso Renfe tiene urgencia en recibir las nuevas unidades.

Quiero que todos los que van a apoyar esta proposición no de ley conozcan que he ofrecido una transaccional in voce a doña Isaura Navarro que propone respetar literalmente lo que dice su proposición no de ley añadiendo entre dos comas «de acuerdo con las disponibilidades de material móvil». Ese es el problema que tenemos, no es otro. Fíjense si era sencillo aceptarlo, pero no ha querido y ha preferido pactar con el Partido Popular para que le voten a favor. Me lo ha dicho: me van a votar a favor. Me parece perfecto, pero creo que esta no es una manera muy lógica de proceder, porque ya me contarán ustedes en qué cambia nuestra oferta de enmienda in voce. No cambia en absoluto el texto de la proposición no de ley. Lo único que hace es añadir la razón por la cual en este momento no se puede resolver, pero la resolución está en camino. Está tan en camino que esto estará resuelto dentro de aproximadamente un año. Dicho esto, lamento que no se pueda resolver, lamento que tengamos que votar en contra. Lo que les puedo manifestar es que votaremos en contra de la proposición no de ley, ya que no ha sido aceptada nuestra enmienda por razones que no tienen nada que ver con la resolución del problema; tendrán que ver con otras cosas. Pero, al final, el problema quien lo va resolver somos nosotros dentro de un año.

— **RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DE UNA TERMINAL DE CARGA Y DESCARGA EN EL FUTURO POLÍGONO INDUSTRIAL DE RIBADEO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001660.)**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos al debate del punto 4.º del orden del día, proposición no de ley relativa a la construcción de una terminal de carga y descarga en el futuro polígono industrial de Ribadeo, formulada por

el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra el señor Rodríguez para defender su proposición no de ley.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: La línea de FEVE Ferrol-Gijón pasa por varias comarcas de Galicia que tienen pendiente aún un problema de desarrollo, y sin duda las potencialidades de esta línea férrea no se han explotado suficientemente no solamente desde el punto de vista del transporte de personas, de viajeros, sino desde el punto de vista del transporte de mercancías. Esto es así porque a pesar de que la línea pasa por importantes polígonos industriales, pasa por el polígono industrial de Río do Pozo en Ferrol, pasa próxima a la gran industria de Alúmina-Aluminio en San Cibrao, incluso próxima a algún polígono industrial de una villa importante como Ribadeo o a algún puerto de gran capacidad de extracción pesquera como es el caso de Burela, permanece ajena a todo este tipo de actividades de carácter mercantil o industrial.

En el caso que les comentamos se trata de un polígono industrial en ejecución, a punto de acabarse, solamente con problemas y deficiencias desde el punto de vista del suministro eléctrico, el polígono industrial de Ribadeo, objetivo que fue demandado continuamente por todas las autoridades locales. Felizmente, ahora que está a punto de ser concluido, el problema está en aprovechar su situación estratégica desde el punto de vista de la relación intermodal, del transporte intermodal por carretera, por ferrocarril y portuario. La situación estratégica del polígono industrial está determinada porque justamente se sitúa en la proximidad de la A-8, la autovía del Cantábrico, que es una vertebración, como su nombre indica, desde Donostia hasta Galicia y Portugal, pasa muy próxima la línea de FEVE, tiene también muy cerca el puerto de Ribadeo, un puerto de competencia de la Administración autonómica, y este puerto está comunicado al mismo tiempo con el polígono industrial por la denominada ronda oeste. Por si fuera poco, hay terrenos expropiados con motivo de la construcción de la A-8 por parte del Ministerio de Fomento que facilitarían precisamente la ubicación de esta plataforma o terminal de carga y descarga del polígono de Ribadeo. La viabilidad de esta terminal de carga y descarga es notoria, no tiene dificultades de carácter financiero y solamente está pendiente de una voluntad de carácter político, voluntad que se expresó a través de los gobiernos municipales y en particular del actual, que está empeñado en que las potencialidades del polígono se desenvuelvan en toda su plenitud. Pero además hay empresas consignatarias, estibadoras o transitarias que también han hecho esta demanda continuamente a FEVE o incluso a la Sepes. Por otra parte, el propio Concello aprobó en sesiones plenarias esta demanda y el Parlamento de Galicia lo hizo en el mismo sentido. Últimamente Puertos de Galicia se comprometió a hacer un estudio de viabilidad. Por lo tanto, nos queda solamente que este Parlamento se posicionara claramente a favor de este objetivo de lograr una relación intermodal que francamente permitiría al

polígono, una vez desarrolladas todas sus potencialidades teniendo en cuenta su situación estratégica, contar con relación viaria de gran capacidad, contar con la relación con el puerto y contar con lo que se pide ahora precisamente, que sería la conexión ferroviaria. A Mariña Lucense tendría así un polígono industrial que sería modélico entre todos los que existen en el norte de Galicia y capaz, por tanto, de cumplir la función para la que, en definitiva, fue pensado. Por eso hemos presentado esta proposición no de ley que insta al Gobierno a dotar al polígono industrial de Ribadeo de una terminal de carga y descarga como forma de potenciar sus posibilidades a través de la relación intermodal de transporte por carretera, ferroviario y portuario.

El señor **PRESIDENTE**: Esta proposición no de ley tiene una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, la señora Salazar.

La señora **SALAZAR BELLO**: El Grupo Socialista ha presentado una enmienda a esta proposición no de ley del Grupo Mixto presentada por el portavoz del BNG que dice exactamente que debemos continuar los contactos mantenidos entre FEVE y el Ayuntamiento de Ribadeo que permitan decidir y definir la propuesta de entrada del ferrocarril de FEVE en el polígono industrial de Ribadeo, que permita a su vez dotarles de una terminal de carga y descarga.

Señoría, como usted sabe muy bien, soy de la provincia de Lugo y tengo tanto interés o más que usted en que vaya adelante este polígono industrial en un ayuntamiento tan emblemático como es el Ayuntamiento de Ribadeo, de la provincia de la que yo soy diputada.

Hace un momentito dijo usted del alcalde de Ribadeo, que por supuesto es del BNG, que su grupo estuvo en coalición con el nuestro en la antigua alcaldía del señor Pérez Vacas. Creo que él fue realmente el que inició la voluntad de carácter político, y era socialista. En este momento el alcalde del BNG está realizando una labor muy importante pero hay que reconocer que la persona que inició todas las negociaciones con el Ministerio de Fomento fue el alcalde socialista de la anterior legislatura.

Estoy totalmente de acuerdo con usted casi en el 80 por ciento de la exposición de motivos que ha presentado, solo existe una pequeña diferencia, y es que la proposición no de ley aprobada en el Parlamento de Galicia corresponde a la del año 2004, presentada por don Eduardo Gutiérrez Fernández, de su grupo parlamentario, en la que se solicitaba al Ministerio de Fomento que dotara de una terminal de carga y descarga de FEVE al polígono industrial con la mayor rapidez posible para que esto pudiera ser incorporado al proyecto de ejecución de este polígono. Sin embargo revisé la otra proposición no de ley a la que usted se refiere, que es también del BNG en el Parlamento de Galicia, del día 18 de abril del año 2006, dos días previos a la presentación de la proposición no de ley en este Congreso de los

Diputados, y en ella se pedía la incorporación de 10.000 metros cuadrados propiedad del Ministerio de Fomento para construir la terminal allí. Esta última proposición no de ley del año 2006 es una iniciativa presentada en el Parlamento de Galicia pero no está tramitada, no ha ido a debate todavía en ese Parlamento, por lo tanto, imagino que la que usted propone es la que se hizo en el año 2004. Creo que tiene usted que reconocer, como lo hacemos cualquier persona de Galicia, que con la llegada del Partido Socialista al Gobierno español las cosas para Galicia han cambiado. Recuerdo el discurso que hizo usted el otro día con la aceptación de los Presupuestos Generales del Estado, que mostró realmente que la evolución de las aportaciones económicas a Galicia en los presupuestos en esta legislatura, durante estos últimos cuatro años, ha sido muy importante. Tenemos un Gobierno en España desde el año 2004 al que no le importa el color de la autonomía que gobierna ni el color de los ayuntamientos, pero tendrá que reconocer que es cierto que el alcalde socialista de Ribadeo, el señor Pérez Vacas, inició las negociaciones en el año 2005 con FEVE para promover la presencia del ferrocarril de vía estrecha, dentro del marco del Plan estratégico del año 2005-2009, en el polígono industrial.

Esta proposición no de ley fue presentada en el Congreso de los Diputados, como usted bien decía, en el año 2006, en abril, y desde entonces las cosas han cambiado bastante. Se dio cumplimiento a la propuesta del Parlamento de Galicia con una reacción política y una voluntad política verdadera desde el Gobierno de España y se iniciaron unas negociaciones, porque se incluye dentro del Plan estratégico que el transporte de mercancías sea objeto de importante impulso y en ese sentido se enmarca el interés por la propia FEVE para ser el operador de las materias primas, para que lleguen a este espacio industrial de Ribadeo, y también a la salida de las manufacturas. Representa para FEVE una reunión importante, en la cual tratamos de negociar la entrada en el polígono industrial. Se reunieron los principales representantes municipales en febrero de 2005 para incorporar esa entrada del ferrocarril y se manifestaron todos: el ministerio, FEVE, el Gobierno local en ese momento y la Consellería de Industria también, y se dispuso que había que presentar un anteproyecto de ubicación y entrada a la estación de FEVE en Ribadeo. FEVE tiene hoy en día uno de los puntos más fuertes en el transporte de mercancías y este se sustenta en la proximidad a los muelles de carga y descarga, por ello se ha aconsejado la iniciativa para la comarca de la conformación de un interland para que sea más competitiva. En este momento, se siguen manteniendo conversaciones con el ayuntamiento, alcaldía que ahora pertenece al BNG, pero se está en espera de la definición del proyecto de acceso al polígono industrial, según la Administración local, que está siendo desarrollado por Sepes. Como usted sabe muy bien, el problema del polígono industrial de Ribadeo no reside en Fomento, en el ayuntamiento o en la consellería, sino en la electricidad, ya que la empresa pri-

vada Begasa pretende que se le construya una subestación para dar cobertura a la toda la comarca de la costa de A Mariña, en Lugo, con una capacidad de 80 a 100 megavatios cuando el polígono industrial de Ribadeo, que es de lo que estamos hablando aquí, precisa exclusivamente 5 megavatios. El anterior alcalde, como le decía, se reunió con el director general de la Consellería de Industria, con los empresarios de Pescanova y de otras empresas importantes de Galicia y con los representantes de Begasa, reunión en la que se habló de la aportación que proporcionalmente debía hacer cada uno de los implicados, pero la empresa Begasa, Barras Eléctricas de Galicia, S.A., no aceptó la aportación que le correspondía hacer. Luego hubo otras reuniones, convocadas por la Consellería de Industria, pues la competencia es autonómica, pero no se llegó a ningún acuerdo y ahora la situación está bloqueada, ya que Begasa pretende que las administraciones, nacionales, autonómicas y locales, las administraciones públicas, sean las que aporten casi todo. Este criterio haría que la operación de parcelamiento y venta de las parcelas sea inviable, ya que su precio sería desmedido. Por supuesto, nunca ha existido ningún problema entre la Consellería de Industria de la Xunta de Galicia y Sepes —hay múltiples convenios que lo avalan—, sino que lo que digo es que el problema reside en una empresa privada. Quiero recordarle que una de las cosas que cambian desde que se presenta la proposición no de ley en el Congreso es que Sepes hace una gran aportación, Sepes ya ha aportado por la compra de terrenos la cantidad de 838.722 euros.

Por todo esto, el Grupo Parlamentario Socialista presentó una enmienda, en relación con la cual podemos negociar una transaccional con el Grupo Mixto, pues no existe ningún problema con el Ministerio de Fomento para crear una terminal de carga y descarga, ya que el ministerio solamente está pendiente del anteproyecto que le remitirá la Administración local de Ribadeo cuando se haya desbloqueado esto. Esta Administración tiene un gran interés en la puesta en marcha del polígono industrial de Ribadeo y en reiniciar su andadura para que se cumplan los objetivos que pretende este polígono. Por tanto, no se trata de dotar al polígono de una terminal de carga y descarga —eso está en trámite—, sino de seguir manteniendo el interés de FEVE, de la Administración local y de la Xunta de Galicia para continuar con el anteproyecto que se debe presentar para conseguir con inmediatez la consecución de los intereses de Ribadeo y de toda la comarca. Por eso hemos presentado una enmienda a la proposición no de ley del Grupo Mixto, pues creemos que los grupos podemos llegar a un acuerdo y conseguir un polígono industrial para Ribadeo.

El señor **PRESIDENTE:** Turno de fijación de posiciones. ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**)

Señor Padilla, tiene S.S. la palabra para defender la posición del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PADILLA CARBALLADA**: Señorías, el Grupo Popular va a votar a favor de esta proposición no de ley, lo cual evidencia nuestra posición política, nuestra valoración de lo que en definitiva anima esta iniciativa del Grupo Mixto, del Bloque Nacionalista Galego. Sencillamente lo compartimos, como lo hemos compartido en el Ayuntamiento de Ribadeo y en otras instituciones, como compartimos, como es natural, cualquier decisión política que beneficie el futuro, las posibilidades, las oportunidades de cualquier infraestructura, en este caso las posibilidades de ese polígono industrial de Ribadeo. Sin embargo, hay dos cosas que no dejan de sorprendernos. Esto tengo que decirlo porque otros son y han sido —esto lo digo simpáticamente, no de manera peyorativa— muy lenguaraces y nosotros no pretendemos hurtar nuestra posibilidad de serlo, así que nos vamos a aplicar un poquito a ello, que también es bueno. Hemos escuchado al Bloque Nacionalista Galego predicar por las tierras de Galicia los grandes logros que obtiene en la negociación presupuestaria. Hace unos días hablaba usted de la cantidad de beneficios, según sus prédicas cuando vuelve a nosa terra, y nada de nada. Usted nos dirá ahora: ¿Y ustedes? Nosotros ahora estamos votando a favor de esto y usted es quien viene siempre aquí a explicar esas cosas que dice que han pasado. Además, resulta que ustedes están gobernando en Galicia con el Partido Socialista. Pues espero que no acepte usted la enmienda del Grupo Socialista, porque para hablar y seguir hablando... Supongo que esto lo tendrán más que hablado con el alcalde socialista, con el alcalde del Bloque, con los dos a dúo, con los dos por separado, con uno antes y con otro después y con los distintos conselleiros, con los que supongo que usted tiene interlocución privilegiada. En definitiva, no nos consta que el Gobierno de Galicia, a pesar de que en el Parlamento autonómico nosotros votamos a favor de esto, lo haya recogido para potenciarlo y gestionarlo, se supone, con la Administración Central y con un gobierno que está dirigido por un partido que está gobernando con ustedes en Galicia. A mí cada vez me preocupa más la situación de esterilidad que se produce en los impulsos en su viaje desde Galicia a Madrid, a pesar de estar usted aquí, de ser tan decisivo, sobre todo en los presupuestos, y de que estén ustedes consiguiendo cosas muy interesantes. En fin, como sus socios allí, que parece que no aquí, nos hablan de hablarses y de parlarses, esperamos que mantenga usted el texto inicial de la proposición no de ley, que votamos muy complacidos, al mejor servicio de Galicia, señor Rodríguez.

— **RELATIVA A LA MEJORA DE LA LÍNEA FÉRREA SAGUNTO-TERUEL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002047.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate del punto 5.º del orden del día: Proposición no de ley relativa a la mejora de la línea férrea Sagunto-Teruel.

Antes de iniciar el debate, quiero comunicarles una cuestión que le ha sido planteada a la Mesa. Esta proposición no de ley ha sido autoenmendada por el Grupo Parlamentario Popular y esa autoenmienda cambia la proposición no de ley. Esto puede generar indefensión a otros grupos pero ni el presidente ni la Mesa tienen capacidad para alterar la situación, aunque creo que este es un asunto que deberíamos abordar de cara al futuro. Así pues, al grupo que lo ha planteado le digo que el presidente entiende su demanda, pero este es el mecanismo empleado a lo largo de toda la legislatura y por lo tanto no es posible atenderla. En consecuencia, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular para defender su proposición no de ley y su autoenmienda, que me imagino que al final será lo que sometamos a votación.

Señor Lanzuela, tiene S.S. la palabra.

El señor **LANZUELA MARINA**: Naturalmente, este diputado no va a corregir a la Presidencia ni al servicio jurídico, pero quiero recordar que tanto la proposición como la enmienda se han presentado siguiendo escrupulosamente el Reglamento y los usos y costumbres de la Cámara, como usted mismo acaba de decir, y le agradezco que no iniciemos ese debate.

Entrando ya en el punto 5.º, en la proposición no de ley, en primer lugar, quiero recordar que para mi grupo y para mi partido cuando fuimos Gobierno la comunicación Valencia-Teruel-Zaragoza, incluso después hasta la frontera con Francia, fue especialmente prioritaria, y además después fue contrastada, con los hechos. Estamos a punto de ver el final de la unión por autovía entre Valencia y Somport, pero particularmente entre Valencia-Teruel y Teruel-Zaragoza. Este fue un proyecto que realizó, licitó, adjudicó, inició y puso en servicio en varios tramos el anterior Gobierno de la nación. A raíz de esta consecución de lo que era una demanda importantísima en la Comunidad Autónoma de Aragón y particularmente en la provincia de Teruel, se produjo un nuevo debate sobre una línea mortecina, que era la que unía ferroviariamente Sagunto-Teruel-Zaragoza-Huesca-Canfranc. En el Congreso de los Diputados hubo debates muy importantes y se iniciaron obras, algunas tan llamativas como la unión de Zaragoza con Huesca por alta velocidad o dejar hechos todos los proyectos para llegar a Canfranc. Desde luego, el más llamativo para Teruel fue que, escuchando las demandas de una representación muy amplia de mi provincia, el ministro Álvarez-Cascos no solo atendió la demanda del año 2000 de asignar 15.000 millones para obras entre Teruel y Zaragoza, sino que además anunció una alta velocidad que dejó con 82 kilómetros en obras y todo lo demás en proyecto. Afortunadamente, el Gobierno actual ha seguido trabajando en esa línea Zaragoza-Teruel. Una vez que va a ser un hecho, está la ampliación del proyecto Teruel-Valencia. Y aquí surgen determinadas consideraciones técnicas que no es el momento de relatar porque aquí estamos en la política, pero los técnicos

dicen que para continuar con el proyecto en alta velocidad Teruel-Valencia bajar desde 1.000 metros de altitud al nivel del mar en poco más de 100 kilómetros puede suponer determinadas dificultades. Por eso, tras ver el primer párrafo —que es que siga haciendo lo que se estaba realizando en la línea Teruel-Sagunto, que el Gobierno anterior puso en marcha con casi 40 millones de euros en obras—, en lo que se refiere al proyecto de alta velocidad Teruel-Valencia, a la vez que en este momento se están haciendo estudios informativos, pedimos que se revise un viejo proyecto que se inició en los años veinte por tal vez el mejor ministro de Fomento que hubo en aquellos momentos, don Rafael Benjumea, posteriormente conde de Guadalhorce, quien hizo espectaculares obras de infraestructuras, desde la expansión de la red nacional de carreteras, la creación de las confederaciones hidrográficas a la realización de un muy ambicioso plan de infraestructuras ferroviarias. Una de ellas era, nada menos, la que pretendía unir por el interior Andalucía, Castilla-La Mancha, Valencia, Aragón, Cataluña llegando al otro lado de los Pirineos. Empezaba en Baeza —en lo que hoy sería la estación Linares-Baeza—; llegaba a Albacete; pasaba por Utiel, Valencia; por Teruel, Teruel-Alcañiz, Caspe, Lleida y La Pobla de Segur. Algunos de los tramos se hicieron aunque no se llegaron a poner en marcha. Desgraciadamente muchos de ellos han quedado incluso con las estaciones puestas como recuerdos no agradables de un pasado que no fuimos capaces de culminar. Afortunadamente en la Comunidad catalana tienen Lleida, La Pobla de Segur.

Volviendo al tema Zaragoza-Teruel-Valencia, querría pedir específicamente al Grupo Socialista —también por supuesto a los demás grupos— que revisemos aquel viejo proyecto de Guadalhorce para ver cómo podríamos eliminar los inconvenientes de esa bajada de altitud de 1.000 metros en Teruel-Sagunto-Valencia con Zaragoza-Teruel-Utiel-Valencia. Desde Utiel a Valencia aprovecharíamos la línea de alta velocidad que se está terminando; luego tendríamos apenas 100 kilómetros Teruel-Utiel, además en paralelo a la actual N-330 que, como se sabe, arranca en Alicante y termina en Canfranc. Esta es una idea que hoy quiero destacar en el Congreso de los Diputados, y después seguiremos tratando de que el Ministerio de Fomento la atienda y que los aragoneses y los valencianos podamos analizar esta alternativa que creo que podría ser muy interesante. Uniríamos desde Zaragoza la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera con Teruel-Valencia, pasando el último tramo por la nueva línea Madrid-Cuenca-Valencia. Lo que pedimos es simplemente que se estudie. No estamos pidiendo nada extraordinario. Me gustaría que por una vez en este final de legislatura nos atendieran en una cosa que consideramos tan importante, tan sencilla y tan fácil de ejecutar como sería esta proposición no de ley. Pido, pues, sobre todo al Grupo Socialista —ya sé que dicen que no por definición— que hagan una excepción y que lo estudiemos porque puede ser algo muy útil para las infraestructuras del Estado y particularmente para las de mi comunidad autónoma.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra por el Grupo Socialista el señor Torres, que ha presentado enmienda.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Estamos hoy ante un problema que no es la primera vez que ocurre. Se produce una autoenmienda del grupo proponente que el ponente —que en este caso soy yo— conoce al iniciarse la sesión de la Comisión y que cambia sustancialmente el texto de la proposición no de ley a la cual tenemos presentada una enmienda, pero hemos presentado una enmienda a la proposición no de ley conocida, por lo que nos encontramos en una cierta indefensión a la hora de valorar la autoenmienda del Grupo Popular. Me ha ocurrido esto con el Grupo Popular —pero podría haber sido con otro grupo— dos veces en poco tiempo, y no le echo en cara nada, que conste, porque creo que está en su derecho a hacerlo; parece que no está demasiado claro si es reglamentario o no, pero la costumbre ha hecho que esto se practique. Por tanto, no hago ningún reproche al Grupo Popular, pero quiero dejar constancia de que esto nos crea una dificultad. Si hubiéramos conocido con más tiempo la autoenmienda, y por tanto el cambio sustancial de la proposición no de ley, quizás podríamos haber tenido un criterio más claro a la hora de valorarla. No obstante, voy a hacer mi intervención.

No sé por qué ha traído a colación el señor Lanzuela la autovía Valencia-Teruel-Zaragoza. Estamos en el viejo debate de toda la vida. Yo estoy harto de decir que las grandes infraestructuras las empiezan unos gobiernos y las suelen terminar otros, es así, porque duran mucho tiempo. Y en las grandes infraestructuras ponerse muchas medallas no lleva a mucho porque al final todos, en una medida u otra, contribuimos a que esas grandes infraestructuras se comiencen y se terminen. Dicho lo cual, y para ser honestos con la verdad, añadiré que los estudios informativos de la autovía Valencia-Teruel-Zaragoza los realizó el último Gobierno de Felipe González, no el Gobierno del Partido Popular. Los estudios informativos realizados se entregaron naturalmente al Gobierno que siguió al último de Felipe González, que fue el del Partido Popular, el cual redactó los proyectos e inició la obra. Eso es lo normal. Se dice muchas veces que esto lo empezó el Partido Popular y que el PSOE no había hecho nada, y eso no es cierto. Es verdad que el Partido Popular fue quien redactó los proyectos, porque era lo que tocaba hacer en ese momento, e inició las obras. Con esto zanjo el tema porque estoy harto de decir siempre lo mismo.

Vamos a hablar de la proposición no de ley que versa sobre el ferrocarril y no sobre la autovía. Me parece que lo que se plantea como autoenmienda —lo digo con todo respeto, no hay nada peyorativo en lo que voy a decir— es una ocurrencia de última hora, una ocurrencia en positivo, no en negativo, pero es una ocurrencia, ¿Por qué? Porque convendría que cuando se hicieran estas proposiciones no de ley se leyera por lo menos el Boletín Oficial del Estado y se tuviera en cuenta en qué fase está

este proyecto ahora, porque está en una fase distinta de la que se podría presumir de la lectura de la proposición no de ley del Partido Popular; alguien que no sepa cómo va esto, interpretará seguramente una cosa distinta. En el PEIT, Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, que aprobó el Gobierno el día 15 de julio de 2005, este corredor Valencia-Sagunto-Teruel-Zaragoza a la Y vasca, por una parte hacia el Cantábrico, y por Jaca-Canfranc a pasar, cuando sea posible, por el túnel de baja cota a Francia, es un proyecto de altas prestaciones que se llama corredor Mediterráneo-Cantábrico, de altas prestaciones, nada que ver con la red convencional que ahora mismo existe entre Teruel y Sagunto. Por tanto, este corredor de altas prestaciones va a hacer que esta línea de Teruel-Sagunto quede en la red convencional o simplemente quede obsoleta cuando esté puesta en servicio, como es lógico. ¿Qué significa esto? Pues que como se incluyó en el PEIT, el día 26 de julio de 2006, el año pasado, se licitó el estudio informativo, se adjudicó el día 14 de noviembre de ese mismo año y salió publicada la adjudicación del estudio informativo en el BOE de 8 de diciembre de 2006, con un plazo de ejecución de doce meses. Por tanto, está ahora mismo en realización, pero próximo a terminar el plazo, y muy pronto sabremos cuáles son las alternativas que el estudio informativo plantea. En este momento lo que no podemos hacer —y creo que lo pueden entender— es decirle al equipo que está redactando el estudio informativo, y que tienen avanzadísimo, que lo paren todo y que ahora estudien esta otra posibilidad a ver qué pasa, porque va a retrasar todo mucho, y creo que al Partido Popular como a nosotros lo que nos importa de verdad es que se haga este corredor Mediterráneo-Cantábrico en altas prestaciones y que la conexión entre Sagunto y Teruel sea posible, con independencia de por dónde sea el recorrido que finalmente se decida. Creo que será así. ¿Que al Partido Popular se le ha ocurrido plantear esto como una ayuda más para que se valore? Perfecto, pero es que en este momento no podemos parar el estudio informativo. Está a punto de acabarse y los estudios informativos de estas grandes infraestructuras, como ustedes saben, plantean siempre dos, tres e incluso más alternativas, sobre todo cuando la orografía es complicada, como es el caso —y lo ha dicho bien el señor Lanzuela— entre Sagunto y Teruel, porque a lo largo de 120 kilómetros, incluso alguno menos, según por dónde se trace la línea recta, tenemos un desnivel de 1.000 metros y ese es un problema real, hasta el punto de que les puedo adelantar, porque algo sé del tema, que prácticamente nada de la actual línea ferroviaria entre Sagunto y Teruel se va a poder aprovechar para el nuevo corredor, prácticamente nada, entre otras cosas porque cuando se proyectó esta línea y también la de Utiel, la que comenta la autoenmienda del Partido Popular, las técnicas y el material que se utilizaban eran distintos, por supuesto no como ahora, y entonces los desniveles que se utilizaban eran muy superiores a los que ahora se utilizan. Tengan en cuenta que cuando hablamos del

corredor de altas prestaciones estamos hablando de alta velocidad, va a ser una vía de alta velocidad mixta para pasajeros y mercancías, y la alta velocidad exige unas pendientes determinadas que no se pueden superar porque, si no, los trenes no funcionan correctamente. Lo que quiero decir con esto es que el estudio informativo que se está acabando determinará varias posibilidades reales y de cogerse cualquiera de ellas se podrá realizar la conexión sin ningún problema. ¿Qué determinará qué conexión es la correcta? Lo determinará el estudio de impacto ambiental que a continuación hay que hacer sobre las alternativas que el estudio informativo plantea, evidentemente, y como es lógico se cogerá aquella cuyo impacto ambiental sea el menor posible.

Dicho esto, y precisamente por ello, nosotros no podemos aceptar la proposición no de ley, y como no la podemos aceptar, pero queriendo ser positivos, es por lo que hemos presentado la enmienda de sustitución, muy breve, que dice: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a continuar con la redacción del estudio informativo para incorporar la línea Sagunto-Teruel a la red de altas prestaciones con una línea de alta velocidad electrificada y de ancho UIC. Porque eso es lo que va a ser el corredor Mediterráneo-Cantábrico, una línea de altas prestaciones, alta velocidad, electrificada —sin electrificar, no nos engañemos, no hay alta velocidad posible— y además con ancho internacional. Esperamos que el Partido Popular pueda aceptar nuestra enmienda porque —no nos engañemos aquí, señor Lanzuela, usted y yo— en su espíritu y en el mío y en el de su grupo y en el del mío está que esto se haga, y que se haga lo mejor y lo antes posible. Lo que tenemos que hacer es terminar el estudio informativo que está a punto de acabar, decidir el trazado y empezar a toda marcha con el impacto ambiental, redacción de proyectos y construcción de obra. Por tanto, le pido encarecidamente que acepte la enmienda, que podamos votar a favor todos, porque en el espíritu de todos está que esto se haga y que no estropeemos con movimientos de última hora un consenso que podemos alcanzar perfectamente.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Habiendo terminado el turno de enmiendas, ¿algún grupo quiere intervenir? (**Pausa.**)

— **PARA LA TRANSFERENCIA AUTOMÁTICA DE RECURSOS PRESUPUESTADOS EN LOS TRASPASOS DE COMPETENCIAS DE INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO A COMUNIDADES AUTÓNOMAS Y CORPORACIONES LOCALES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 161/002052.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al siguiente punto del orden del día, proposi-

ción no de ley para la transferencia automática de recursos presupuestados en los traspasos de competencias de infraestructuras del Estado a comunidades autónomas y corporaciones locales, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) trae hoy ante la Comisión de Fomento una proposición no de ley importante por el hecho de afectar a lo que la propia normativa de régimen jurídico de las administraciones públicas llama el principio de lealtad institucional. Esa necesaria lealtad institucional nos debe llevar a que cuando se produce una negociación y un traspaso de una infraestructura que es del Estado a un ayuntamiento o a una comunidad autónoma, si en los presupuestos del Estado había partidas destinadas a esa infraestructura, puedan y deban pasar a quien recibe el traspaso, no sea que realizando el traspaso quien lo hace dejara de gastar un presupuesto que ya está habilitado a tal efecto. Por tanto, es una iniciativa la nuestra que obedece a un sentido común pero a una lealtad institucional. Al defender esta proposición no de ley quiero defender también al diputado Pere Grau, que es quien la ha impulsado y que hoy por motivos familiares no puede asistir a esta Comisión de Fomento; él fue el impulsor de esta importante proposición no de ley. ¿Por qué razón el diputado Pere Grau, con una alta experiencia tanto en el Senado como en el Congreso, llega a la conclusión de que debe propugnarse esta proposición no de ley? Por el hecho de que él, que es diputado por Lleida, ha podido vivir de qué manera, por ejemplo, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado del año 2005 se incorporó una enmienda de Convergència i Unió en la que se establecía una partida de un millón de euros para la inversión en la mejora de la línea ferroviaria Lleida-La Pobla de Segur. Esa infraestructura fue traspasada a la Generalitat de Catalunya por acuerdo del Govern de la Generalitat a principios del año 2005 con el Estado y no se traspasa esa partida de un millón de euros que sí estaba incorporada al presupuesto. De alguna manera, ese millón de euros salió sin ejecución a las partidas del Estado, cuando era una enmienda impulsada por Convergència i Unió, por el diputado Pere Grau, y estaba aprobada, pero no se ejecuta ni se gasta porque se realiza el traspaso. Lo lógico hubiera sido que se hubiera traspasado a la Generalitat ese millón de euros que ya estaba en los presupuestos del Estado.

Otros ejemplos. Estamos reclamando —y en esta Comisión de Fomento lo hemos aprobado en reiteradas ocasiones— que cuando se produce el desdoblamiento de una carretera del Estado que pasaba por el centro de un núcleo urbano, cuando se produce el desdoblamiento y pasa por las afueras del mismo, ese antiguo trazado pasa a ser vía urbana pero sigue siendo titularidad del Estado, y muchos ayuntamientos, con razón y con lógica, ante esa vía principal que antes era la carretera pero que

ahora es una avenida principal en su municipio, piden que se le traspase. Es lógico que si se realiza ese traspaso, los presupuestos destinados a esa parte de la vía puedan también repercutir al ayuntamiento que va a recibir ese tramo; si había un tramo de concentración de accidentes, si había una actuación semaforica, si había algún aspecto presupuestado, lo lógico es que redunde a quien recibe esa transferencia. De ahí que nuestro grupo parlamentario entienda que esta es una proposición no de ley necesaria, que entra dentro del ámbito de la necesaria también lealtad institucional, que entra dentro del ámbito de la solidaridad que recoge la propia Constitución, y que entra dentro del ámbito de lo que el propio Estatuto de Autonomía de Cataluña del año 2006 en su artículo 209 establece, que es que debe valorarse siempre el impacto que cada disposición general del Estado tiene sobre la Generalitat. En este caso, para Cataluña tiene un impacto el traspaso y la no ejecución de las partidas presupuestadas en lo que afecta a esa infraestructura que se traspasa. Por tanto, es de sentido común poder hoy aprobar esta proposición no de ley que ayudaría a lo que todos reclamamos: que se ejecuten los presupuestos. Después de tantas discusiones que estamos viviendo este semestre en las Cortes Generales con los presupuestos, de tanto que nos cuesta en ocasiones tramitar, negociar y que se llegue a aprobar una enmienda, que esos presupuestos se ejecuten, y si afectan a infraestructuras que después se traspasan, de manera automática ese crédito pase a quien las recibe. Repito, es lógico, entra dentro de la lealtad institucional, entra dentro de los principios de solidaridad que la Constitución recoge, y entra dentro incluso de esa necesaria evaluación del impacto de cada disposición que el Estatuto de Cataluña prevé. Por tanto, cuando el diputado Pere Grau nos propone al grupo parlamentario impulsar esta proposición no de ley lo que pide es que se incorporen automáticamente en toda transferencia de infraestructuras de la Administración General del Estado, bien a comunidades autónomas, bien a corporaciones locales, los recursos económicos incluidos en los Presupuestos Generales del año vigente y en los de los cuatro años anteriores que no se hubiesen ejecutado relativos a esa partida, y que se destinen a financiar el coste de las obras necesarias para mejoras, acondicionamiento o transformaciones de esas infraestructuras. Este mecanismo que propone Convergència i Unió, que sería un mecanismo de financiación automática de traspasos, debe dictarse sin perjuicio evidentemente de los acuerdos a los que se pueda llegar entre las instituciones para incrementar la transferencia de los recursos económicos. Evidentemente, cuando hay un traspaso hay también un acuerdo económico, y sin perjuicio del mismo, este acuerdo debería ser posible y esa transferencia automática sería necesaria, leal y justa.

Mi grupo da por defendida esta proposición no de ley y espera, como no puede ser de otra manera, que pueda tener el apoyo del resto de grupos de la Cámara porque a todos beneficia, en cuanto que todos estamos vincu-

lados a ese cumplimiento, a esos principios constitucionales y a esa necesaria lealtad cuando se realiza un traspaso de una infraestructura y el Estado ya preveía unos créditos destinados a la misma.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Antes de continuar y dar la palabra a los grupos, quisiera comentarles que hemos dicho que a las doce suspendemos la Comisión. Faltan dos grupos por intervenir en esta proposición no de ley, lo cual supondrá como máximo veinte minutos. Son las doce menos cuarto, luego terminaríamos a las doce y cinco minutos. Si no les parece mal, les pido que terminemos esta proposición no de ley y luego suspendemos la sesión hasta la una, para pasar al último punto del orden del día y a las votaciones.

Tiene la palabra la señora Nadal del Grupo Popular.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Desde el Grupo Popular no podemos estar más de acuerdo en la filosofía, en el objetivo y la finalidad que se contiene en la proposición no de ley que ha defendido el señor Jané. No podemos estar más de acuerdo en el hecho de que cualquier traspaso de una infraestructura debe estar bien dotado; debe llevar aparejado, sin duda, una dotación económica adecuada, una valoración de lo que es su impacto financiero y, como consecuencia, una transferencia de aquellos recursos que son absolutamente necesarios y que sean suficientes para una buena prestación del servicio público, que es en definitiva lo que debe preocupar a todos.

El señor Jané nos ha puesto ejemplos que habían preocupado muy especialmente a su compañero Pere Grau, persona preocupada por las infraestructuras no solo de su tierra, Lleida, sino en general. No abundaré en los ejemplos que se contienen en la proposición no de ley y que ha mencionado el señor Jané, pero lo cierto y verdad es que ha habido graves y reiterados incumplimientos por parte del Gobierno socialista de compromisos adquiridos con la Comunidad Autónoma de Cataluña. Esos graves y reiterados incumplimientos de los compromisos adquiridos no se limitan, señor Jané, a aquellos supuestos en los que había prevista una dotación económica para una transferencia; a continuación veremos otra proposición no de ley en la cual había dotación presupuestaria para los años 2004, 2005, 2006 y 2007 para realizar un apeadero en una determinada red de Renfe en Cataluña. Por ello insisto en que ha habido graves y reiterados incumplimientos con Cataluña por parte del Gobierno socialista. Esto les lleva a ustedes a decir: En los casos de transferencia hagamos una asociación automática de recursos, con independencia de cuáles sean los acuerdos entre las partes que se hayan producido en la Comisión mixta de transferencias, en la Comisión mixta de valoración, etcétera. No. A esto ustedes dicen: Lo dejamos de lado y vamos a que haya una asociación automática. ¿Y cómo lo calculan? Ustedes dicen: Lo vamos a calcular asociando a la infra-

estructura todos los recursos del año vigente más los recursos que estuviera previsto asignar en los cuatro años anteriores. Señor Jané, creo que están ustedes aplicando la política que hizo fortuna, que tuvo fama, de peix al cova pero al revés. La política de peix al cova que tanto defendió el president Pujol era: ustedes me dan la transferencia y yo ya me apañaré a ver cómo la financio; denme la transferencia como sea. Y ahora es al revés: denme la transferencia, no miremos lo que cuesta realmente su mantenimiento para prestar un buen servicio público, pero eso sí, denme toda la dotación presupuestaria que haya en los cuatro años anteriores. Señor Jané, sinceramente, eso no tiene demasiado sentido porque no se puede mezclar lo que es el mantenimiento ordinario con el mantenimiento extraordinario, las ampliaciones o remodelaciones que estuvieran previstas, que se hubieran negociado en la propia transferencia que no se iban a realizar, porque eso debería ser contemplado. Es esa política de peix al cova pero al revés de lo que ustedes habían ido defendiendo durante tantos años.

Ha insistido mucho el señor Jané en el principio de lealtad institucional. Sin duda es un principio básico en el que se asienta nuestro modelo, en el que se asienta el reparto competencial. El principio de lealtad institucional, sobre el que hay mucha doctrina en derecho constitucional, en lo que nos interesa y en lo que se plasma en el día a día de las relaciones entre instituciones es la obligación de respetar el bien común. Y en esa obligación de respetar el bien común no se tiene que pedir, demandar o solicitar, sino que se tiene que exigir que una transferencia competencial esté bien dotada. Decía que usted ha hecho pivotar toda su intervención en el principio de lealtad institucional, y yo lo comparto, pero también hay que mencionar el principio de suficiencia financiera, que usted ha olvidado, señor Jané; principio de suficiencia financiera que es un principio general básico de la Hacienda pública y que supone que las competencias deben estar bien dotadas. También quiero hacer otra apreciación, señor Jané, sobre la corresponsabilidad fiscal, porque los principios de lealtad institucional y suficiencia financiera tienen también la contraparte de la corresponsabilidad fiscal.

En definitiva, señorías, lo que estamos diciendo es que estamos completamente de acuerdo con la finalidad de que cualquier transferencia de competencias esté bien dotada, pero es que tal como lo plantea el señor Jané en el Grupo Parlamentario Popular creemos que no estaríamos hablando de una transferencia de competencias, sino que en su modelo de lo que estaríamos hablando, de lo que podría parecer que estamos hablando, es de una delegación de competencia ejecutiva sobre una infraestructura, porque, en definitiva, aquellas obras que se haya decidido realizar por parte del Estado se deberían mantener una vez hecha la transferencia. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Insisto, estamos hablando de una transferencia de competencia, no de una delegación de competencia ejecutiva sobre una infraestructura, y por tanto creemos que ese modelo de cálculo,

señor Jané, no se corresponde con los principios de lealtad institucional, de suficiencia financiera y de corresponsabilidad fiscal que en el Grupo Parlamentario Popular creemos que deben orientar las valoraciones de las transferencias.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Mas.

El señor **MAS I ESTELA**: La proposición no de ley que nos plantea el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) mezcla en su parte expositiva conceptos distintos; mezcla qué pasa con los restos derivados de las nuevas obras en infraestructuras, que pueden ser desafectaciones de antiguas infraestructuras estatales que podrían pasar a ser competencias locales o autonómicas; y lo mezcla con otro tema distinto que son los traspasos de competencias concretas del Estado a las autonomías. En el primer caso podríamos hablar de carreteras locales y en el segundo caso podríamos hablar del tren de La Pobla de Segur. A nuestro entender son cosas distintas porque la propuesta de solución que nos pone para todo no es correcta especialmente en el segundo caso, y en el primero veremos que probablemente tampoco.

En el caso de transferencias concretas del Estado a las comunidades autónomas hay un sistema que es la Comisión de traspasos, donde se hacen las valoraciones de los mismos en virtud de una metodología aceptada y desde hace tiempo las partes pueden decidir si los aceptan o no. Lo que no se puede es aceptar el traspaso según la valoración que se ha hecho por la comisión y después pedir una partida presupuestaria que se estableció en su momento pero que igual no tiene nada que ver con el coste y con la inversión necesaria de dicho traspaso porque ya está prevista para empezar a arreglar una cosa. En lugar de lo que ustedes piden del año y los anteriores, hubieran podido pedir el año y lo que está previsto para los años sucesivos, porque muchas veces este tipo de inversiones son plurianuales. ¿Por qué? Porque no tiene ningún sentido ligar el traspaso y la valoración del mismo con una partida presupuestaria concreta.

En el caso de nuevas obras, ¿qué se hace con los restos de las antiguas? Aquí hay una decisión que tiene que tomar la entidad local que probablemente puede ser receptora de la obra o de la infraestructura desafectada. Tiene dos posibilidades. La primera es decir que no la acepta. Podríamos pervertir el antiguo refrán y decir que contra el vicio de dar puede estar la virtud de no aceptar. La segunda es pensar que es una opción política y hay que ver qué coste va a tener para la comunidad que acepta este regalo envenenado —por decirlo así— y qué beneficio saca de él, porque si va a continuar en manos de una administración que no va a atenderlo quizás es mejor que esté en otras manos y con un coste para hacer las cosas bien hechas. Por tanto, nosotros pensamos que en los dos casos —en nuevas obras y en traspasos concretos— la propuesta que nos hacen no es conveniente.

En los traspasos hay que reivindicar la valoración del coste efectivo y, en su caso, denunciar si el traspaso no se hace convenientemente, y en las obras nuevas hay que ver hasta qué punto el traspaso tiene unos costes efectivos para la entidad que los va a recibir. Pensamos que esta es la mejor fórmula, no la que ustedes presentan. Probablemente parten de un deseo que todos compartimos, y es que los presupuestos estuvieran ligados con los costes de amortización, con los gastos de mantenimiento, pero todos sabemos que desgraciadamente aunque nos gustaría que fuera así no lo es. Los presupuestos son unas partidas concretas que igual no se ejecutan, pero no por problemas. Volviendo al caso que ha sacado a colación la señora Nadal del apeadero de Premià, se ha puesto en presupuestos, incluso se ha aprobado otra vez para el presupuesto del año próximo, pero el problema no está en que esté la partida presupuestaria sino en si hay proyecto para ejecutar esta partida presupuestaria. Por tanto, poner lo que no se ha ejecutado en los cuatro años, que en definitiva no es más que una reiteración de una voluntad política de imposible ejecución, no nos llevaría a ningún sitio.

Por estas razones el Grupo Parlamentario Socialista votará en contra de la proposición no de ley que nos hace el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) sobre este tipo de traspasos.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, tal y como habíamos anunciado al comienzo de la sesión de la Comisión, se va a suspender la misma hasta la una de la tarde, hora a la que debatiremos el punto 7.º del orden del día y a la una y media realizaremos las votaciones.

Se suspende la sesión hasta la una de la tarde.

Eran las doce horas del mediodía.

Se reanuda la sesión a la una de la tarde.

— **RELATIVA AL FUNCIONAMIENTO Y TRASLADO DE LA CARRETERA N-II ENTRE MONTGAT Y CABRERA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC). (Número de expediente 161/002301.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reanudar la sesión a la una de la tarde, tal como habíamos previsto. Hay un portavoz que tiene necesidad de coger un vuelo, por lo tanto, vamos a ver si podemos compaginar las necesidades de todos.

Quedaba por debatir el punto 7.º del orden del día, proposición no de ley relativa al funcionamiento y traslado de la carretera N-II entre Montgat y Cabrera formulada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya. El señor Tardà, su portavoz, tiene la palabra para defender la proposición no de ley.

El señor **TARDÀ I COMA**: Nuestro grupo parlamentario presenta una proposición no de ley que tiene como objeto traer a debate posibles alternativas y soluciones para desbloquear un problema histórico que vive la comarca del Baix Maresme en tanto en cuanto por ella circula la N-II. En estos momentos existe una problemática que se arrastra desde hace muchos años, que ha tenido como consecuencia la existencia de un movimiento vecinal importante que pretende que esta carretera se convierta en una vía urbana y que el tráfico se desplace hacia la autopista C-32. La proposición no de ley contempla otras demandas relativas a la mejora de la red ferroviaria, así como la inclusión de una partida en los Presupuestos Generales del Estado —cosa que hicimos en nuestras enmiendas— con el fin de que se elabore un estudio sobre la viabilidad técnica y económica de todo lo demandado. Esto es, a grandes rasgos, lo que contempla nuestra proposición no de ley.

El problema ya tiene gran magnitud porque esta vía genera grandes colapsos en la medida en que ha quedado absolutamente obsoleta debido al crecimiento de la comarca. Por otra parte, existen estudios que evidencian que se trata de una de las vías donde mayor riesgo existe de accidentabilidad. El alcalde de Premià de Mar hace pocos meses murió precisamente en esta carretera. Hay alternativas, existen diversas reivindicaciones que coinciden en desplazar la circulación hacia la zona norte de la comarca pues es evidente que la solución actual ha llegado ya a un *cul-de-sac*. Pero no existe unanimidad entre las instituciones, las fuerzas políticas, incluso las poblaciones de la comarca sobre cuál es la solución óptima. Existe esta autopista, la primera que se construyó en el Estado español, autopista de peaje que ahora depende del Gobierno de Cataluña, que está amortizada por los años que lleva en funcionamiento. Era lógico que entre las reivindicaciones que han nacido en la comarca existiera la opción de convertir esta autopista en una autovía libre de peaje con el fin de que la actual N-II, que es la que va a Francia, pudiera ser esta autopista. Hay quien objeta que esto significaría que en pocos meses, al estar libre de peaje, esta autopista quedara saturada, por lo cual nacieron otras propuestas como la de ampliar mediante un carril por banda esta autopista o construir una autovía paralela. Ante un problema que nadie niega, que es la necesidad de trasladar la N-II desde el lugar en donde circula ahora hacia otro territorio, hay distintas alternativas. Transcurre el tiempo, pero las soluciones no llegan. El diputado Mas es hijo de la comarca, la conoce mejor que yo, y sabe que el crecimiento ha sido tan grande en los últimos años que este problema se ha convertido en un tapón para la comarca y para la movilidad de sus habitantes, porque la demografía se ha incrementado de forma extraordinaria.

¿Qué pedíamos en nuestra proposición no de ley? Proponíamos la solución que, a nuestro entender, transitoriamente era la óptima: convertir la autopista de peaje en una autovía libre y trasladar los vehículos de la N-II hasta esta autopista. Coincidiría la finalización de la

concesión con la finalización de las obras de las otras alternativas a las que antes me he referido. No tendría sentido iniciar una nueva obra si antes no se han agotado todas las posibilidades de la actual autopista al libre peaje. Hay distintos estudios y nosotros defendíamos la realización de más puesto que se da por aceptada la tesis de que liberar de peaje a esta autopista llevaría a una saturación inmediata. No obstante, hay personas, entidades y grupos que defienden todo lo contrario. Estamos inmersos en un debate al cual no encontramos la solución y es evidente que mientras tanto los municipios van creciendo.

Dicho esto, aceptamos una transaccional que en el fondo intenta poner todo negro sobre blanco y no huimos de las contradicciones existentes; al menos las aceptamos y hemos redactado la iniciativa de manera que no obvia nada. La voy a leer puesto que intentamos condensar todo lo contradictorio que genera lo expuesto. Hablamos de acelerar la decisión. ¿Por qué? Porque ya he hecho referencia a que todo se está alargando demasiado. Decimos conjuntamente con el Gobierno de la Generalitat de Catalunya. Estando como estamos en el desencuentro, visto desde Cataluña y desde la Administración General del Estado, no nos gustaría que hubiera la tentación de hacerlo al margen del Gobierno de Cataluña. Como digo, hablamos de acelerar la decisión conjuntamente con el Gobierno de Cataluña y mencionamos las alternativas diversas, es decir, no tenemos que dar por buena la de Fomento. Fomento ha optado por una, la construcción de un vial paralelo a la autopista. Consideramos que se paga un precio, desde el punto de vista medioambiental, demasiado alto. Por eso hablamos de las alternativas diversas: la del ministerio y las de otras instituciones. Aquí estamos hablando del consell comarcal, de los distintos municipios, todo ello bajo un objetivo: trasladar la N-II. Aceptamos que esta pueda ser una buena fórmula para hoy buscar la unanimidad de los grupos parlamentarios, básicamente los socialistas catalanes, el Partido Popular de Cataluña, Esquerra Republicana, Convergència i Unió, Iniciativa per Catalunya Verds, entendiendo que esto conlleva también una implicación por parte del Gobierno del Estado español.

Respecto al resto de enmiendas de sustitución que plantea al Grupo Parlamentario Socialista, quisiéramos que el punto número 3 no quedara incluido y, por tanto, no lo aceptamos, porque entendemos que nuestro punto relativo a la red de Cercanías de Renfe, en concreto el número 3, compromete más en tanto en cuanto insta al Gobierno a publicitar el alcance y el calendario de las obras e inversiones comprometidas. Aquí estamos en un verdadero agujero negro, porque no sabemos exactamente cuáles son las inversiones comprometidas por el Gobierno. Recuerden que uno de los puntos de desencuentro de nuestro grupo parlamentario con el Grupo Parlamentario Socialista y con el Gobierno en estos presupuestos es la no aceptación del plan —pedíamos por lo menos su no publicitación— que hasta el año 2020 comprometía una inversión plurianual respecto a la

mejora del servicio de Cercanías. Por eso entenderán que nuestra exigencia siempre sea que se publiciten los compromisos a nivel presupuestario. A excepción de estas dos salvedades, la enmienda de sustitución del Grupo Parlamentario Socialista satisface medianamente nuestras aspiraciones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Tardà, le ruego que luego traiga a la Mesa la transaccional para que, a la hora de la votación, las señoras y señores diputados sepan lo que vamos a votar.

A esta proposición de ley se había formulado una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. Señor Manuel Mas, tiene S.S. la palabra para defenderla.

El señor **MAS I ESTELA**: Estamos debatiendo un tema muy controvertido y largamente debatido en la comarca del Maresme, en la cual, como ha explicado el señor Tardà, nací, vivo y desarrollé mucha actividad política, incluso llegando a ser presidente de su consell comarcal. A nuestro juicio, el Maresme necesita un incremento de oferta de infraestructuras de comunicación, viarias y ferroviarias, entendiendo y reconociendo las dificultades para llevarlas a cabo, dificultades que han sido motivo de controversia durante más de veinte años, cada vez que se proponía alguna actuación de ese tipo —recuerdo que la primera controversia sobre este tema, que tuvo lugar en el año 1987—, pero partimos de la base de que se necesita aumentar la oferta de infraestructuras de comunicación. ¿Por qué razón? Las últimas actuaciones que se realizaron fueron: en el año 1969 —hace prácticamente cuarenta años—, la primera autopista de peaje de España, la Montgat-Mataró —por tanto, en la parte sur de la comarca la última actuación se hizo hace cuarenta años—; segundo tema, en el año 1985 se desdobló la vía férrea Mataró-Arenys de Mar —hace más de veinte años—, que es la última actuación ferroviaria que ha habido en la comarca; en el año 1995 —hace más de diez años—, se prolongó la autopista Montgat-Mataró haciendo, primero, la variante de Mataró de la N-II y luego la autopista de peaje Mataró-Palafolls. Por tanto, en cuarenta años se han producido tres actuaciones en una comarca que ha pasado, en estos cuarenta años, de 180.000 a 410.000 habitantes, es decir, que ha más que duplicado su población. Las actuaciones más importantes son: la primera autopista de peaje, de hace cuarenta años; un desdoblamiento de 15 kilómetros de vía férrea entre Mataró y Arenys y después la variante de Mataró, la autopista de peaje Mataró-Palafolls. La comarca ha crecido con dos modelos de crecimiento distintos: uno difuso, de municipios pequeños, que para entendernos corresponden a los de la parte de arriba —en la comarca del Maresme los municipios se dicen de arriba y de abajo—, que ha ocupado mucho territorio, y un crecimiento compacto en la capital y en las poblaciones más importantes. Son dos modelos distintos que, a efectos de movilidad, es importante reseñar porque la condicionan muchísimo.

Como dije al principio de mi intervención, el debate ha sido muy vivo y quiero destacar dos documentos relevantes. El primer documento de movilidad e infraestructuras en el Maresme fue aprobado por unanimidad de todas las fuerzas políticas en el pleno del consell comarcal del 18 de mayo, y luego fue aprobado también por unanimidad en el consejo de alcaldes de la comarca del 15 de junio de 2004. Me permitirán SS.SS que diga que ese documento es mi testamento político de actuación en la comarca, toda vez que yo fui presidente del consell comarcal del Maresme hasta el 30 de abril de 2004. Es evidente que alguna cosa tengo que ver con este documento, y lo que quiero resaltar como importante es la unanimidad conseguida de todas las fuerzas políticas en el consell y la unanimidad conseguida de todos los alcaldes de la comarca en aquel momento sobre este documento. El segundo documento importante es el Plan estratégico del Maresme 2015 —esto ya no me lo puedo atribuir, porque acaba de realizarse—, que habla también de lo mismo.

La propuesta inicial de Esquerra Republicana de Catalunya —digo inicial porque el señor Tardà ya ha aceptado la transacción sobre nuestra enmienda de sustitución— no recoge el consenso conseguido por todas las fuerzas políticas, incluida la suya, en la comarca del Maresme, ni aumenta la oferta. Desde mi punto de vista, la propuesta de gratuidad de la autopista comporta un incremento de la demanda, con lo cual agudizamos el problema en lugar de solucionarlo. Lo digo basándome en el hecho de que su propuesta hace años que existe, pero su funcionamiento no ha resuelto la problemática. En el caso concreto de Mataró, mi ciudad, la travesía de la N-II fue ya convertida en vía urbana. Si ustedes utilizan la N-II en la travesía de Mataró, verán rotondas, semáforos, palmeras en medio de la vía y a los lados de la calzada, amplias aceras, paradas de autobús urbano, pasos de peatones superiores, etcétera. En Mataró también existe la ronda de Mataró, en medio de la autopista C-32, que sustituye a la N-II y está libre de peaje, y si pasan por ella continuamente encontrarán los avisos de retenciones en la salida 100, que es la Mataró O, Mataró-Oeste, porque ya no da abasto. Los ejemplos de la autopista libre y de la vía urbana pueden verlos y se darán cuenta de que los dos están colapsados. ¿Por qué razón? Porque es una oferta que no atiende la creciente demanda de movilidad que hay en la zona. Por esta razón, el Grupo Parlamentario Socialista presentó una enmienda de sustitución y, tal como ha dicho ahora el portavoz de Esquerra Republicana, señor Tardà, hemos transaccionado su primer punto. El Grupo de Esquerra Republicana no acepta el punto 3, pero podemos votarlo. Incluso estoy dispuesto a aceptar la sustitución del punto 3 de nuestra enmienda por el punto 3 de la propuesta inicial de Esquerra Republicana. Me inclino por esta última posibilidad y, por tanto, aceptaría sustituir el punto 3 de nuestra enmienda de sustitución por el punto 3 original de la propuesta de Esquerra Republicana, manteniendo todo lo demás. En definitiva, se trata de acelerar la deci-

sión sobre las alternativas necesarias para la comarca, tal como ha leído el señor Tardà; segundo, para conseguir una vía urbana, favorecer aquellas políticas municipales que vayan en este sentido; tercero para conseguir la liberación del peaje de la C-32, separarlo del primer bloque de propuestas porque éstas las dirigimos al Gobierno y la C-32 es una autopista traspasada a la Generalitat, por tanto, no podemos dirigirnos al Gobierno, pero sí podemos valorar favorablemente la política de supresión paulatina y selectiva de barreras de peaje secundarias a la C-32. Es importante lo de las barreras secundarias respecto a la troncal, porque permiten la supresión selectiva de las mismas a los usuarios de la comarca. Esperamos que la que se inició este año en la barrera secundaria de Alella pueda continuarse con otras barreras; por tanto, esperamos su continuidad.

El segundo bloque de propuestas de nuestra enmienda de sustitución hace referencia al transporte ferroviario. Aceptaríamos sustituir transaccionalmente nuestra tercera con la tercera inicial de Esquerra Republicana. Hay dos propuestas nuevas, una de ellas propone nuevas vías de transporte ferroviario para atender al transporte colectivo de la comarca del Maresme. En cuanto a la vía férrea Barcelona-Mataró —que fue la primera de la Península, y digo de la Península, no de España, porque hay que separarlas, ya que España tenía en aquel momento una vía ferroviaria en Cuba—, que ya no da más de sí, es importante pensar nuevas vías de transporte ferroviario. Por último, se trata de ejecutar el famoso apeadero de Premià-Camp de Mar con las partidas previstas.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean intervenir? **(Pausa.)** Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, nuestro Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) va a dar apoyo a esta proposición no de ley que ha defendido el diputado don Joan Tardà. Compartimos la finalidad de esta proposición no de ley. No solamente la compartimos, señor presidente, sino que la hemos reiterado ya en diversas ocasiones en esta Cámara, e incluso me atrevería a decir, repasando la hemeroteca parlamentaria, en diversas legislaturas. Hay que afrontar de una vez la solución y dar una alternativa al actual trazado de la N-II; N-II que —sabe S.S. que presido la Comisión de Seguridad Vial— es el punto de Cataluña que mayor número de accidentes de tráfico registra, porque es una vía de alta capacidad en cuanto a frecuencia pero tiene un carácter claramente urbano en muchos de sus tramos. Quiero rendir en esta intervención homenaje a don Jaume Batlle, que fue alcalde de Premià y que falleció en esta carretera víctima de un accidente de tráfico como tantos y tantos otros ciudadanos. Por tanto, es un peligro, pero no solamente en términos de seguridad vial sino también —y lo decían los otros portavoces— en cuanto

a la necesidad de dar una alternativa a ese paso que todos los habitantes del Maresme suscriben de manera clara.

Estamos a favor de la proposición no de ley defendida por el señor Tardà. Si se enmienda, no vamos a poner ningún obstáculo a que la enmienda se acepte. La vamos a apoyar, porque ya no se trata tanto del texto final, sino del mensaje que se dé al final de esta legislatura. Queremos que esto se cumpla. Hay un ejemplo en esta proposición no de ley. La ejecución del famoso apeadero de Renfe, en la población de Premià, lleva pendiente años a pesar de la enmienda que yo denomino Sánchez i Llibre porque el señor Sánchez i Llibre —que, como todos ustedes saben, tiene una implicación muy positiva en el trámite de presupuestos en esta Cámara y que es del Maresme también— ha venido fomentando que se pudiera aprobar. Se aprueba, pero no se ejecuta porque no hay ni siquiera proyecto. A los ciudadanos se les dice que se va a hacer ese apeadero porque se ha aprobado la enmienda, pero no se hace, no se ejecuta, y queda como una enmienda que al final vende humo porque no hay una realidad tangible. ¿De qué se trata? De que entremos en realidades tangibles. Nuestro grupo da apoyo a la proposición no de ley. Tenemos otras propias que hemos visto aprobadas en esta Cámara y lo triste es que después no se cumplan. Por tanto, sí a la proposición no de ley, sí a ese mensaje a favor de lo que los ayuntamientos y el consell comarcal están defendiendo desde hace años, y queremos darles un espaldarazo desde el Congreso de los Diputados. Lo que aprobamos hoy es un mensaje más, tampoco vayamos a caer en una falsa venta de nuevo humo. No porque se apruebe hoy esta proposición no de ley se cumplirá; todos sabemos el valor que tienen al final y más en el contexto de un final de legislatura. Pero démosle importancia. Más allá de saber lo que va a pasar, que en enero se van a disolver estas Cortes y que será un mandato que se aprobó en la pasada legislatura pero que puede decaer, le queremos dar hoy el valor de que este Congreso de los Diputados, una vez más y al final de una legislatura, dice que no vamos a dejar que esto se pudra tanto desde el punto de vista de estudios como de buscar alternativas que al final redunden en una realidad positiva. Respecto a esa realidad positiva, el propio diputado, don Joan Tardà, veía una solución inmediata en los peajes. Esa posibilidad, que el diputado señor Tardà defendía es la que piden muchísimos ciudadanos; es decir, que tengamos gratuidad en el peaje es una alternativa viable ante la congestión o la peligrosidad del actual trazado de la N-II. Por tanto, estamos a favor de lo que se plantea en la iniciativa.

Quiero una vez más recordar a don Jaume Batlle, que lamentablemente sufrió ese accidente, y a tantos otros, y apoyaremos, como no podía ser de otra manera, todo el impulso a las Cercanías en esa línea. ¡Cómo no vamos a apoyar las Cercanías en esa línea! Recordaba el señor Mas, buen conocedor de la comarca porque ha sido alcalde y presidente del consell comarcal, que sabe de la tradición ferroviaria del Maresme, que ésta ha sido pionera en el ferrocarril —como decía muy bien— dentro

de la península. Ahora no queremos desde Cataluña ser pioneros en los retrasos en materia ferroviaria. No queremos ser pioneros en los retrasos y estamos plenamente de acuerdo con todo aquello que redunde en fomentar ese transporte ferroviario y mejores prestaciones para las Cercanías.

Señorías, esperemos que esta aprobación hoy de la proposición no de ley se plasme en la próxima legislatura y en los próximos meses en una ejecución real y efectiva a favor de los ciudadanos de Cataluña.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora Nadal, para cerrar el debate de esta proposición no de ley y del orden del día.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Señoras y señores diputados, el Grupo Parlamentario Popular votará favorablemente esta proposición no de ley, pero quisiera hacer algunas consideraciones que creo importantes tanto respecto al texto que se ha presentado por parte del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana como sobre la transacción que finalmente se va a someter a votación.

No me quiero extender más en los graves problemas que se han puesto de manifiesto en esta carretera, en la N-II, a su paso por el Maresme, tanto desde el punto de vista de movilidad como de accidentabilidad. Esto se ha puesto de manifiesto por parte de los alcaldes de la zona, del consell comarcal, de las plataformas vecinales y de las asociaciones, y los datos que nos da el Servei Català de Transít —el señor Jané citaba al que fue alcalde de Premià, persona recordada por todos— son tremendos respecto a los puntos negros de esta carretera. Quiero recordarlo nuevamente, son datos dramáticos. El balance del año 2006 es de 12 muertos —7 más que el año anterior—, 65 heridos. Sabemos dónde están localizados y es una obligación hacer frente a ese trágico balance que se va reproduciendo en esta carretera. Es una cuestión en la que se tiene que poner especial énfasis.

Quisiera llamar la atención de la Comisión en que hace muy poco tiempo, en el mes de junio —no lo ha recordado explícitamente el señor Jané sino en forma tangencial—, esta misma Comisión aprobó a instancias de Convergència que se hiciera un estudio informativo de mejora de estos tramos de la N-II en el Maresme que tuviera en cuenta todas las posibles alternativas. Ahí tenemos ya un mandato político hecho al Gobierno por esta Comisión. Nos acaba de decir el señor Tardà que Esquerra Republicana ha introducido en los Presupuestos Generales del Estado para 2008 una partida destinada a elaborar un estudio sobre la viabilidad técnica y económica de convertir el espacio que ocupa la N-II en vía urbana y la C-32 en autopista gratuita, es decir, la gratuidad para este tramo. Ya tenemos un mandato político y un mandato legal respecto a este tramo. No siendo suficiente con esto, la Comisión se volverá a pronunciar

nuevamente esta mañana con otro mandato político que dice una cosa distinta pero parecida: que se acelere —esa es la palabra— la decisión entre las diferentes alternativas. No hay mejor manera de marear la perdiz, señoras y señores diputados. Tenemos dos mandatos políticos, una enmienda en la Ley de Presupuestos y distintos pronunciamientos por parte de todas las fuerzas políticas. Quiero llamar la atención de la Comisión de que los ciudadanos no nos pueden tomar en serio; no pueden tomar en serio a esta Comisión cuando los pronunciamientos son reiterados y no ven solución a una cuestión que, como decía el señor Mas, viene de tanto tiempo atrás.

Quisiera hacer una consideración también respecto al punto 3 del texto que ha presentado Esquerra Republicana. Se lo digo con toda cordialidad, señor Tardà. Sorprende tremendamente que se aborde en esta Comisión el problema de Cercanías en Cataluña con la tibieza con que lo hace Esquerra Republicana; una tibieza que contrasta enormemente con el posicionamiento que hace un par de días, el viernes pasado, tuvo Esquerra Republicana, Iniciativa per Catalunya Verds en el Parlamento de Cataluña. Ustedes conocen, señoras y señores diputados, que el pasado viernes el Parlamento de Cataluña aprobó, con el apoyo de todas las fuerzas políticas excepto el Partido Socialista, la reprobación solemne de la ministra de Fomento y la petición de cese fulminante e inmediato al presidente del Gobierno de la ministra de Fomento. Fue una petición impulsada por Esquerra Republicana e Iniciativa per Catalunya, que se pronunciaron en términos tan duros y de tal contundencia política como: es una obligación moral del presidente del Gobierno que cese de forma inmediata a la ministra; es un imperativo ético; por higiene democrática... Sorprende, pues, la tibieza con que se afronta esta cuestión en el debate actual cuanto se ha reprobado y se ha pedido el cese de la ministra en diferentes ocasiones, también en este Congreso, pero justamente se acaba de pedir en la primera institución de Cataluña, que es nuestro Parlament, e impulsada por la fuerza política que hace esta distinta valoración en este momento.

Es bastante incomprensible porque después de este pronunciamiento taxativo y claro en el Parlament de Catalunya, ¿cuál es la reacción del Gobierno? La reacción de la vicepresidenta primera del Gobierno, de la señora De la Vega, es decir: No pienso hacer caso a lo que salga del Parlamento. ¿Cuál es la reacción del presidente del Gobierno, señor Zapatero? Es frivolar en un programa de televisión, haciendo escarnio, riéndose a la cara de los catalanes por la situación que está viviendo Cercanías. ¿Qué hace el presidente del Gobierno? Premiar a la ministra que el Parlament de Catalunya —que representa a todos los ciudadanos de Cataluña— le está pidiendo que sea reprobada y cesada fulminantemente. Se la premia en el primer gran mitin electoral de Málaga. El presidente del Gobierno dice que no va a hacer caso de lo que diga el Parlamento de Cataluña y que la señora Álvarez es la mejor ministra de

Fomento de toda la historia. Señoras y señores diputados, sin duda es la mejor ministra de Fomento del caos; una ministra con un ego tan hinchado como atolondrado; una ministra que a su incompetencia le suma una chulería completamente impropia. Por lo tanto, nos parece una propuesta de una enorme tibieza.

Señor Tardà, si miramos el final de este punto número 3, en el que se contiene que se debe publicitar el alcance y el calendario de las obras e inversiones comprometidas a favor de la mejora del servicio ferroviario, nos causa una enorme preocupación porque... **(Rumores.)**

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

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

Decía que ese objetivo de publicitar el alcance y el calendario de obras e inversiones nos preocupa enormemente porque, ¿qué mayor publicidad hay que la publicidad que se da a una ley? Si aplicamos la regla de tres del Gobierno socialista, señor Tardà, lo que se producirá es una campaña publicitaria; no de publicidad, sino una campaña publicitaria de autobombo. Señor Tardà, el Gobierno socialista se gasta en campañas publicitarias, en campañas institucionales, 268 millones de euros. He de decirle, señoría, que nunca un Gobierno que ha hecho tan poco ha gastado tanto para explicarlo.

En definitiva, el Grupo Popular votará nuevamente, como hemos hecho siempre, a favor de la propuesta que se contiene en la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC) en el sentido de resolver los problemas que se mantienen a lo largo del tiempo en la N-II. Solo haré un comentario respecto a la ejecución del apeadero de Renfe y se refiere a llamar la atención del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). En la propuesta que se va a someter a votación, que es la enmienda del Grupo Socialista, se acusa claramente al alcalde de Premià de no haber podido ejecutar una partida que tuvo de 2004 a 2007. El Gobierno se excusa diciendo: No hemos podido ejecutar la partida porque no hemos podido alcanzar un acuerdo con el alcalde de Premià. Si el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) decide votar a favor, con mucho gusto lo apoyaré, pero creo que no es por culpa del alcalde de Premià sino de la desidia y la ineficacia del Gobierno socialista que este apeadero esté desde hace cuatro años en los presupuestos y sin ejecutarse. **(El señor Jané i Guasch pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Sí, señor Jané?

El señor **JANÉ I GUASCH**: Simplemente quiero hacer una aclaración, ante esta última alusión personal de la señora Nadal. En ningún caso se culpa en la transacción al alcalde o al Ayuntamiento de Premià. Si fuera así pediría que se rectificara, pero creo que ni el enmen-

dante ni en enmendado quieren en ningún caso penalizar aquí a quien ha sido una víctima, el Ayuntamiento de Premià, de esta clara inejecución por parte del Estado de una obra que estaba en los presupuestos desde hace ya más de cuatro años gracias a enmiendas de nuestro grupo que reiteradamente se incumplen después.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a aclarar a SS.SS. cómo va a quedar esta transaccional porque es cierto que se produce un cierto encaje del texto de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC) y de la enmienda del Grupo Socialista. El primer punto quedaría con un nuevo texto, ni el del Grupo Socialista ni el de Esquerra Republicana. Es un nuevo texto que dice: Acelerar la decisión conjuntamente con el Gobierno de la Generalitat de Catalunya sobre las alternativas diversas propuestas por el Ministerio de Fomento u otras instituciones en relación con el posible traslado de la N-II a su paso por el Maresme. Este es el punto número 1. El punto 2 es el de la enmienda del Grupo Socialista. El punto 3 es el de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC). Y los puntos 4 y 5 son los de la enmienda del Grupo Socialista. **(El señor Tardà i Coma pide la palabra.)**

¿Sí, señor Tardà?

El señor **TARDÀ I COMA**: Más el último párrafo.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, de acuerdo. Lo digo para que SS.SS. lo tengan claro porque ha sido una transacción auténtica, consistente en entremezclar las propuestas de uno y otro grupo.

Señorías, aviso a los portavoces de los grupos parlamentarios de que les doy dos minutos para que avisen a sus compañeros porque vamos a iniciar las votaciones. **(Pausa.)**

Vamos a votar, en primer lugar, la proposición no de ley que figura como punto primero del orden del día, relativa a la conexión por autovía de las provincias de Huelva y Cádiz, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos a continuación la proposición no de ley que figura en el punto segundo del orden del día, relativa a la incorporación en el Plan sectorial ferroviario de la línea de trenes del norte y sur de la isla de Tenerife, formulada por Grupo Parlamentario Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a votar el punto 3.º, sobre el acceso de las bicicletas en los trenes regionales diésel. Aquí hay una enmienda *in voce* formulada por la propia portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. ¿Hay algún inconveniente por parte del grupo parlamentario en la incorporación de la citada enmienda *in voce*, que añade un punto 2 que pide que en la nueva estación de Valencia haya un aparcamiento de bicicletas? (**Pausa.**) Por tanto, se vota la proposición no de ley con la incorporación de la enmienda *in voce* que había formulado el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos a continuación la proposición no de ley que figura en el punto 4.º del orden del día, relativa a la construcción de una terminal de carga y descarga en el futuro polígono industrial de Ribadeo. A esta proposición no de ley se le ha formulado una enmienda transaccional, que dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a impulsar y garantizar las negociaciones de FEVE con el Ayuntamiento de Ribadeo que permitan decidir y definir la propuesta de entrada del ferrocarril de FEVE al polígono industrial para dotarlo de una terminal de carga y descarga de mercancías. Esta es la PNL que vamos a votar.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos a continuación la proposición no de ley que figura en el punto número 5.º del orden del día, relativa a la mejora de la línea férrea Sagunto-Teruel. Obvia-

mente, a esta proposición no de ley se le ha incorporado una enmienda del propio grupo y no ha sido aceptada la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. En consecuencia, se votará la PNL que ha quedado como resultado de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos a continuación la proposición no de ley que figura en el punto número 6.º del orden del día, relativa a la transferencia automática de recursos presupuestados en los traspasos de competencias de infraestructuras del Estado a comunidades autónomas y a corporaciones locales, formulada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Finalmente, votamos el punto número 7.º, relativo al funcionamiento y traslado de la carretera N-II entre Montgat y Cabrera: Se vota la transaccional que tuvo la oportunidad de leer al comienzo de las votaciones.

Efectuada la votación, dijo

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

Sin más asuntos que tratar en el orden del día, se levanta la sesión.

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

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**