



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2008

IX Legislatura

Núm. 162

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ANTONIO LOURO GOYANES

Sesión núm. 9

celebrada el martes 25 de noviembre de 2008

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de Ley:

- Relativa a la consolidación del Plan nacional de salvamento 2006-2009. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000017.) 2
- Sobre el soterramiento del trazado ferroviario AVE Bobadilla-Granada en su tramo urbano en la ciudad de Antequera (Málaga). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000129.) 6
- Referida a que Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) establezca parking gratuito en los diferentes aeropuertos insulares de los archipiélagos canario y balear para desplazados por asistencia sanitaria. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000253.) 11

	Página
— Relativa a la línea de alta velocidad entre Valladolid y Asturias. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000399.)	12
— Relativa a la instauración y construcción de un centro de seguridad marítima integral en la Bahía de Algeciras (Cádiz). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000505.)	15
— Sobre el transporte ferroviario entre Barcelona y Madrid. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000521.)	19

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **RELATIVA A LA CONSOLIDACIÓN DEL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO 2006-2009. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000017.)**

El señor **PRESIDENTE**: Iniciamos la sesión de la Comisión de Fomento. Procedemos según el orden del día remitido a sus señorías; inicialmente procederemos a realizar el debate de las distintas proposiciones no de ley, para finalmente realizar las votaciones. Previsiblemente, las votaciones no se realizarán antes de las doce de la mañana. Procedemos, por lo tanto, según el orden del día. Punto primero del orden del día, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto, relativa a la consolidación del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009. Para la exposición y defensa de esta proposición no de ley tiene la palabra el portavoz del Grupo Mixto, el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: En la proposición no de ley que paso a defender, en su parte resolutive, defendemos que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a promover y verificar la continua adaptación de los operadores del sistema mundial de socorro en los buques pesqueros, a que en este sentido se seleccione cuanto antes a un equipo de técnicos cualificados, especialmente radioelectrónicos de la marina mercante, para hacer efectiva tal tarea en los barcos pesqueros situados en los distintos puertos y, por último, a cumplir íntegramente el epígrafe 12.º del informe de conclusiones elaborado por la subcomisión sobre las consecuencias derivadas del hundimiento del *Prestige* y aprobado por el Congreso en lo relativo a la mejora de la seguridad marítima.

Señor presidente, señorías, para el Bloque Nacionalista Galego es un motivo de preocupación constante la

mejora de la seguridad marítima en todos sus aspectos. Creemos que esta preocupación debe ser compartida por el conjunto de las fuerzas políticas; pero en nuestro caso, si me permiten, tenemos una sensibilidad especial por varias circunstancias. En primer lugar, Galicia es un país que tiene una flota pesquera de extraordinaria importancia, compuesta por más de 5.200 embarcaciones y que da trabajo de manera directa a 25.000 trabajadores. La pesca gallega representa aproximadamente el 40 por ciento del total de la pesca del Estado español. A ello hay que sumar que Galicia cuenta con muchos trabajadores enrolados en la marina mercante y que frente a nuestras costas discurre uno de los corredores marítimos de tráfico internacional más importantes. Por el dispositivo de separación del tráfico marítimo de Fisterra transitan anualmente 42.000 buques, 15.000 de ellos...

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señor Jorquera. Señorías, les ruego que mantengan silencio y, si quieren mantener algún tipo de conversación, les ruego que salgan de la sala y lo hagan en los pasillos. Tiene la palabra el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Le agradezco, presidente, la observación. Decía que frente a nuestras costas discurre, como es sabido, uno de los corredores marítimos internacionales más importantes; en concreto por el dispositivo de separación de tráfico marítimo de Fisterra transitan 42.000 buques al año, de ellos (y son datos facilitados a este diputado por el propio Gobierno) 15.000 buques al año con mercancías peligrosas, 2.000 más que en el año 2002, cuando tuvo lugar el accidente del *Prestige*. Y para nuestra desgracia y la desgracia de todos, los accidentes siguen siendo demasiado frecuentes. Galicia soporta una de las tasas de siniestralidad marítima más altas de nuestro entorno. La relación de accidentes en los que se han visto implicados pesqueros gallegos, con víctimas mortales o no, registrados en los últimos años, por desgracia, sería demasiado exhaustiva y ocuparía buena parte del tiempo de mi intervención.

Esto es así porque la seguridad marítima no depende sólo de que se dote de más medios a los servicios de rescate. Son fundamentales también las medidas preventivas. De ahí la necesidad de unificar la adaptación de los operadores del sistema mundial de socorro para mejorar los tiempos de respuesta ante situaciones de alerta. En muchas ocasiones, desde nuestro punto de vista, el sistema falla por una doble razón: por un lado, porque en el mar no se forma el marino y, por otro lado, porque en tierra los responsables de las radiocomunicaciones, búsqueda y salvamento de la Dirección General de la Marina Mercante y Sasemar no tienen la formación de obligado cumplimiento requerida por sus competencias y responsabilidades. Con el Plan de Salvamento Marítimo 2006-2009 se ha invertido en medios, pero se ha ganado poco en eficacia; sigue fallando la formación preventiva y el reglamento de comunicaciones muchas veces no se respeta. La Organización Marítima Internacional recomienda en su plan maestro la continua actualización de las bases de datos del sistema mundial de socorro, pero en el listado de este plan maestro se deja claro que el Estado español no sólo no actualiza los datos, sino que no informa a la OMI desde la puesta en marcha del sistema mundial de socorro. La flota pesquera casi en su totalidad y parte de la mercante no se encuentran registradas. La base de datos del Estado español no está actualizada, figurando buques que han sido desguazados o han cambiado de bandera. Y les recuerdo que la OMI ha dejado bien claro que para minimizar los tiempos de respuesta de la búsqueda y salvamento, los responsables de guardia de navegación en los buques y en los centros de salvamento deberán saber, en primer lugar, identificar los cambios efectuados por la Unión Internacional de Telecomunicaciones y la Organización Marítima Internacional con respecto a los nuevos procedimientos operacionales de los sistemas en los equipos y técnicas empleadas en el sistema mundial de socorro y seguridad marítimos desde su implementación hasta la fecha. En segundo lugar, aplicar estos cambios en las comunicaciones que puedan afectar a la seguridad en los buques en situaciones de emergencia. En tercer lugar, tener conocimiento de que el objetivo global del sistema automático de identificación de buques es reforzar la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad y la eficiencia de la navegación y la protección del medio ambiente. Y en cuarto lugar, que cualquier cambio en los códigos MMSI de los buques, en los que se sustenta el correcto funcionamiento del sistema automático de identificación de buques, deberá ser notificado a sus administraciones para una posterior modificación en la base de datos. A pesar de estas ordenanzas y recomendaciones, la Dirección General de la Marina Mercante y su Jefatura del área de Radiocomunicaciones no han adoptado las medidas necesarias para adaptarse a estas normativas sobre seguridad de la vida humana en el mar.

Y concluyo, señorías, simplemente recordando algunas de las recomendaciones contenidas en el informe

de la subcomisión sobre las consecuencias derivadas del hundimiento del *Prestige*, aprobadas por el Congreso de los Diputados el 28 de junio del pasado 2006. Entre estas recomendaciones se encuentra que es necesario aplicar las recomendaciones de los grupos de trabajo del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Comsar X), celebrado recientemente en Londres. Se propone recortar los tiempos de respuesta de los medios de salvamento en caso de temporales o en época de verano en costas de alta densidad de flota de recreo o deportiva; se debe iniciar un amplio estudio a cargo de profesionales independientes y de probada reputación que indaguen las causas y circunstancias de los hundimientos y demás siniestros padecidos por buques pesqueros a lo largo de los últimos diez años, con especial incidencia en aquellos casos en los que se produjeron pérdidas de vidas humanas. Asimismo, y en las mismas condiciones, deberán abordar una amplia campaña de estudio en orden a determinar el grado de cumplimiento de la vigente normativa en materia de seguridad e higiene laboral en el ámbito de la actividad pesquera. Se deben adoptar las iniciativas legales y las reformas administrativas necesarias para asegurarse de que las decisiones náuticas en materia de seguridad marítima en las empresas navieras y en la Administración sean llevadas a cabo por profesionales de la mar debidamente experimentados y capacitados. Y en función de todo ello, se propone elevar las exigencias de seguridad en la flota pesquera y de recreo mediante normativa específica. Por esto, consideramos extraordinariamente razonable lo que proponemos en esta proposición no de ley; creemos que la aceptación de estas recomendaciones redundaría en una mejora objetiva de la seguridad marítima. Por eso solicitamos de todos los grupos el apoyo a esta proposición.

El señor **PRESIDENTE**: Esta iniciativa, esta proposición no de ley tiene dos enmiendas: una presentada por el Grupo Popular y una segunda enmienda presentada por el Grupo Socialista.

Para la exposición y defensa de la enmienda del Grupo Popular tiene la palabra su portavoz, la señora De Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: La proposición no de ley que nos ocupa en estos momentos aboga por la consolidación del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009.

Es conveniente recordar que uno de los aspectos fundamentales de la recién creada Secretaría de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento es asegurar en todo momento el más alto nivel de seguridad posible, tanto en los servicios como en las instalaciones de transporte, también del transporte marítimo, actuándose para ello permanentemente a través de centros directivos y de entidades especializadas que incrementen y consoliden dichos niveles de seguridad. Se trata de una proposición no de ley, tal y como se recoge en la exposición de

motivos, relativa a la seguridad de los barcos en alta mar, y que dentro de dicha Secretaría de Estado compete a la Dirección General de la Marina Mercante.

Los aspectos relacionados con la seguridad, en este caso con la seguridad marítima, son de enorme trascendencia, ya que en muchos casos, en la mayoría de los casos, de lo que estamos hablando es de evitar la pérdida de vidas humanas. Y en este sentido, la adaptación de los operadores del sistema mundial de socorro (Gmdss) en los buques pesqueros y el cumplimiento íntegro del epígrafe 12.º del informe de conclusiones y propuestas para la mejora de la seguridad marítima, emitido por la subcomisión creada en esta casa con motivo del hundimiento del *Prestige*, son actuaciones que en todo caso deben ser incorporadas a las políticas que lleva a cabo la Dirección General de la Marina Mercante dentro del programa específico dedicado a la seguridad del tráfico marítimo y de la vigilancia costera. Donde se recorten los tiempos de respuesta de los medios de salvamento marítimo; donde se estudien las causas y circunstancias de los hundimientos y accidentes sufridos por los buques pesqueros en la última década, prestando sobre todo especial atención a aquellos en los que ha habido pérdida de vidas humanas; donde se analice, además, el grado de cumplimiento de la normativa en materia de seguridad en el trabajo en el ámbito de la actividad pesquera; donde se garantice que las decisiones náuticas en materia de seguridad marítima en las empresas navieras y en la Administración sean llevadas a cabo por profesionales dotados de la cualificación y experiencia necesaria; y donde, tal y como se recoge en el citado informe, se contemplen las recomendaciones emitidas por el Subcomité de Radiocomunicaciones, Búsqueda y Salvamento (Comsar X). No obstante, habría que hacer una objeción al segundo punto de esta proposición no de ley, punto en el que se insta al Gobierno a que seleccione técnicos cualificados, especialmente radioelectrónicos de la marina mercante, para hacer efectiva la tarea encomendada a los barcos pesqueros situados en los distintos puertos. Mi grupo no entiende el motivo por el cual se pretende circunscribir la realización de un trabajo de especialista en radiocomunicaciones únicamente al colectivo de radioelectrónicos de la marina mercante, cuando este trabajo puede ser realizado en las mismas condiciones de profesionalidad y de eficacia por cualquier ingeniero naval, por cualquier ingeniero de telecomunicaciones u otro especialista cuya titulación contenga dicha especialidad. Por tanto, como hemos expuesto, mi grupo entiende que la tarea puede ser llevada a cabo por cualquier especialista en la materia, no existiendo ninguna justificación de peso que otorgue la competencia exclusiva al Cuerpo de Radioeléctricos de la Marina Mercante.

Así que el Grupo Parlamentario Popular plantea una enmienda de sustitución al texto, enmienda que se justificaría por lo anteriormente expuesto, y que permítanme ustedes que les cite textualmente: Seleccionar cuanto antes a un equipo de técnicos cualificados del

Cuerpo de Ingeniero Navales, Telecomunicaciones o Radioelectrónicos de la Marina Mercante para llevar a efecto tal tarea en los barcos pesqueros situados en los distintos puertos. Esta es la enmienda que nosotros queremos y deseamos que sea aceptada por el grupo proponente.

El señor **PRESIDENTE**: Existe, como decíamos, una segunda enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Efectivamente, esta es una proposición no de ley muy importante y, en el fondo, compartimos prácticamente todo lo que el proponente plantea en ella. Y la mejor prueba de la importancia que tiene este tema es que el Gobierno, el 29 de abril de 2005, aprobó en Consejo de Ministros un conjunto de actuaciones compartidas entre distintos ministerios (el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Agricultura y Pesca entonces y el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales) para mejorar la seguridad de los buques pesqueros. Se señalaban en aquel Consejo de Ministros, en el acuerdo, áreas de colaboración; entre otras, específicamente el área de salvamento y seguridad de los buques pesqueros y de los trabajadores del mar. En este sentido, posteriormente se han ido publicando distintos reales decretos que hacen específicamente mención a los aspectos que se señalan en la proposición no de ley, diferenciando los buques menores de 24 metros de los buques mayores de 24 metros.

En consecuencia con aquel acuerdo del Consejo de Ministros se han ido desarrollando, además de reales decretos, medidas muy importantes que me van a permitir que recuerde: la implantación de lo que más preocupa al señor Jorquera, que es la implantación del Smssm. Desde febrero de 2007, señor Jorquera, ha habido, especialmente en el sector pesquero, una mejora cualitativa muy importante de los sistemas radioeléctricos de a bordo. Tenemos que recordar que se ha incorporado a la totalidad de la flota pesquera transceptores radioeléctricos de VHF, MF y HF con llamada selectiva digital. Esto representa una mejora de la eficacia de cualquier alarma de socorro, porque incorpora en tiempo real la posición del GPS del barco en emergencia. Además de esto se ha establecido la obligatoriedad de que la tripulación con tareas en cubierta disponga de chalecos radiobalizas hombre al agua de activación automática. Además, desde febrero de 2007 todas las radiobalizas Cospas-Sarsat instaladas en los buques de pesca deben ser sustituidas por radiobalizas dotadas con GPS. Esto es de una extraordinaria necesidad de reconocimiento porque cambia radicalmente lo que había. Y además de eso, otro subsistema de Smssm de reconocida eficacia, como son respondedores radar de localización de balsas, receptores automáticos de mensajes Navtex y portátiles de VHF son incorporados de forma escalonada.

Este conjunto de medidas y muchas más a raíz de la normativa de nuevo requerimiento para el sector pesquero que he señalado anteriormente están suponiendo un desembolso económico muy importante, desembolso económico que tiene por objetivo subvencionar la adquisición de radiobalizas con GPS y chalecos con radiobaliza hombre al agua. Para ello además, señor Jorquera, se ha diseñado una campaña a lo largo de los años 2006, 2007 y 2008 con tres convocatorias de solicitud de subvenciones, que han supuesto un coste para la Administración de 13 millones de euros. Simultáneamente se ha programado toda una campaña de difusión y concienciación entre los hombres del mar, que es muy importante también, que luego, como ocurre en tierra en las obras, lleven el casco puesto; habitualmente se dice que muchas veces los accidentes ocurren porque no se cumplen todas las normas de seguridad. Aquí hay que tener claro que esas campañas de difusión y concienciación entre los hombres del mar son para sensibilizarlos de que de nada valen esas mejoras que acabo de citar si no se hace uso responsable de los nuevos sistemas que se han puesto en marcha. La última campaña se dio a conocer en un acto público precisamente en La Coruña el 15 de noviembre de 2007, y se lleva a cabo por todo el litoral español actualmente. Estas medidas de nueva normativa y su difusión son también acompañadas de formación reglada para la consecución del certificado de operador de Smssm y sus diferentes categorías.

Y en segundo lugar, en cuanto a lo que usted plantea en su proposición no de ley de seleccionar cuanto antes un equipo de técnicos cualificados, quiero decirle que el equipo de técnicos cualificados en técnica de radiocomunicación de seguridad marítima ya existe; ya existe ese equipo técnico cualificado que usted solicita. La organización periférica de capitanías marítimas, que forman parte de la Dirección General de la Marina Mercante, está integrada por un colectivo de inspectores seleccionados por vía rigurosa de concurso oposición y que al día de hoy está integrado por no menos de sesenta técnicos. Y día a día realizan esa labor de inspección de las instalaciones radioeléctricas de los buques y su certificación.

Y por último, en tercer lugar, con respecto a llevar a cumplimiento íntegro el epígrafe 12.º del informe de conclusiones de la subcomisión del *Prestige*, le quiero decir lo siguiente. La labor del Gobierno va precisamente direccionada al cumplimiento de lo que usted plantea. Punto 27, que usted plantea en su proposición no de ley: se propone recortar los tiempos de respuesta de los medios de salvamento. Este mandato específico está contenido exactamente tal cual usted lo plantea en el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 que aprobó este Gobierno. Por tanto, se cumple.

El punto 28 es iniciar un amplio estudio que indague las causas de los hundimientos. Le tengo que decir que la labor que se está efectuando en la Comisión permanente de investigaciones de siniestros en estos momentos está en vías de modificación. Por tanto, se está elabo-

rando la modificación oportuna para cumplir lo que usted plantea.

Y por último, respecto al punto 35, que dice elevar las exigencias de las flotas pesquera y de recreo mediante normativa específica, le tengo que decir que, según lo demandan las conclusiones de un accidente, así como las conclusiones de los trabajos de la comisión, se va a efectuar próximamente esta reforma normativa. No obstante, con nuestro Real Decreto 543/2007 sobre la seguridad de los buques menores de 24 metros, se está dando ya cumplimiento a ello.

Y termino, señor presidente. En lo que parte de la proposición no de ley respecto al Convenio internacional sobre normas, titulación, guardia para la gente del mar y su enmienda del año 1995, el citado convenio excluye de su ámbito de aplicación a los buques pesqueros. Por lo tanto, no es que el Gobierno de España no quiera llevar a cabo esa aplicación, es que este convenio del año 1995 que acabo de referir la excluye completamente. Exactamente dice: El convenio será de aplicación a la gente del mar que preste servicio en buques de navegación marítima. Eso dice específicamente el convenio. El convenio será de aplicación a la gente del mar que preste servicio en buques de navegación marítima, con derecho a enarbolar el pabellón de una parte, salvo que preste servicio en buques pesqueros. Por tanto, señoría, nosotros entendemos, en base a lo que acabo de exponer, que nuestra enmienda debería dar satisfacción a las pretensiones que usted plantea, que estamos básicamente de acuerdo, de ahí que planteemos que se inste al Gobierno a intensificar las campañas de difusión y de concienciación de las tripulaciones de buques pesqueros, para que hagan un uso apropiado de los medios electrónicos de alarma y localización de siniestros de buques y hombre al agua. Porque efectivamente, señor Jorquera, esta es una materia que preocupa, pero el enorme esfuerzo que se ha hecho en los tres últimos años, quizás a raíz de accidentes como los que usted cita en su proposición no de ley, nos ha obligado —perdone la expresión— a ponernos las pilas y a dotar un elenco normativo y económico que hoy por hoy hace que eso esté cubierto prácticamente en el sentido que usted manifiesta. Quizá lo que hace falta es intensificar esas campañas que he dicho anteriormente, porque, como usted sabe, algunos accidentes últimos, desgraciados, han demostrado que quizá no se llevaban todas esas medidas de seguridad. De ahí que planteemos esta enmienda, que espero que usted acepte.

El señor **PRESIDENTE**: No se encuentran en la sala portavoces de los grupos Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, tampoco del Grupo Vasco y tampoco del Grupo Catalán. Tiene la palabra por tanto el autor de la iniciativa, el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: En primer lugar tengo que admitir que, por circunstancias que sería largo exponer, no tuve conocimiento de las enmiendas pre-

sentadas hasta ahora mismo. En cualquier caso manifesté mi disposición a llegar a una transacción con el Grupo Popular en la enmienda que ha presentado, haciendo una observación, que en el texto original de nuestra proposición no de ley se habla de un equipo de técnicos cualificados, especialmente radioelectrónicos, de la marina mercante. Por lo tanto, no se excluye a otros técnicos. Pero muchas veces interpretar la información de una radiobaliza o sacar conclusiones de por qué no se dio respuesta rápida a una alerta exige el concurso de personas cualificadas en este ámbito, y pensamos que los radioelectrónicos de la marina mercante lo son; y en ocasiones se falla precisamente porque no existen personas con la capacitación debida en radioelectrónica para interpretar estas informaciones. No obstante, insisto en que tenemos disposición para llegar a una transacción a partir de la enmienda presentada por el Grupo Popular.

Con respecto a la enmienda presentada por el Grupo Socialista, quiero decir que el Bloque Nacionalista Galego no niega la existencia de avances. Un avance muy importante es la sustitución de las radiobalizas por radiobalizas con GPS; su eficacia se acaba de demostrar en el accidente del pesquero José Almuíña en las islas Bermudas, precisamente que estuviese dotado de GPS permitió una rápida localización y reducir el número de víctimas. Pero en cualquier caso, aunque se ha avanzado, desde nuestro punto de vista queda aún mucho por hacer. No deja de ser sintomático que el señor De la Encina en su exposición en ningún momento se haya referido al punto 1 de nuestra proposición no de ley: promover y verificar la continua adaptación de los operadores del sistema mundial de socorro en los buques pesqueros. En este sentido tengo que manifestar que la enmienda presentada por el Partido Socialista la podríamos aceptar como un añadido a los puntos de nuestra proposición no de ley, pero no como una enmienda de sustitución a la totalidad de estos puntos. ¿Por qué? Porque no vincula al Gobierno, no fija las acciones que deben orientar la acción del Gobierno, simplemente fija la responsabilidad en los tripulantes de los buques, eso sí, instando al Gobierno a desarrollar campañas de difusión y concienciación de la necesidad de cumplir con todas las normas en materia de seguridad marítima. En esos términos, desde nuestro punto de vista sería total y absolutamente insuficiente. No discutimos que esa sería una tarea que también es importante desarrollar, pero entendemos que los otros puntos que figuran en nuestra proposición no de ley siguen siendo necesarios. Por lo tanto, en esos términos no la podemos aceptar. Otra cosa es si somos capaces de llegar a una transacción a lo largo de esta sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, debo indicarles que las posibles transacciones deben presentarlas en la Mesa antes de iniciar el acto de votación.

— **SOBRE EL SOTERRAMIENTO DEL TRAZADO FERROVIARIO AVE BOBADILLA-GRANADA EN SU TRAMO URBANO EN LA CIUDAD DE ANTEQUERA (MÁLAGA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000129.)**

El señor **PRESIDENTE**: Punto segundo del orden del día, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular sobre el soterramiento del trazado ferroviario AVE Bobadilla-Granada en su tramo urbano en la ciudad de Antequera (Málaga). Para su defensa tiene la palabra el autor de la iniciativa, el señor González.

El señor **GONZÁLEZ MUÑOZ**: Intervengo en esta Comisión en nombre del Grupo Popular para defender la proposición no de ley que, como sus señorías conocen, aboga por el soterramiento del trazado Bobadilla-Granada a su paso por el término municipal de Antequera. Me gustaría también anunciar al principio de mi intervención, y luego lo explicaré, que no vamos a aceptar la enmienda que presenta el Grupo Socialista, en primer lugar porque nos parece un poco esperpéntico que ahora inste al Gobierno a acelerar el proceso del trazado del AVE Bobadilla-Granada, cuando lleva un retraso de seis años, y ellos llevan los mismos con responsabilidades de gobierno, cuando además lo único que había aquí era un interés desmedido del Partido Socialista por no ir por el trazado que ideó el Partido Popular, el señor Cascos; hoy en día vuelven al trazado que ideó el señor Cascos, y por lo tanto esa primera parte de la enmienda nos parece un poco increíble que la planteen, es decir, que ahora insten al Gobierno cuando llevan seis años de retraso en las obras del AVE y los granadinos hoy no pueden disfrutar del AVE porque el Partido Socialista ha retrasado la llegada del AVE a esa ciudad.

Y sobre la segunda parte, en la que hablan de un estudio realizado, yo tengo los estudios que se han realizado conforme a la posibilidad y a la viabilidad del soterramiento del AVE Bobadilla-Granada a su paso por Antequera, un estudio independiente hecho por el Ayuntamiento de Antequera a petición de todos los grupos que están representados en ese ayuntamiento y aprobado por moción de Pleno de forma unánime, y el estudio no indica que haya ningún problema arqueológico con el soterramiento del AVE. Además, el estudio lo único que indica (y tengo aquí el estudio que hace el ministerio que acompaña al proyecto) es que crea un gasto elevado el soterrar el AVE en Antequera. Pero es que nosotros creemos que hay que invertir en una provincia como Málaga, creemos que hay que invertir en grandes proyectos que mejoran sin duda alguna la calidad de vida de los ciudadanos de un municipio importante de la provincia de Málaga, como es Antequera, y nosotros no tenemos culpa de que el Partido Socialista no invierta en las provincias donde no gana. Entonces, no entendemos tampoco lógico que nos plantee algo que no es real,

como la posibilidad de encontrar restos arqueológicos, como una enmienda a nuestra proposición no de ley.

El AVE, como todos saben, y yo no voy aquí ahora a descubrir la pólvora, supone un avance importante para todos los municipios que hoy ya gozan de esta posibilidad, que les pone en el mapa de España de la alta velocidad y sin duda alguna acorta las distancias de nuestros municipios con grandes ciudades como pueden ser Madrid o Barcelona. Pero puede darse la circunstancia que, de no soterrar el AVE a su paso por el término municipal de Antequera, por el casco urbano de Antequera, esta segunda parada de AVE que tendría Antequera podría ahogar al municipio.

Hoy en día —y les pondré un poco en antecedentes— el actual trazado del AVE ya está dentro del término municipal de Antequera, dentro de lo que es el casco urbano de Antequera. El actual trazado que propone el Ministerio de Fomento, que se llama el sur-sur 2, que es la alternativa de alta velocidad de Bobadilla-Granada, está a unos 200 metros de la actual vía del corredor ferroviario de Bobadilla-Granada, fruto de lo que al principio de mi exposición decía, que lo único que interesaba era que no fuera el trazado que realizó el Partido Popular; sólo 200 metros han bastado para que ya no sea el trazado del Partido Popular, pero sí esté generando unos inconvenientes añadidos al trazado que en su momento propuso el Partido Popular. Por lo tanto nos encontramos a unos 200 metros del actual corredor, zona de expansión natural del municipio de Antequera, y así lo contempla su Plan general de ordenación urbana, que se está estudiando y que está pendiente de aprobación definitiva, y además en un enclave que para Antequera es estratégico, como es su vega. La vega de Antequera es una extensión con una importante explotación agrícola que hoy supone el sustento para cientos de familias que se dedican actualmente en Antequera a la agricultura, y que además tiene una protección especial de la Junta de Andalucía por la capacidad de producir que tiene. Llevar el trazado del AVE por la variante sur-sur 2 y no soterrarlo a su paso por Antequera crearía una serie de inconvenientes muy importantes para el municipio.

En primer lugar, evitaría el crecimiento natural de la ciudad de Antequera hacia la zona norte, hacia Córdoba, limitando con el corredor de alta velocidad un crecimiento en capas de cebolla, como llaman los técnicos en urbanismo, del municipio de Antequera.

En segundo lugar, crearía un impacto medioambiental importante, porque estaría muy cerca de la vega, crearía además unos trastornos importantes a la hora de mejorar y acondicionar los accesos a nuestra ciudad y sobre todo imposibilitaría que Antequera pudiera mejorar, como digo, la segunda ronda de circunvalación u otros accesos, como el de la carretera y autovía a Córdoba. Además plantearía una serie de puentes, unos pasos a nivel que tendrían que permitir que la ciudad pudiera salir hacia Córdoba, hacia Sevilla, y evidentemente ese trazado de vía AVE sin soterrar a su paso por el término municipal de Antequera lo evitaría; porque si estamos en superficie,

y evidentemente la expansión o el crecimiento del municipio va hacia el norte, y además nuestras vías de comunicación importantes con la Andalucía del interior, con la capital de la comunidad autónoma, con Sevilla, con ciudades importantes como Córdoba, se hacen a través también de la autovía, evidentemente por ahí pasa el actual proyecto de autovía y de la carretera, y de tener el trazado AVE como límite o como corte obligaría a crear una serie de pasos a nivel y, desde luego, creo que ningún municipio quiere eso, ni quiere que esa sea la fachada de un municipio eminentemente turístico, con un patrimonio cultural muy importante, para los que vienen a visitar la ciudad.

Además, creemos que en el siglo XXI, cuando hoy estamos soterrando hasta los cables de la luz en todos los municipios porque crean un efecto óptico que no es muy gratificante, no entendemos cómo se plantea que una línea de AVE vaya por superficie en un entorno, primero, natural, segundo, dentro del caso urbano del municipio y, sobre todo, a la vista de todo el que entre o salga de Antequera. Entendemos que lo lógico, y para eso son las grandes obras de infraestructura, no para que lo disfruten los ciudadanos de hoy en día sino que lo disfruten los antequeranos del futuro, sería soterrar el AVE a su paso por el municipio de Antequera.

El soterramiento dejaría unido lo que es el municipio con la alta velocidad. No crearía ningún tipo de rechazo ni crearía ningún tipo de resquemor. Además comentaré también en esta Comisión que el Ayuntamiento de Antequera en Pleno, con todos los grupos representados en ese ayuntamiento (Izquierda Unida, Partido Popular, Partido Socialista; actualmente el alcalde de Antequera es del Partido Socialista), ha aprobado sendas mociones de apoyo al soterramiento siempre que la viabilidad técnica y económica fuera posible. Hoy en día nosotros ya tenemos constatado que la viabilidad técnica es posible y me duele pensar que el Partido Socialista sólo vea un problema en la viabilidad económica. Yo creo que el bienestar de los ciudadanos no se mide en euros. Yo creo que cuando se hacen obras importantes, inversiones importantes para mejorar la calidad de los ciudadanos, hay que apostar decididamente por esa calidad de vida para los ciudadanos. Por lo tanto, entiendo un poco cicatero por parte del Partido Socialista, si se me permite la expresión, el medir sólo el cuánto valdría la obra. Yo creo que se ha desperdiciado mucho dinero también en cambiar los trazados, mucho dinero en tirar los estudios que ya estaban realizados; y mucho dinero se ha gastado también en decir que donde iba el trazado, ya no va.

Este problema no sólo se lo está encontrando el municipio de Antequera. La mayoría de los municipios quieren integrar la red ferroviaria dentro de su casco urbano, quieren hacer de la red ferroviaria otro servicio más de calidad para sus ciudadanos, pero no un impedimento de desarrollo para el día a día.

A mí me extrañaría que hoy aquí el Grupo Socialista —y lamento que no haya ningún compañero de la provincia de Málaga para defender la propuesta— vote que

no a esta propuesta. Primero, porque sin duda alguna estaría faltándoles al respeto a muchos antequeranos y a todos los miembros de la comarca. En segundo lugar, y cito parte del informe, en su momento el trazado se creó en base al rechazo que producía el mismo por parte de la sociedad antequerana. Hoy hay una plataforma, en la que están todos los grandes partidos en el Ayuntamiento de Antequera y la gran mayoría de los colectivos sociales del mismo municipio incluidos, pidiendo el soterramiento del AVE para la ciudad de Antequera. Y además me extrañaría que el Grupo Socialista hoy votara que no en esta Comisión en contra de una decisión soberana de quien mejor sabe cuáles son los intereses de futuro para su municipio, que son los representantes democráticamente elegidos y presentes en el Pleno del Ayuntamiento de Antequera. Esto no es una cuestión política. El Partido Popular trae esta cuestión aquí por sensibilidad con el municipio de Antequera, con lo que supone la comarca, y sobre todo porque fue el primer partido que impulsó tanto la vía Madrid-Málaga, de la que hoy ya se benefician los antequeranos y la gente de la comarca de Antequera, y sobre todo porque también impulsó la vía Bobadilla-Granada, de la que pronto esperemos que también se beneficien los ciudadanos de la comarca de Antequera. Es además traer un acuerdo plenario del Ayuntamiento de Antequera, un acuerdo unánime de todos los grupos, y no entendemos que aquí se vote una cosa distinta de la que vota el Partido Socialista en Antequera, cuando además, como decía al principio, la alcaldía les corresponde.

Yo espero que no dejemos pasar la oportunidad. Hoy en día Antequera tiene una estación de AVE, pero la tiene a 17 kilómetros de lo que es el casco urbano principal del municipio, la tiene situada en una pedanía que se llama Colonia de Santa Ana, que se encuentra a 17 kilómetros. Evidentemente en su momento no se luchó como se debería para que la estación estuviera más cerca del casco urbano más importante del municipio, pero hoy sí tenemos la posibilidad de esa estación dentro del municipio, pero sin que se convierta en un freno para el crecimiento del municipio. Yo creo que se puede apostar por hacer bien las cosas. Yo creo que merece la pena invertir cuando el dinero se invierte bien, cuando el dinero se invierte verdaderamente en mejorar la vida de los ciudadanos, y estamos acostumbrados a muchos ejemplos en muchas inversiones, en otros municipios, donde el partido que sustenta al Gobierno, donde el Gobierno y la Junta de Andalucía han conveniado este tipo de soterramiento; y además tengo aquí las notas que saca el Ministerio de Fomento, en las que habla, por ejemplo, de que en Puerto Real, donde sí hay firmado un convenio, se integra el ferrocarril en la ciudad. Esta integración del ferrocarril en la ciudad se realiza en un municipio como es Puerto Real, y yo me alegro de que Puerto Real tenga soterramiento, porque todo municipio que lo pida tiene que tener derecho a este soterramiento, siempre y cuando sea viable, pero no entiendo que no se le permita esa integración del ferrocarril a la ciudad de

Antequera y se deje un cordón que la ahogaría poco a poco, y sobre todo que coartaría su crecimiento.

Yo solicito no sólo el apoyo del Partido Socialista, solicito el apoyo de todos los grupos de la Cámara. El Grupo Popular en esta Comisión ha sido muy sensible a otras cuestiones de soterramiento de otros municipios y siempre hemos visto bien que se apueste por el soterramiento como una vía de futuro, y sobre todo que no limite a los municipios. Espero que en este momento también recibamos esa solidaridad y ese apoyo a esta proposición no de ley de los otros grupos que están representados en la Cámara, y cómo no, del Partido Socialista.

El señor **PRESIDENTE:** A esta iniciativa hay presentada una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. Para su exposición y defensa tiene la palabra su portavoz, el señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO:** El Grupo Popular nos presenta una proposición no de ley que trata del soterramiento del trazado ferroviario del AVE en su tramo urbano en la ciudad de Antequera, pero que tiene una enorme repercusión en el trazado del eje ferroviario transversal de Andalucía, sobre todo en su recorrido entre Bobadilla y Granada y en el futuro, espero que próximo, entre Granada y Almería. El municipio de Antequera ya tiene AVE en el recorrido Málaga-Madrid en la estación de Santa Ana, en Bobadilla, que se sitúa a unos pocos kilómetros de la ciudad, que, por cierto, es donde el diseño del Partido Popular, del Gobierno Aznar y del señor Álvarez-Cascos habían previsto. Por tanto, quien quiera protestar ahora, que protestara en el momento en que el Partido Popular acordó que el AVE por Antequera pasara por Bobadilla y no por la ciudad. Aquí, aunque se sea muy joven hay que tener un poco de memoria. Y por tanto el municipio de Antequera está conectado con toda la red de alta velocidad de España, y nos congratulamos por ello.

Ahora el trazado en discusión es para continuar el AVE desde esta estación hasta Granada, y en el recorrido el trazado previsto y aprobado por el Ministerio de Fomento se acerca a la ciudad por el norte dotándola de una nueva estación en el casco urbano. Antequera será de este modo municipio con dos estaciones de AVE y unos servicios ferroviarios de primera calidad. Y nos alegramos por ello. Pero de lo que no nos alegramos es de que, una vez aprobado el estudio informativo del tramo Bobadilla-Peña de los Enamorados en septiembre de 2008, con declaración de impacto ambiental favorable aprobada en junio de 2008, después de que el trazado haya sido sometido tres veces, señorías, tres veces a información pública con distintas alternativas de trazado (una en 2001 con Álvarez-Cascos, del Partido Popular; otra en julio de 2006; y una tercera en julio de 2007), después de que a petición del alcalde socialista de Antequera se hiciera el estudio de viabilidad del soterramiento que solicitaban diversos colectivos, y

cuyo informe remitido por el ministerio en diciembre de 2007 declaraba inviable el soterramiento por razones de brutal sobreprecio económico, por problemas arqueológicos y afecciones a los acuíferos de la vega, ahora el Partido Popular quiera que empecemos de nuevo. Para el Partido Popular parece que diez años no son nada. Tres informaciones públicas, lo normal; y los acuerdos tomados revisados una y mil veces. Los ciudadanos, especialmente los granadinos, están mosqueados. Y los diputados socialistas especialmente, porque hemos seguido de cerca esta aventura de construir la alta velocidad entre Antequera y Granada. Y esta historia está repleta de burlas y trapacerías del Partido Popular y del Gobierno del señor Aznar y su ministro de Fomento, Álvarez-Cascos.

Señorías, permítanme un breve recordatorio. El primer estudio informativo lo presenta Álvarez-Cascos en 2001 y lo aprueba en febrero de 2004, días antes de las elecciones; y desarrolla el mejor invento para bobos de cualquier ministro de Fomento, invento aplaudido por el PP granadino y malagueño con entusiasmo: cuatro fases de construcción, empezando por vía única en todo el trazado, con túneles y viaductos aptos para vía única, que posteriormente, en la cuarta fase, con terminología claramente futurista y de película de ciencia-ficción, sería vía doble. De este modo el AVE Bobadilla-Granada sería un prototipo especial único en España, un AVE de una sola vía. ¡Qué mala suerte la nuestra, la de los granadinos, que nos hubiera tocado un Gobierno del PP que hacía el AVE únicamente para Granada con una sola vía!

¿Qué pasa con el trazado de Bobadilla-Peña de los Enamorados en esta propuesta del Partido Popular de Álvarez-Cascos? El estudio informativo dice que el trazado actual es aceptable, salvo las curvas de acceso, a la salida de la estación de Antequera, de muy difícil mejora al encontrarse en un entorno semiurbano. Ustedes se preguntarán con razón si la propuesta de Álvarez-Cascos, del PP, era soterrada, al menos los cinco kilómetros que pide esta PNL del PP. No, señorías, no lo era; entonces se le olvidó. Entonces el ferrocarril que iba más al sur en la actual estación no suponía crear una fractura ya absoluta en el tejido urbano de Antequera, ¡qué horror!, ¡no, eso no pasaba con el Partido Popular! Tampoco pasaba que se rompiera la vega, no, no. Con los AVE del Partido Popular se era respetuoso con la vega, era crear un nuevo paisaje. ¿Qué pasa ahora? ¿Que la propuesta es insufrible, el diseño inabarcable porque lo ha propuesto la ministra Magdalena Álvarez? ¿Qué burla es esta a la inteligencia y a la racionalidad? El PP pide soterrar en cinco kilómetros, señorías, el AVE para salvar la vega y su paisaje. ¡Qué precedente para toda España! ¿Es que nada más hay vega en Antequera? ¿Y la vega de Granada, y la vega de Córdoba, y la de Sevilla, y la de Almería, y las que hay en las poblaciones de Aragón y de Castilla-La Mancha y de Castilla y León? ¿Es que el AVE lo vamos a convertir en un metro soterrado? ¡Pero qué falta de inteligencia y de rigor! Además,

este soterramiento tiene un costo adicional estimado entre 60 y 100 millones de euros y Antequera se los merece, por supuesto, pero regálenselos a los antequeranos, no los entierren para algo inútil. Hay informes ciertos de que el soterramiento afecta a yacimientos arqueológicos, de que ocasionaría problemas en el funcionamiento de los acuíferos de la vega, problemas que supondrían, señorías, un retraso estimado entre tres y cuatro años en la llegada del AVE a Granada, es decir nos iríamos a 2015-2016. El PP sabe mucho de yacimientos arqueológicos. En su primera propuesta de AVE de Álvarez-Cascos se pasaba por encima de catorce yacimientos arqueológicos. Y sabe mucho también de acuíferos, ya diseñó el trazado por el valle de Abdalajís, que las universidades estudian como tratado hidrogeológico de aguas subterráneas, por los acuíferos a que afectaba.

Señorías, el Grupo Parlamentario Socialista respeta plenamente el derecho de los ciudadanos de Antequera, sean veinte o ciento cincuenta, a defender el modelo de ordenación del territorio y su diseño a su paso por el municipio, pero, con todo respeto, creo que lo tienen que hacer de manera reglada, como todos los demás ciudadanos de España, con alegaciones en las informaciones públicas previstas, solicitando estudios complementarios a la Administración competente si hay dudas razonables y no torpedeando la solución de infraestructuras que son indispensables para el desarrollo de otras provincias y de otras muchas ciudades. Lo que hace el PP con esta PNL es, si me lo permiten y sin acritud, filibusterismo, trayendo una iniciativa al Congreso cuando ya está acordado el trazado y elaborándose el proyecto constructivo, con todos los parabienes necesarios, incluso del Pleno del Ayuntamiento de Antequera, haciéndose portavoz no se sabe muy bien de quién, quizá de las doscientas personas que lograron concentrar hace unos días en la puerta del ayuntamiento.

El diputado interviniente del Partido Popular, don Ángel Luis González Muñoz, es antequerano, y además concejal del ayuntamiento; quizás está haciendo currículum para las municipales, pero le puedo asegurar que a la mayoría de la población le está haciendo la puñeta, sobre todo a los granadinos, intentando torpedear un proyecto que tiene una solución razonable y que está acordado por los órganos competentes para hacerlo, Ministerio de Fomento —y voy terminando ya, señor presidente— y Ministerio de Medio Ambiente; con ánimo de intentar llegar a un acuerdo que le permita al portavoz del Partido Popular y a su compañera diputada por Granada, señora Santa Ana, salir del atolladero, le hemos propuesto una enmienda que reitera la salvaguarda de los legítimos intereses de Antequera y que permite, mediante el semisoterramiento, dar una solución viable al paso del AVE por la ciudad de Antequera, y a la construcción de una nueva estación de ferrocarril a 400 metros al norte de la actual. Un lujo, sin duda, para una ciudad de lujo como Antequera.

El seguimiento del proyecto constructivo permitirá pulir la propuesta, aceptar plenamente la demanda del alcalde de la corporación y de toda la ciudadanía. Esperamos el apoyo de SS.SS. a esta enmienda, y en todo caso al rechazo de una propuesta que es una soflama de campaña electoral municipal, en la que este Congreso de los Diputados en modo alguno debe intervenir.

El señor **PRESIDENTE**: No observo que esté en la sala ningún portavoz de los grupos Mixto, Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, Vasco (PNV) ni Catalán (CiU). Por lo tanto tiene la palabra el autor de la iniciativa, el señor González.

El señor **GONZÁLEZ MUÑOZ**: La verdad es que estoy un poco atónito, porque durante la intervención del portavoz del Grupo Socialista lo único que he escuchado han sido improprios, mentiras, falsedades, falta de rigor en algunas cosas que ha dicho, y sobre todo una conspiración. No se preocupe, señor Pezzi, que no tengo el mínimo interés municipal, pero sí, evidentemente, represento con orgullo a los ciudadanos que me depositaron la confianza en las elecciones municipales y al Ayuntamiento de Antequera, al que usted ha obviado y no se ha referido en todo momento. Hay un acuerdo plenario mayoritario, unánime, de todos los grupos, el suyo incluido, señor Pezzi, en el que abogan por el soterramiento del AVE a Antequera. De verdad, señor Pezzi, esto no es una falta de rigor, no es una soflama, no es lo que usted dice; esto es una falta de respeto a los antequeranos. Lo ha dicho usted que no es diputado por la provincia de Málaga. Intenta crear aquí un problema entre los malagueños y los granadinos, los granadinos y los malagueños. Señor Pezzi, ¿le suena Loja? Está en Granada. Cuente usted lo del proyecto de Loja. Cuente cuántos años llevan retrasando el proyecto por Loja. Cuente lo de la variante de Loja, señor Pezzi. Ilumínenos, señor Pezzi; ilumínenos sobre los acuíferos también de la variante de Loja. Ustedes terminaron la obra al AVE de Málaga. ¿Sabe S.S. quién tenía la responsabilidad? ¿Sabe quién hizo nefastamente sus labores en el túnel que usted antes citaba, señor Pezzi?

La realidad es que aquí el señor Pezzi ha intentado desviar lo que verdaderamente importa a los ciudadanos de Antequera. Cuando el señor Pezzi se manifiesta, seguramente va con cuatro amigos y esos cuatro amigos son muy valiosos, pero cuando la sociedad antequerana se manifiesta tiene el arrojo de faltarle al respeto a agentes cualificados de la sociedad antequerana. El señor Pezzi sabe perfectamente que una cosa es lo cuantitativo y otra lo cualitativo. Y cuando uno hace una exposición pública y van los presidentes, el secretario general de UGT, Comisiones Obreras, CGT, la Asociación de Empresarios de Antequera, la Asociación del Polígono de Antequera, los grupos representantes mayoritarios, que son la mayoría del Ayuntamiento de Antequera, entenderá que, evidentemente, no hay que contarlos como ovejitas; quien es presidente de una asociación

responde públicamente de la representación de esa asociación y de sus asociados. Al señor Pezzi le molestan mucho esas costumbres democráticas, le molestan mucho las costumbres democráticas. Cuando es suyo, pues sí, pero cuando es del otro, pues ya no. En el Partido Popular respetamos tremendamente cuando es del uno y cuando es del otro. Yo lamento sinceramente...

El señor **PRESIDENTE**: Debo recordarle, señor González, que este turno es para fijar posición en relación con la enmienda presentada.

El señor **GONZÁLEZ MUÑOZ**: Sí, voy a fijar la posición. Lamento sinceramente que el Grupo Socialista presente esta enmienda que no dice nada, que dice que va a impulsar la ejecución de la obra del AVE Bobadilla-Granada. Está bien que la impulse después de seis años de retraso teniendo la gestión de gobierno. Además, habla de los yacimientos arqueológicos. Voy a ser un poco perverso y voy a desvelar la conversación que he tenido con el señor Pezzi antes de empezar la Comisión, en la que me decía: Bueno, es que allí hay yacimientos arqueológicos. Le respondí: No, no hay ningún informe. Y me contestó: ¡Hombre!, es que si excavas, a lo mejor, algo te encuentras. ¡Claro!, y si excavas, a lo mejor, algo no te encuentras. ¡Ah, bueno, hay razón! —me respondió—. Pero es que yo tengo que defender que hay yacimientos arqueológicos. Esa es la razón de peso del Partido Socialista para no apostar por una infraestructura importante para el municipio de Antequera. Luego, vístalo como quiera, póngale el gorrito o lo que quiera, pero desde luego los antequeranos van a saber muy bien que los diputados de la provincia de Málaga no han defendido un proyecto para un municipio importante de la provincia de Málaga, que un diputado del Partido Socialista lo único que busca son excusas para tapan la ineficacia del Ministerio de Fomento y el retraso del AVE después de seis años gobernando y teniendo la responsabilidad de poner en marcha el proyecto, e intenta salvarle las vergüenzas al alcalde de Antequera, que no va a estar muy contento porque pesa poco en su partido, ya que no ha conseguido que sus compañeros de partido apoyen algo que él ha apoyado como alcalde en el Pleno del municipio de Antequera. **(El señor Pezzi Cereto pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra por un minuto.

El señor **PEZZI CERETO**: Presidente, por alusiones *ad hominem*, personales. Me bastará con que retire de su discurso que no estamos de acuerdo con las costumbres democráticas. El Grupo Socialista no acepta ninguna reconvencción sobre nuestro nivel democrático en ninguno de los niveles. Yo creo que quizá su juventud y su falta de costumbre de los usos parlamentarios le ha hecho desbarrar un poco. Como ha desbarrado diciendo que va a hacer pública una conversación privada. Llevo

casi veintitantos años de parlamentario, y hay unos usos y maneras; las conversaciones privadas entre los parlamentarios son privadas. Si lo va a usar públicamente, sencillamente no se habla con S.S. porque no es de confianza, no es leal, no sabe cómo se comporta una Cámara a la hora de ver si hay acercamiento en las enmiendas.

Yo soy diputado por Granada, pero represento a la soberanía de España; y represento tanto a los ciudadanos de Antequera como a los de Málaga como a los de Teruel como a los de Cataluña; represento a España, a su totalidad, no solo a los de mi provincia, que me han elegido. Por tanto, estoy plenamente con el respaldo para hablar —en este caso porque mi grupo me lo ha asignado— de un tema de esta complejidad. He aportado lo más valioso en este tema y termino: que el estudio informativo ha sido aprobado con informe favorable de declaración de impacto ambiental por el ministerio que tiene la competencia. No podemos venir aquí y decir: No estoy de acuerdo con la arqueología, con el estudio medioambiental, con el soterramiento o con el semisoterramiento. Los organismos competentes ya lo han acordado. Señorías, esto es una barrabasada del Partido Popular, que intenta una vez más que no llegue el AVE a Granada, y se lo vamos a impedir por todos los medios.

El señor **PRESIDENTE**: Señor González, tiene usted un minuto justo.

El señor **GONZÁLEZ MUÑOZ**: Señor presidente, no ha sido mi intención ofender al diputado del Partido Socialista. No lo pongo en duda sino que califico un hecho desde mi visión personal: que cuando no se ve legítimo un tipo de manifestación en el que están los representantes de muchos ciudadanos de Antequera y sí se ven legitimados otros, uno va tuerto por la vida y no ve el campo. Por lo tanto, si se respetan unas cosas, pido también que se respeten otras porque el comentario ha sido bastante despectivo hacia esos doscientos antequeranos que se estaban manifestando el otro día en Antequera.

A lo mejor, he cometido un desliz, pero no hemos mantenido una conversación privada. Me ha venido a preguntar el posicionamiento de mi grupo sobre el tema, pero no me ha hablado de confidencialidad, ni ha mencionado que de eso no se tenía que hablar. Llevo poco tiempo en esta Cámara, pero creo que es una falta de rigor en esta Cámara no decir la verdad. Y se están haciendo aquí alusiones a un tema arqueológico cuando en el informe no aparece nada al respecto. Y leo: El promotor ha realizado un informe de viabilidad del soterramiento, que se incluye en el expediente informativo público y oficial y en el que se concluye que se produce un incremento de costes demasiado elevado. Pues que diga la verdad: no soterramos porque nosotros no invertimos en Antequera, no invertimos en la provincia de Málaga, y cuesta mucho dinero. Pero que no hable de las posibilidades que no son ciertas, porque repetir una mentira es una falta de respeto a los miem-

bros de esta Comisión y a quien nos ve por los medios de comunicación, es tomar el pelo a los ciudadanos y es también es una falta de comportamiento ético y moral en esta Comisión.

— **REFERIDA A QUE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA) ESTABLEZCA PARQUIN GRATUITO EN LOS DIFERENTES AEROPUERTOS INSULARES DE LOS ARCHIPIÉLAGOS CANARIO Y BALEAR PARA DESPLAZADOS POR ASISTENCIA SANITARIA. (Número de expediente 161/000253.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto tercero del orden del día, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular referida a que Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea establezca parquin gratuito en los diferentes aeropuertos insulares de los archipiélagos canario y balear para desplazados por asistencia sanitaria. Para su defensa tiene la palabra el señor Reguera.

El señor **REGUERA DÍAZ**: Señorías, hay asuntos que se miran en el contexto nacional y que da la impresión de que no son tan importantes. Pero estos mismos asuntos se miran en otros contextos y sí que son importantes.

Voy a tratar de explicar una iniciativa que hemos presentado porque la consideramos justa. Los párquines de los aeropuertos no deben tener un carácter mercantilista en algunos aspectos, como, por ejemplo, en la sanidad. En las islas Canarias y en las Baleares, fundamentalmente en las islas periféricas (tanto en Menorca e Ibiza, en Baleares, como Lanzarote, Fuerteventura, La Palma, Gomera y Hierro en Canarias), las personas que tienen que recibir tratamientos sanitarios o hacerse algún tipo de exploración o consultas tienen obligatoriamente que desplazarse a las islas capitalinas, tanto Gran Canaria y Tenerife como Mallorca, en el caso de las Baleares. Los desplazamientos suelen ser de unas 20.000 personas aproximadamente en Lanzarote; 20.000 también en la isla de La Palma; en Fuerteventura en torno a unas 15.000, y se desplazan unas 5.000 personas en el archipiélago balear. Cuando estas personas se desplazan, habitualmente van en su coche y utilizan el parquin de los aeropuertos de las islas periféricas. Cada vez que una persona que envían los servicios de salud, tanto de Canarias como de Baleares, a darse un tratamiento o a ir a un especialista a estas islas capitalinas, porque es donde están las infraestructuras sanitarias más importantes en los archipiélagos, si se quedan una noche reciben una dieta por parte del Gobierno, aparte de otros gastos, de 18 euros. Pero fíjense ustedes lo injusto: dejar el coche en el aeropuerto les cuesta 20,60 euros. Es decir, 20,60 euros tienen que pagar de parquin en el aeropuerto, mientras que la dieta que se les da tanto en Baleares como en Canarias, es solo de 18 euros. Es tremendamente injusto. Es tremendamente injusto que a los canarios, que tenemos que ser-

virnos de esas infraestructuras por obligación, porque no tenemos otra posibilidad de desplazarnos a las islas capitalinas sino por vía aérea, que se nos haga también pagar ese parquin tan caro.

El Gobierno de Canarias viene reivindicando las cantidades que debe aportar al Gobierno en materia de sanidad. Está reivindicando 1.000 millones de euros dado que el Gobierno central utiliza el padrón del año 1999, una variable muy importante a la hora de financiar a las comunidades autónomas. Así como los aeropuertos canarios, que aportan al contexto de AENA en general un 30 por ciento de todo el movimiento nacional, nos parece razonable que si en Lanzarote o Fuerteventura se desplazan 20.000 personas, en La Palma 20.000, en Baleares 5.000, que cuando tengan el volante para desplazarse a un tratamiento, a consultas comparativas que se suelen hacer, que estén exentos los párquines. Es algo que consideramos justo. Y yo no dudo que el Partido Socialista, que presume de que sus políticas son siempre sociales, vaya a apoyar esta iniciativa. Y lo que me sorprende es que no haya ningún diputado de Baleares ni de Canarias que trate de defender esta iniciativa, que saben que es justa y que lo que se está haciendo en la actualidad es tremendamente injusto. Por eso pido a los diferentes grupos parlamentarios que apoyen esta iniciativa, que es perfectamente viable y que sin duda alguna será aplaudida por la población de los archipiélagos canario y balear.

El señor **PRESIDENTE**: Damos la palabra a la portavoz del Grupo Socialista señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: Quisiera empezar diciendo que esta portavoz socialista asume totalmente la intervención del portavoz del Partido Popular en lo que se refiere a injusticia, lo que pasa es que creemos que la injusticia es producida por el efecto de la insularidad, y en eso los socialistas siempre hemos sido muy sensibles. Las tasas de los aeropuertos son más baratas, por el efecto de la insularidad porque creemos que hay un *handicap* añadido a la insularidad, al movimiento de las personas que viven en las islas Canarias o en las Baleares. Por desgracia no vamos a votar favorablemente esta proposición no de ley porque AENA es un ente autónomo del Estado español. Y como saben todos ustedes —y no es necesario que lo repita, pero creo que lo voy a recordar— se autofinancia, no va con cargo a Presupuestos Generales del Estado. Por otra parte esta portavoz que les habla ha luchado mucho por tener el Estado de las autonomías, esa descentralización que tenemos hoy en España. En un tema tan importante como es sanidad, la injusticia, si acaso, la comete la comunidad en el tema sanitario, porque en general toda la sanidad pública está traspasada directamente a la comunidad y es la comunidad quien tiene que sufragar los gastos de todas las personas enfermas. La comunidad puede hacer un convenio con AENA y a nosotros nos parecería bien, pero un convenio desde la comunidad, porque quien

tiene las competencias exclusivas es la comunidad, y quien tiene que sufragar los gastos sanitarios es la comunidad. AENA lo que tiene que tener es una visión general de todo el Estado.

Quiero decirle al portavoz que se ha equivocado y que tendría que ir a su Parlamento y decirle a la Consejería de Sanidad de Canarias que hiciera un convenio con AENA y que esto no repercutiera en los usuarios. Entonces estaríamos totalmente de acuerdo y el Partido Socialista le daría todo el soporte para que la Consejería pagara, o hiciera un convenio, pero ya sería labor de consejería para que los usuarios, pudieran tener el servicio —en esto estamos de acuerdo— gratuito.

Con estas premisas, me atrevo a decirle que el Estado de las autonomías significa que tenemos que aceptar lo bueno porque nos dan dinero, pero que no podemos pedir lo que no nos corresponde. El Estado de las autonomías (lo tengo clarísimo) nos da esa descentralización que tenemos que utilizar. Sanidad es una competencia exclusiva de las consejerías de las comunidades autónomas. Y por esto pedimos que desde la comunidad autónoma se haga justicia con estos usuarios de los aeropuertos que tienen que viajar de isla a isla para ir a visitas médicas. **(El señor Reguera Díaz pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Reguera, no corresponde turno, pero si quiere decir algo, un minuto.

El señor **REGUERA DÍAZ**: Señor presidente, deseo manifestar que la comunidad autónoma está haciendo un tremendo esfuerzo para desplazar a todos los pacientes de las islas periféricas, y recordarle a la señora portavoz del Grupo Socialista que las tasas aeroportuarias las establecemos nosotros aquí, en el Congreso de los Diputados, y en el Congreso de los Diputados podemos legislar que los enfermos de las islas periféricas que tengan que utilizar el parquin del aeropuerto por obligación, puedan estar exentos. Eso lo podemos acordar aquí porque somos soberanos para ello. Y también podemos acordar aquí —y yo les invito a que lo hagan— que los 1.000 millones que reclama la comunidad autónoma en materia de sanidad los transfieran cuanto antes. Eso también se lo podemos reclamar aquí y lo vamos a hacer.

— **RELATIVA A LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD ENTRE VALLADOLID Y ASTURIAS. (Número de expediente 161/000399.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto cuarto del orden del día, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular relativa a la línea de alta velocidad entre Valladolid y Asturias. Para su exposición y defensa tiene la palabra el señor Fernández Rozada.

El señor **FERNÁNDEZ ROZADA**: Estamos ante una iniciativa que no es nueva para los asturianos y una

vez más el Partido Popular, en concreto el Grupo Parlamentario Popular, pretende dejar clara cuál es nuestra posición respecto a la misma.

La alta velocidad entre Valladolid y Gijón viene creando muchos problemas al Gobierno actual, ya que el anterior no los tenía, a pesar de las múltiples razones que los socialistas vienen dando desde hace cinco años para justificar un retraso en la llegada del AVE a Asturias, que nosotros ciframos ya en cuatro años largos, tantos como vienen gobernando y, sin embargo, el Gobierno socialista se aferra a que se están cumpliendo los plazos establecidos. La alta velocidad entre Madrid y Asturias comienza realmente su andadura en julio de 1997 con la variante ferroviaria de Pajares. El pistoletazo de salida a estas obras se produjo el 11 de febrero de 2004, con la colocación de la primera dovela en los túneles en Pola de Gordón y en Pola de Lena. Ahí, con la presencia del entonces vicepresidente del Gobierno, señor Rato, y el ministro de Fomento, señor Cascos, se comprometieron por parte del Gobierno Popular en una inversión de 1.800 millones y un plazo de ejecución de sesenta meses. Sesenta meses son cinco años, y cinco años se van a cumplir en el próximo mes de febrero.

En otra de las iniciativas se dijeron muchas cosas sobre el ministro Cascos, que no solo no comparto, sino que lamento profundamente la forma en la que algunos diputados socialistas se dirigen a quienes podrán ser criticados, podrán ser valorados de una forma o de otra, pero nunca, a mi juicio, como hizo el diputado socialista por Granada respecto a Álvarez-Cascos. Álvarez-Cascos tiene en su haber el adquirir compromisos que luego cumple; gusten o no gusten, pero luego cumple. Y en las infraestructuras en Asturias, en todo lo que supone el acceso o la llegada a Asturias con el AVE o por carretera hizo un calendario que cumplió escrupulosamente. La realidad es que desde que Cascos dejó el ministerio, cualquier atisbo de encontrar un calendario real de finalización de las obras de Asturias es imposible de conocer.

Con la llegada del Partido Socialista al Gobierno —va a hacer ya dentro de unos meses cinco años— esta obra del AVE comenzó a tener problemas. ¡Qué casualidad!, con la llegada de la señora Álvarez, doña Magdalena. La primera de forma inmediata a la toma de posesión, en abril de 2004, cuando hace suspender lo que como proyecto y obra Álvarez-Cascos tenía ya para el tramo de la salida de los túneles en la variante de Pajares, entre Pola de Lena y Gijón. Cuestión difícil, ver trazado, por dónde va a pasar, cómo entra en Oviedo, cómo acaba en Gijón... Todo esto estaba, y Magdalena Álvarez lo que hace es eliminarlo y sacar nuevamente a concurso una redacción que todavía sigue, cinco años después, los avatares, no del silencio, pero sí de la lejanía en el tiempo en el cumplimiento de los plazos.

A día de hoy es lo cierto (es por lo que traigo esta iniciativa aquí) que se desconocen los tiempos de recorrido, la velocidad que van a alcanzar los trenes, el trazado que en Asturias tendrán las vías, y todo ello con la

agravante de que oímos, algo a lo que el Partido Socialista en esta terminología en materia de infraestructuras nos tiene acostumbrados, que en lugar de hablar del AVE, hablan de un tren de altas prestaciones. Y eso nos preocupa todavía más, porque lo que Asturias quiere, lo que está proyectado y lo que necesita es un AVE, como el AVE a Zaragoza, el AVE a Córdoba o el AVE a Sevilla, el AVE a Valladolid desde Madrid, su continuidad hasta Gijón. No una alta prestación, que es un concepto que no sabemos por qué ni para qué sirve, qué tipo de prestaciones, con cuáles quiere compaginarlas, que tiene poco que ver con la alta velocidad. Para Asturias, lógicamente, defender el proyecto del AVE es hacerlo en un ferrocarril de alta velocidad en el que el viaje entre Madrid y Asturias dure menos de tres horas, permitiendo enlazar con el resto de las líneas del AVE que funcionan o lo harán en España en breve plazo, pero no conocemos aún el trazado entre las estaciones de Pola de Lena y Gijón.

El Gobierno de la nación, a pesar de todo, según declaraciones del propio presidente del Gobierno —como todos sabemos y conocemos, leonés de nacimiento—, sigue manteniendo el año 2009 como fecha para la conexión del AVE entre León y Asturias. Tal parece que esa gran obra de perforar los túneles es la obra difícil y emblemática; el atravesar el Pajares, efectivamente, que nos separa a los asturianos de León, es una obra difícil, de audacia, de riesgo y de eficacia. Por eso Álvarez-Cascos pensó que si hacemos esto, el resto forzosamente tendrá que hacerse, concedores de que el Partido Socialista nunca quiso la variante ferroviaria de Pajares, jamás estuvo en la plataforma pro defensa de la misma, ni en su vertiente leonesa, siendo secretario general el señor Rodríguez Zapatero, ni en su vertiente asturiana. Y soy testigo de excepción porque yo mismo presidí esa plataforma pro variante desde hace ya muchos años. Nunca la quisieron; la admiten ahora, están en disposición de mantener un debate sobre la necesidad de la misma. El propio Zapatero, cuando fue a ver las obras, habló de la excelencia de esa obra. Y algunos recordaron los tiempos en los que la negaba a cal y canto.

Año 2009. Estamos a la puerta del mismo. De acuerdo con los Presupuestos Generales del Estado para 2009, se ve claro que se retrasa como mínimo hasta 2013 la conclusión de la variante de Pajares. ¿Por qué? Porque en el ejercicio económico de 2009 hay partidas todavía consignadas en esta obra. Por lo tanto, aunque la excavación de los túneles acabe en la próxima primavera, quedan pendientes el montaje de la vía, la electrificación, la señalización y el tramo entre Pola de Lena y Gijón, sujeto, por lo visto, a un informe medioambiental, por dónde va a ir, cómo va a acceder en Oviedo, cómo va a llegar a Gijón y sobre todo cuándo se va a hacer esto. Es lo que más le preocupa al Partido Popular. Al igual que tenemos un calendario de fechas de llegadas del AVE a Valencia, Albacete, Cuenca, a la frontera con Francia en 2010, a Galicia, a Extremadura, a Navarra en 2012, al País Vasco en 2013, ¿Asturias por qué no tiene ese

calendario? ¿Qué razón hay para que esté marginada de la necesaria fecha de finalización de esas obras y dejarlo todo al albur de unas declaraciones que, sobre todo en procesos electorales, magnificamos y decimos incluso que puede alcanzarse en el año 2009?

Para nosotros —y ya voy finalizando— es muy importante saber cuándo se van a finalizar y cuándo podemos de verdad tener un calendario como lo tienen las demás regiones. Sabedores de que con los socialistas en el Gobierno Asturias no va a tener AVE del Cantábrico, como mínimo hasta después de 2020. Son sus propias declaraciones, no ven esa obra efectivamente necesaria. Asturias necesita saber de verdad cuándo dispondrá del AVE a la meseta. No olvidemos que se trata de un transporte destinado a captar más del 60 por ciento del tráfico aéreo entre Asturias y Madrid. Sabemos ya que no puede llegar antes de 2013. No lo sabemos exactamente —porque no tenemos un calendario— y por eso instamos al Gobierno para que nos lo diga. Es cierto que con fecha 15 de marzo de 2007 y posteriormente al año siguiente, el 18 de abril de 2008, la Junta General del Principado de Asturias, unidos el Partido Popular e Izquierda Unida, que tienen mayoría frente al PSOE, que gobierna en minoría, tomó sendas resoluciones instando a que la junta se dirigiera al Gobierno de España a fin de que en el plazo de tres meses (decían en abril pasado de 2008) elaborase un informe del estado de ejecución y previsión de finalización de los diferentes tramos de la alta velocidad Valladolid-Gijón, incluyendo la variante de Pajares y el tramo Pola de Lena-Gijón.

Quiero decir que no es nuevo. En Asturias y en el Parlamento se está con la mayoría...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández, le ruego vaya terminando.

El señor **FERNÁNDEZ ROZADA**: Sí, ya finalizo. Lo que pretendo es conseguir del Gobierno de España que haga con Asturias lo que ha hecho con otras regiones y, después de reconocer que lleva ya más de cuatro años de retraso en esta necesaria infraestructura, que pueda establecer en el plazo de un mes, como decimos en esta proposición no de ley, un calendario del estado de ejecución de las obras y las previsiones de finalización de las mismas.

El señor **PRESIDENTE**: Esta iniciativa tiene una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. Para su exposición y defensa tiene la palabra su portavoz la señora Monteserín.

La señora **MONTESERÍN RODRÍGUEZ**: Quiero tranquilizar a mi amigo y compañero, diputado por Asturias, señor Fernández Rozada. Dice que la obra de la alta velocidad entre Madrid y Asturias comenzó su andadura en 1997, sin embargo, especifica que el pistoletazo de salida se produjo el 11 de febrero de 2004 con la colocación de una dovela. Yo quiero aclarar aquí que

una dovela simbólica. El señor Cascos, en aquellos momentos ministro de Fomento, un mes antes de las elecciones generales coloca esa dovela, pero realmente no se inician las obras, y muchísimos de los tramos del AVE hasta Asturias ni siquiera tienen hechos los estudios. Por eso el PSOE hereda problemas, y el PP no tuvo problemas porque lo único que hizo fueron anuncios. Cuando colocaron la dovela simbólica prometían una inversión de 1.800 millones y un plazo de ejecución de sesenta meses, que lógicamente no podía ser real si faltaban hasta los estudios previos.

¿Qué se ha hecho desde 2004? Estoy hablando de cosas que se han hecho, que se han ejecutado. Pues bien, entre Valladolid y Burgos 102 kilómetros, que en aquellos momentos, 2004, estaban con un estudio informativo pero sin declaración de impacto ambiental; y desde 2004 a 2008 se obtuvo la declaración de impacto ambiental, se aprobó el estudio y se licitaron los proyectos de todo el trayecto. Entre Venta de Baños (Palencia) y León, en 2004 estaba también pendiente de declaración de impacto medioambiental, pero el trazado, que era de 2002 —y por eso digo que lo que heredamos han sido los problemas—, suponía importantes daños medioambientales, hasta el punto de que se tuvieron que modificar 49 kilómetros, que es un 40 por ciento del total de la longitud del trazado. Desde entonces se obtuvo la declaración de impacto medioambiental, se iniciaron los proyectos, se adjudicaron las obras, excepto aquello que tiene que ver con la integración urbana de Palencia. Y desde luego en el año 2009 todo este tramo estará en obras, excepto las integraciones urbanas.

Llegamos a Asturias. En aquella dovela simbólica, que era lo único que teníamos, vuelvo a decir que no se había iniciado ninguna obra en los túneles, ni los cuatro tramos exteriores, y en el resto del trazado no se había iniciado ningún estudio ni se contemplaba ninguna actuación; desde luego ninguna entre lo que tiene que ver entre Pola de Lena-Oviedo-Gijón. Todo lo que teníamos en esos momentos, por tanto, era una dovela simbólica, anunciada, eso sí, con mucho ruido a un mes antes de las elecciones. Por cierto, era una especialidad del señor Cascos, que era muy aficionado a avanzar calendarios que generalmente iba incumpliendo un día tras otro. En aquellos momentos, estaba motivado porque quería pasar a la historia emulando a Jovellanos, aunque estos días vemos que puede pasar a la historia por enviar mensajes que supuestamente perjudicaban a empresas. **(Rumores.)**

Desde entonces, desde 2004 a 2008, en la variante de Pajares, lo que tiene que ver con La Robla, Pola de Lena, que incluye los trayectos de acceso (25 kilómetros) y los túneles de Pajares (otros 25 kilómetros), se han iniciado las obras en estos cuatro años; en todas ellas hay un grado de ejecución del 75 por ciento; se han ejecutado 1.600 millones hasta ahora; el caleo o la perforación total del primero de los túneles se llevó a cabo el pasado 13 de septiembre. Por lo tanto, no se puede decir desde ningún punto de vista que hay un retraso sobre lo

previsto. Se han iniciado también los estudios de Pola de Lena-Oviedo-Gijón, de todas las actuaciones y la definición de los mismos. Y en cuanto a la variante de Pajares, están en obras los túneles de Pajares, los túneles de Pajares-Sotiello, Sotiello-Campomanes y Campomanes-Pola de Lena. El compañero Rozada, que es de Asturias, sabe bien de qué estoy hablando. Y esta es exactamente la realidad a día de hoy. Quiero recordar —y con ello también dejar tranquilo al señor Rozada— que el recorrido entre Asturias y León se reduce en 33 kilómetros, que se pasará de la velocidad actual de 60 kilómetros por hora a una velocidad máxima de diseño —y subrayo máxima de diseño— de 350 kilómetros por hora para viajeros y 160 kilómetros por hora para mercancías. Cuando esté terminado, sin duda se producirá un aumento de la seguridad, de la fiabilidad y de la comodidad para todos los viajeros usuarios de este AVE.

Como lo que le preocupa al señor Rozada fundamentalmente son compromisos que tienen que ver con calendario, calendario que en muchos casos es difícil de definir, porque estamos hablando de obras, como él decía, también muy complejas, podemos llegar a un acuerdo con la enmienda que habíamos presentado a una transaccional para instar al Gobierno a que emita un informe en función de unos plazos posibles en un tiempo de tres meses.

Para finalizar, efectivamente el PSOE no estuvo en ninguna plataforma, porque en este tema el PSOE nunca estuvo en la demagogia, estuvo siempre con el Boletín Oficial del Estado y con los Presupuestos Generales del Estado detrás, que es la forma de trabajar y de hacer que avancen las obras en la realidad, no en la simbología a que nos tenía acostumbrados Álvarez-Cascos.

El señor **PRESIDENTE:** Para concluir este debate tiene la palabra el autor de la iniciativa señor Fernández Rozada.

El señor **FERNÁNDEZ ROZADA:** Me gustó esta última parte del calendario de la diputada asturiana, pero con todo el cariño parlamentario le tengo que decir que está equivocada, que está cometiendo un tremendo error cuando hace juicios de valor sobre el posicionamiento del mejor ministro de la democracia en el ámbito de Fomento. Yo no hago ningún juicio de valor porque es un dato constatable, objetivo, que Álvarez-Cascos significó desde el Ministerio de Fomento lo que un ministro de Fomento debe ser: cumplidor con los programas y, sobre todo y por encima de todo, con rigor en sus palabras. Yo creo que el PSOE tiene manía persecutoria por Álvarez-Cascos porque sabe que es muy difícil encontrar dentro de las filas socialistas una persona que sea capaz de hacer un plan de infraestructuras 2000-2007 para toda España, hacer la conexión con Francia y con Portugal con una precisión y un cumplimiento en los plazos digno de encomio. De vez en cuando unas veces es insultado y otras maltratado en el ámbito parlamentario, que es

donde deberíamos recordar su trayectoria. Decir que cuando Cascos presenta un plan lo hace con no sé qué otros fines, es sencillamente no conocerle. Sus compromisos con Asturias son tan claros y evidentes que todo el pueblo asturiano lo sabe. Y yo tengo para mí la propia convicción de que la propia Monteserín también, porque viaja por todo Asturias y sabe, cuando se habla de Cascos, cómo opinan las gentes asturianas.

Respecto a la enmienda del Grupo Socialista, en nombre del grupo parlamentario estoy dispuesto a admitirla toda vez que la parte resolutive de nuestra iniciativa habla de presentar —decimos nosotros—, en el plazo de un mes, un informe detallado del estado de ejecución, del calendario de las obras y de las previsiones de finalización. La enmienda socialista alarga ese plazo hasta los tres meses. Yo me doy por satisfecho con que en tres meses los asturianos puedan saber el calendario de las obras, las previsiones de finalización y la puesta en servicio o grado de avance en todos los tramos de la alta velocidad ferroviaria entre Valladolid y Gijón. Y desde luego haremos un seguimiento especial porque Asturias no puede estar a merced de declaraciones, como hacen los socialistas, de cuándo va a acabar esto. Hay quien dice que 2009, pero los Presupuestos Generales del Estado lo retrasan a 2013. Que ese calendario sirva para que definitivamente los asturianos tengan conciencia de ese retraso imputable a un Gobierno socialista en las infraestructuras para Asturias.

— RELATIVA A LA INSTAURACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE UN CENTRO DE SEGURIDAD MARÍTIMA INTEGRAL EN LA BAHÍA DE ALGECIRAS. (Número de expediente 161/000505.)

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos al punto quinto del orden del día, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular relativa a la instauración y construcción de un centro de seguridad marítima integral en la bahía de Algeciras, Cádiz. Para su defensa tiene la palabra el señor Landaluze.

El señor **LANDALUCE CALLEJA:** Con la venia, Algeciras (Cádiz) cuenta con uno de los puertos más importantes a nivel mundial. Y esta actividad portuaria y marítima también genera una demanda formativa a diferentes niveles que hace más que aconsejable la instauración de un centro de seguridad marítima integral que facilite la formación de especialistas y a su vez también haga posible el reciclaje formativo de los profesionales para adaptarse a las nuevas normativas que surgen a nivel estatal y europeo. De hecho, profesionales marítimos instalados en Algeciras y en la comarca del Campo de Gibraltar están al día de hoy en lista de espera para poder acceder a cursos formativos.

Al margen de los perjuicios que provoca esta espera, hay que añadir el gasto económico que acarrea el desplazamiento y las estancias mientras duren los cursos a

los que acceden y a los que están obligados por la legislación vigente. Los centros de formación existentes en la actualidad están ubicados en la cornisa cantábrica, en Bamio, en la ría de Arosa y en Gijón, el centro Jove-llanos. Están alejados del sur de la Península. Estos son los centros más importantes y los únicos para ciertos cursos.

Este desplazamiento hacia el norte de la actividad formativa y esa demanda de esta formación especializada existente en la zona mediterránea, y más concretamente en los puertos del sur, hacen necesario potenciar esta zona desde el punto de vista estratégico con un centro de formación, no un macrocentro, pero sí unas instalaciones adecuadas que sirvan para alcanzar el importante beneficio que en el ámbito formativo estamos pidiendo con esta proposición no de ley. Dentro del amplio abanico de posibilidades que a nivel formativo pudiera traer consigo la instauración de un centro sobre el que hoy debatimos está la de instalar un simulador de maniobras de buques, un simulador similar en funcionamiento a los existentes para aeronaves en otros puntos de la geografía española. También se podrían realizar, señor presidente, cursos de formación y estudios sobre formación de tripulaciones de pesqueros sobre estabilidades, distribución de pesos a bordo, derrotas a seguir en función de la mar existente para evitar algunos ángulos de incidencia peligrosos, o bien cursos de perfeccionamiento de tripulaciones de todo tipo de buques, o bien cursos y estudios de incidencia y alarma sobre la fatiga en el comportamiento y, por tanto, en la seguridad marítima.

Un centro de estas características dotado de las mejoras tecnológicas permitiría cubrir el hueco formativo que en el ámbito portuario y marítimo se constata en esta zona, a lo que se suma su utilidad en materia de salvamento y accidentes marítimos y vertidos. Sobre este último, señorías, la verdadera modernización y mejora en personal y embarcaciones dedicados al salvamento marítimo empezó en el año 2002 tras la aprobación por unanimidad de una proposición no de ley que se presentó por parte del Grupo Popular, que fue defendida en esta casa y de la que fui testigo de excepción.

El Grupo Parlamentario Popular quiere también refrescar la memoria de SS.SS. con datos que avalan la petición de este centro, que deberá estar dotado con la mejor, más moderna y avanzada tecnología, con un mayor número de profesionales y mayor número de embarcaciones disponibles, para acometer desde el primer minuto actuaciones de emergencia para salvar a personas, sean los tripulantes o sean los pasajeros, a las embarcaciones, o para la lucha contra la contaminación en el caso de que se produzcan vertidos.

Tengan en cuenta, señorías, que más de 100.000 barcos navegan al año por la zona del estrecho de Gibraltar, lo que le convierte en uno de los puntos de mayor tráfico del mundo y, por supuesto, el punto de mayor tráfico de la geografía española. De esos 100.000 buques, 70.000 cruzan el Estrecho de este a oeste, y otros 30.000 buques cruzan el estrecho, por su proxi-

midad, de norte a sur. Hay, señorías, 26.000 entradas en el puerto de Algeciras; 8.000 entradas en el puerto de Gibraltar, que si pudiésemos computarlo como puerto español, sería el sexto puerto de España; hay 3.000 entradas en el puerto de Tarifa; existen 3 gasolineras flotantes; existe un tráfico indeterminado de submarinos, y en la bahía de Algeciras se mueven unos 20 millones de toneladas de productos petrolíferos al año, más de 6 millones de toneladas se utilizan en operaciones de repostaje de barco a barco, lo que se conoce como *bunkering*. No podemos tampoco obviar las más de 1.000 entradas al año que se producen en el puerto marroquí de Tanger Méditerranée (Tanger-Med), un puerto que está constatando un crecimiento exponencial de su actividad según se van desarrollando sus instalaciones. Y cuidado, que se trata de un puerto con una situación estratégica privilegiada, pero que está muy mal ubicado desde el punto de vista de la seguridad marítima, ya que donde lo han colocado interrumpe el tráfico de navegación este-oeste, con lo que aumenta el riesgo de accidentes. Tampoco podemos dejar pasar otras cuestiones de importancia como son la actividad industrial y petroquímica en la bahía de Algeciras, o la actividad de *bunkering* que antes mencionaba, asuntos todos ellos que también justifican la presentación de esta proposición no de ley.

Con todos estos datos de tráfico enorme, de los cuatro encallamientos importantes de buques, de los cincuenta vertidos sufridos en los dos últimos años, y de todos los incidentes marítimos registrados en la zona del Estrecho y de la bahía de Algeciras, a pesar de contar con magníficos profesionales en Capitanía Marítima, en la Guardia Civil del Mar, en el Servicio de Vigilancia Aduanera, en la Cruz Roja del Mar, en la Armada Española, que también colabora en los accidentes marítimos, sigue siendo necesario que apoyen la propuesta del Partido Popular y que la hagan suya, que la hagan de todos los grupos. Peticiones como que barcos de la Unión Europea con base en Malta, como el *Mistra Bay*, se unan al *Bahía 3*; peticiones de mayor número de profesionales, de medios tecnológicos más modernos y eficaces (radares, cámaras de vigilancia, programas informáticos más modernos), de embarcaciones (sean remolcadores, sean lanchas rápidas, sean polivalentes de lucha contra la contaminación y salvamento), de helicópteros de salvamento y rescate, etcétera, dotando a una base de salvamento mejor y más completa, que coordine aún más eficazmente los medios de organismos oficiales españoles y también, por qué no, se coordinen con los gibraltareños, así como con empresas privadas de la zona petroquímica cuando sea necesario. Una base más próxima a la zona donde se concentran las mayores probabilidades de accidentes y no alejada del centro de almacenamiento, cuya base logística está ahora mismo ubicada en Sevilla, hará que los más de cinco millones de pasajeros que cruzan el Estrecho en ferri o en embarcaciones rápidas cada año (algunos barcos llevan hasta 1.200 pasajeros), esos más de 100.000 buques que les comentaba anterior-

mente que navegan por estas aguas, al prestarle atención al primer puerto de España, y sabiendo que la situación se está complicando y aumentando el riesgo, estén, como les decía, más seguros con este centro integral de formación y seguridad con base en la bahía de Algeciras.

El señor **PRESIDENTE:** En este punto hay una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. Para su exposición y defensa tiene la palabra su portavoz señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Como ya ha dicho el anterior interviniente, el portavoz del Grupo Popular, la bahía de Algeciras, por su enclave geográfico y por ser uno de los puertos más importantes del Mediterráneo, alberga hoy por hoy los medios más modernos, la vanguardia de los instrumentos y de los medios de salvamento marítimo. Se ha hecho referencia al año 2002, a un debate en Pleno sobre moción consecuencia de interpelación en la que se pedía aumentar dichos medios. Desde entonces se ha producido un incremento que hace que hoy por hoy la bahía de Algeciras y, por extensión, la provincia de Cádiz, cuente con los medios de salvamento y seguridad marítima más importantes de los que dispone nuestro país.

Al Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Tarifa, que proporciona cobertura al dispositivo de separación de tráfico del Estrecho, se le une el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Algeciras, que está integrado en un espacio de control portuario que alberga a toda la bahía; porque efectivamente Algeciras es uno de los puertos más importantes del sur de Europa, que actúa como nodo intercambiador en los tráficos de mercancías, y muy especialmente en el de contenedores. Y de ahí el que en los últimos años se hayan incrementado de una manera espectacular los medios para luchar contra la contaminación marina, los vertidos y los accidentes marítimos.

Tengo que recordar, señorías, que dicho puerto de Algeciras dispone del buque polivalente más moderno y más importante en la lucha contra la contaminación, el *Miguel de Cervantes*, buque polivalente de lucha contra la contaminación, de alta potencia de tiro en operaciones de remolque, con 128 toneladas de tiro a punto fijo, que incorpora brazos de recogida mecánica de hidrocarburos en el agua y tanques para almacenar el producto recogido, que por su equipamiento, potencia y servicio es una formidable plataforma para todo tipo de operaciones marítimas. Tengo que recordar al señor portavoz del Grupo Popular que dicho buque, el más importante de los medios de lucha contra la contaminación en España, entró en funcionamiento en el año 2006, concretamente en enero; lo hizo bajo la mano de un gobierno socialista. Además de estos medios, se dispone de otros muchos más de lucha contra la contaminación. Con base en Algeciras se encuentra el *Salvamar Algeciras*. También en el ámbito aéreo, Sasemar 101 dispone de un avión *CASA CN-235* específicamente dotado y configurado

para las labores de salvamento, prevención y lucha contra la contaminación, que opera en la bahía de Algeciras; la bahía de Algeciras tiene un personal asignado para estas labores de lucha contra la contaminación de 17 personas. Y así podría estar citando muchísimos más medios. Pero no podemos caer (por mucho que el señor diputado del Partido Popular sea de la ciudad de Algeciras, yo también lo soy) en el localismo en el salvamento marítimo, porque flaco favor haríamos en un ámbito global como en el que vivimos y en una lucha integral como esta de la que estamos hablando. Sería recomendable partir de una premisa de la que erróneamente parte en su exposición de motivos el ponente del Partido Popular, y es que el Centro de Seguridad Marítima Integral de Jovellanos es un centro de ámbito nacional, yo diría, incluso por sus características y su formación, internacional, que está abierto no solo al personal de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, sino a cualquier colectivo de ámbito marítimo y portuario que quiera recibir formación. Considerando la posición adelantada de España frente a otros países europeos que no disponen de un centro de estas características tan completo en cuanto a su capacidad y su respuesta, la petición del ponente del Partido Popular no tiene razón de ser.

Señorías, estamos hablando de una serie de medios que hacen que hoy por hoy dicha bahía de Algeciras esté a la vanguardia en la lucha contra la contaminación y los vertidos en los medios marinos. El ponente del Grupo Popular ha hablado de accidentes marítimos, pero no ha dicho que esos dos últimos accidentes marítimos se han debido no a la falta de medios, se han debido a vientos huracanados, que así han sido catalogados por las compañías aseguradoras, que han hecho que deriven a las rocas y encallen; y que la actuación en uno de ellos ha sido tan rápida que tan sólo en nueve días el buque estaba fuera de donde había encallado. Flaco favor se hace con esta propuesta a la imagen de ese puerto en el que tanto se le llena la boca al Partido Popular diciendo que es el primer puerto de España, pero que luego, a la hora de magnificar accidentes marítimos, que nada tienen que ver con el *Prestige*, sino a condiciones climatológicas huracanadas —así fueron catalogadas—, venga aquí al Congreso de los Diputados propiciando una proposición no de ley que parece que aquella zona carece de dichos medios para albergar situaciones como las que se dieron ahora en estos recientes temporales.

Pediría al Grupo Popular que aceptase la enmienda del Grupo Socialista, porque no es verdad que haya listas de espera para ir al centro de Jovellanos. Muy al contrario: solamente en estos momentos, a fecha de hoy, la única lista de espera que se encuentra pendiente en el centro de Jovellanos es la relativa al curso de operador restringido para pescadores, curso que se ofrece en otros centros de España también. Centros que en la provincia de Cádiz se encuentran homologados, multitud de ellos, para impartir los cursos de los que se está hablando. Es incierto lo que acaba de decir el Grupo Popular hasta el

punto de que colectivos tan acreditados en la lucha contra la contaminación y que facilitan estos cursos, como UGT, públicamente han tenido que salir a desmentir y a aclarar la petición que hoy se hace aquí por parte del Grupo Popular. Tengo que recordar que además en la provincia de Cádiz se encuentra ubicada la Facultad de Náutica y Ciencias del Mar, la Escuela de Formación Náutica Pesquera, la Escuela de Ingeniería Técnica Naval y multitud de centros homologados que convierten la provincia de Cádiz en una provincia con una dotación singular en el ámbito de la seguridad marítima, cubriéndose prácticamente todo el espectro de cursos.

Señoría, esta propuesta lo único que hace es dividir y aumentar la relación coste-eficacia, que no tendría sentido. Por tanto, rememos en el mismo sentido, nunca mejor dicho, hablando del mar, y acepten ustedes la propuesta que les planteo en la enmienda de sustitución y que dice: El Congreso de los Diputados inste al Gobierno a mantener en todo momento, como hoy se tiene, el mayor nivel de dotación humana y material en materia de seguridad marítima en la bahía de Algeciras, de manera que se garantice el mayor grado de operatividad en cualquier episodio de accidente marítimo, vertidos o contaminación marina.

El señor **PRESIDENTE**: Les recuerdo y reitero que, a efectos de votación, las posibles transacciones se trasladan a la Mesa para poder votarlas; de lo contrario, lo haríamos en los términos en que están las distintas iniciativas.

El señor Landaluze tiene la palabra.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Sí, señor presidente, para comentar sobre la enmienda propuesta por el portavoz del Grupo Socialista, quiero decir que esta enmienda es nada más y nada menos que un brindis al sol. Desde el Grupo Popular pedimos para nuestra tierra trabajo, empleo, actividad marítima, actividad portuaria, seguridad y también medio ambiente protegido.

Hemos hecho referencia en mi intervención primera a los últimos encallamientos importantes, pero aquí está la relación de abordajes y accidentes desde el año 2000, y ni más ni menos que tienen ustedes veinte barcos afectados por abordajes o accidentes, siete barcos hundidos o encallados y numerosos accidentes con vertidos. Nosotros pedíamos en esta proposición no de ley algo que la situación geográfica del puerto de Algeciras, que trataba de deslocalizar el portavoz del Grupo Socialista, no cambia la realidad porque le es imposible cambiarla. Esa situación geográfica, el volumen del propio tráfico compuesto de buques de tipología muy variada, tanto en pasaje como de cargas peligrosas, el hecho de que acoja en sus aguas un fondeadero importante y que en la bahía estén situadas industrias potencialmente contaminantes, como la propia refinería de petróleo, hace que concurra en la población una especial sensibilidad hacia los problemas causados por los accidentes marítimos que originan derrames y conta-

minación marítima en sus aguas, y que deben añadirse a los provocados por procesos operacionales. Estas circunstancias se unen al elevado número de accidentes ocurridos con los pesqueros, a lo que no he hecho referencia en la primera intervención. Los pesqueros han tenido 25 víctimas mortales por ahogamiento y hasta el momento la autoridad marítima no ha tomado medidas para explicar suficientemente a los pescadores la necesidad de respetar las condiciones de operación de sus embarcaciones, que se indican en el acta de estabilidad correspondiente. Por otra parte, el 80 por ciento de los accidentes marítimos están provocados por el factor humano, que en gran medida tiene relación con la fatiga. También el hecho de que las tripulaciones cada día sean más plurinacionales, con diversas lenguas y culturas, representa una dificultad adicional para entender los cursos modelo de la OMI y las órdenes emanadas de los capitanes y la importancia de su observancia.

Por ello, señor portavoz del Grupo Socialista, es por lo que vamos a rechazar esa enmienda que usted presenta y vamos a seguir pidiendo que todos trabajemos por esta situación especial que se crea en ese tráfico número uno de nuestra geografía nacional. He de decirles que, bueno, que debemos trabajar por Algeciras, que debemos trabajar por el Campo de Gibraltar, que debemos trabajar por Cádiz, que debemos trabajar por los intereses generales y no por defender las siglas del Partido Socialista, porque flaco favor le hacen a la situación que estamos demandando. **(El señor De la Encina Ortega pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor De la Encina, tiene usted un minuto.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Quería decirle simplemente que las siglas del Partido Socialista se defienden como está haciendo este Gobierno: aumentando espectacularmente los medios en la lucha contra la contaminación en la bahía de Algeciras, situándolo hoy por hoy en el lugar de España con mejor dotación de recursos humanos y materiales.

Señor Landaluze, no me haga usted recordarle la historia, ¿o quiere que le recuerde el año 2002 y 2003, con un Gobierno del Partido Popular, donde se llegaron a producir en verano, solo en verano, 43 vertidos, hasta el punto de que el subdelegado del Gobierno, a la sazón del Partido Popular, llegó a decir irrisoriamente a los ciudadanos que fueran a las playas con una botellita de aceite para limpiarse los pies después del baño? Que fue el choteo de toda España. Entonces, no me venga usted aquí con la demagogia, porque la historia no la puedo olvidar. Hasta el año 2003, usted sabe que los vertidos era una constante diaria. Desde entonces hasta hoy los vertidos han dejado de existir, y usted mezcla vertidos con accidentes marítimos.

— **SOBRE EL TRANSPORTE FERROVIARIO ENTRE BARCELONA Y MADRID. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000521.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 6.º del orden del día, que es una proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre el transporte ferroviario entre Barcelona y Madrid. Para su exposición y defensa tiene la palabra su portavoz, señor Herrera.

El señor **HERRERA TORRES**: Esta proposición no de ley obedece precisamente a una concepción que nosotros hemos criticado, pero que una vez puesta en práctica se ha constatado. Entendemos que hoy existen trayectos en los que el AVE aparece más como un negocio que no como una oferta de servicio público, especialmente en aquellos donde hay mucho tránsito, en los que se desplazan miles de personas a diario y en los que realmente existía una capacidad de hacer negocio que podríamos decir que era extraordinaria.

Este es el caso del trayecto entre Barcelona y Madrid, prácticamente capitalizado durante décadas por el puente aéreo y que, obviamente, con la irrupción del AVE ha conseguido que muchas personas pasen a tomar el AVE, a coger el AVE en vez del puente aéreo. Hasta aquí una buena noticia, teóricamente, si no hablamos de las consecuencias sociales, de la realidad de la expulsión de miles de personas hacia el avión o hacia el autobús. No soy yo quien lo dice. Hoy un periódico estatal, editado y realizado en Cataluña, habla en su titular Ejecutivos al AVE, mochileros al avión. Y es así: hoy la realidad es que en el trayecto Barcelona-Madrid, esas 50.000 personas, catalanes o catalanas que viven en Madrid y se desplazan de forma regular a Cataluña, esas personas ven cómo de forma habitual tienen que coger el avión para ir con precios razonables y competitivos. Para que nadie se llame a engaño, hace apenas unos minutos he pensado en una persona que podría ir este fin de semana a Barcelona en trayecto de AVE; lo hemos mirado hace nada, hace escasamente unos minutos; la ida y vuelta en horarios de 7 de la mañana y de 7:30 de vuelta, a no ser que ustedes quieren que coja el peor de los trenes, era de 158 euros; en avión apenas llegaba a los 100; hace diez minutos.

Nosotros lo que planteamos es que se ha intentado suprimir, y esa es una realidad, la circulación ya del Estrella Costa Brava más de una vez; finalmente no se ha conseguido. Que a la entrada en funcionamiento del AVE se suprimieron los Altaria y los Alvia, y que los precios para estos últimos estaban por debajo de los 100 euros ida y vuelta en un trayecto que, al menos en un viaje al día, empleaba menos de cuatro horas. Si se comparan los precios, antes de que entrara en servicio el AVE Barcelona-Madrid, el día 23 de febrero de 2008,

resulta que el Alvia tardaba tres horas cincuenta y cinco minutos y costaba 90 euros ida y vuelta, en la tarifa básica, en la tarifa tomada sin necesidad de que fuese esta una tarifa especial. En cambio, la oferta del AVE se compone de trenes directos con un tiempo de viaje de dos horas treinta y ocho minutos, 198 euros ida y vuelta, y otros no directos, con cuatro paradas, que tardan tres horas y veinticuatro minutos, a un coste de 168 euros ida y vuelta. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les agradezco que mantengan silencio. Tiene la palabra el señor Herrera.

El señor **HERRERA TORRES**: En el primer caso el tiempo de viaje se ha reducido en un 35 por ciento y el precio ha aumentado un 120 por ciento. En el segundo caso el tiempo de viaje se ha reducido un 15 por ciento y el precio de viaje se ha aumentado un 80 por ciento. Se reserva, por tanto, el trayecto ferroviario Barcelona-Madrid, como ustedes ven, a aquellos que pueden pagar dichos precios. Sobre el precio del AVE, además existe un estudio realizado por la plataforma por el Transporte Público, la principal plataforma de defensa del transporte público a nivel catalán y una de las principales, diría yo, a nivel estatal, en el que se explica que el precio de este trayecto en AVE es el más elevado de Europa en relación con trayectos parecidos en billetes comprados con un mes de antelación. En su estudio hace una comparativa entre el Burdeos-París, entre Marsella-París, Londres-París, Francfort-Berlín o Barcelona-Madrid, y en todos ellos lo que nos encontramos es que el índice de precio del Barcelona-Madrid es el más elevado, porque es verdad que, a diferencia de dos corredores, es donde existe mayor demanda.

A esto se le suma además otra realidad: las ofertas de Internet. Hoy las ofertas de Internet son escasas; la propaganda de Renfe nos dice: Hemos ofertado 68.800 plazas de tarifa estrella en dos meses. Si ustedes valoran esta superoferta y analizan el porcentaje que representa, se encontrarán con que es un 5,3 por ciento del total de las plazas; y siempre y todas ellas en los horarios más extremos, a las seis de la mañana. Llama poderosamente la atención además la realidad de periodistas, de conocidos, de amigos que cogen el tren precisamente en horas que no son tan transitadas, y cómo esos trenes en determinadas horas van relativamente vacíos. Me explicaba un periodista amigo, residente en Madrid pero que vive en Barcelona, que ayer mismo a las ocho de la tarde, en su vagón iban 15 personas, clase turista, en el AVE Barcelona-Madrid; precisamente porque en esas horas el AVE no tiene una ocupación relevante. A esto se le suma un hecho que desde nuestro punto de vista no es nada anecdótico. Se produce una situación bastante inverosímil: en el portal rumbo.es se encuentran ofertas a precio más reducido que las propuestas que tienen a Renfe. El portavoz socialista me dirá que ha habido casos en que no; pero mire, le voy a poner un caso sacado ahora mismo. El ejemplo que le explicaba del traslado de

viernes, salida a las cuatro, y lunes, salida a las siete. Pues sí, en rumbo.es, sacado hace un cuarto de hora, es más barato, en este caso apenas diez euros más barato. Esto lo que significa y lo que expresa precisamente es el mal funcionamiento de la operatividad de Renfe.

Quinto elemento, sobre los resultados de esta política ferroviaria: El resultado es que nos encontramos con que el AVE acaba siendo un AVE para aquellos que se lo pueden pagar, lo que hoy ilustra este titular: Los ejecutivos al AVE, los mochileros al avión, cuando no al autobús. Hay un trasvase desde el tren hacia el autocar con 24 servicios diarios Barcelona-Madrid a 47 euros ida y vuelta, siete horas treinta el trayecto. Fíjense ustedes, me acuerdo aún cuando la ministra de Fomento explicaba el ejemplo del AVE como la lucha contra el cambio climático, las repercusiones que ello tiene cuando estamos enviando pasajeros que podrían coger el AVE al avión o al autobús, al autocar. Esta es la realidad.

¿Qué queremos? Lo que planteamos es introducir una tarifa en hora valle en el trayecto Barcelona-Madrid aplicando descuentos diarios fijos en las horas con menor demanda, con tarifas que supusiesen el coste actualizado de los precios entonces del Alvia y del Altaria, en viajes de ida y vuelta. Sabemos que la oferta es mejor, pero a la vez entendemos que la Administración, y en este caso Renfe, debería garantizar que el volumen de personas que pueden acceder a este servicio sea el equivalente a las personas que antes viajaban en el Altaria. Habría otra opción, que es poner el Altaria y el Alvia garantizando precisamente que en esas tres horas y cincuenta y cinco minutos se pudiese viajar, pero entiendan ustedes que con el volumen de plazas desocupadas que hoy tiene el AVE en horas valle podríamos hacer innecesaria la opción de poner el Altaria. A nosotros no nos importaría esa otra opción, pero entendemos precisamente que existen plazas suficientes en esas horas valle que permitirían ganar el volumen de las personas que antes se desplazaban con el Altaria y con el Alvia, haciendo en definitiva que esas personas no se desplacen hacia el autocar o hacia el avión; introduciendo, por supuesto, descuentos para familias y grupos, y asegurando una tarifa web asequible para todos los viajeros.

Digo ya que nosotros lo que no vemos es, por supuesto, la enmienda del estudio, ese estudio permanente donde hay veces que nos sitúan las enmiendas del Grupo Socialista, o mejor dicho del Ministerio de Fomento, estudiar qué vamos a hacer...; no, se trata de actuar. A la vez entendemos que tampoco se trata de dar un mandato genérico en torno al incremento de plazas. Nosotros solo pedimos una cosa: que las plazas que se oferten a precios razonables, a lo que antes costaban el Alvia y el Altaria con precios actualizados, sea el equivalente a las plazas que se ofertaban para el Altaria y el Alvia hace apenas unos meses. Es más, incluso estaríamos dispuestos a entender que el incremento tendría que ser el 15 por ciento, que es el 15 por ciento que ha disminuido el tiempo en el paso del Altaria al AVE. Es decir, si antes costaba 90 euros, tendríamos que actualizarlo de acuerdo

al IPC, y quizás incluso deberíamos añadir el 15 por ciento del tiempo que se ha ahorrado en el AVE con más paradas respecto al Altaria anterior. Eso podría incluso entenderse, pero lo que sí es fundamental es que lo que apruebe esta Comisión sea un mandato explícito para que se oferte el equivalente de plazas que, como mínimo, antes se ofertaban por el Altaria y el Alvia.

Acabo ya, señor presidente. En Madrid existen, lo decía antes, 50.000 personas que residen en Madrid y que van de forma regular, fines de semana, a Cataluña. Entendemos precisamente que lo que tiene que hacer el Gobierno es garantizar esa oferta pública, este servicio público que se ha dejado de prestar. El problema que tiene el corredor Barcelona-Madrid es que seguramente es un negocio redondo, y digo el problema porque no son necesarias otras políticas para que salga rentable, hoy es muy rentable, pero la realidad es que la alta rentabilidad de ese corredor expulsa a las clases populares. Les pongo ya un último ejemplo que les explicaba a los portavoces socialistas. Mi prima tiene 18 años y va a venir a Madrid al Pleno, para verlo. Ha intentado venir en AVE y, por supuesto, con una renta limitada, ha decidido venir en avión, como se pueden ustedes imaginar. Esta es la realidad de estudiantes, de clases populares, de periodistas, de profesionales, que entienden que en definitiva, con una oferta que tenía que ser la panacea, lo que se está haciendo es dar respuesta precisamente a aquellos ejecutivos o aquellas personas que pueden pagárselo, pero no a las clases populares, que se están expulsando. Esto se ubica, y acabo, ahora sí que sí, señor presidente, en un contexto: la expulsión de las clases populares del uso del tren. Pongo otro ejemplo que tiene poco que ver con este pero que está conectado: los inmigrantes gallegos que viven en Cataluña. Existía antes un tren directo de noche, con literas, que conectaba Cataluña con Galicia. Ese tren, utilizado por amigos o por padres de amigos precisamente de la emigración gallega, que también fue a Cataluña, y que permitía precisamente ir a visitar a la familia, ese tren ha desaparecido, señores diputados y señoras diputadas. Porque existe una concepción: que el AVE tiene que servir o que los nuevos servicios ferroviarios tienen que servir precisamente para los ejecutivos, pero se han olvidado en definitiva de que hay muchas personas que también utilizan ese tren. El problema que tenemos hoy es que entre Barcelona y Madrid solo hay un objetivo, un posible cliente, pero se han olvidado precisamente de esos miles de personas que antes se desplazaban en el tren y que han dejado de hacerlo.

Esta moción intenta salvar esa situación. Con este objetivo intentaremos transaccionar, si es posible; y si no, someteremos tal cual la enmienda a votación.

El señor **PRESIDENTE**: Esta proposición no de ley tiene dos enmiendas, una enmienda del Grupo Parlamentario Popular y otra, una segunda enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. Para la defensa de la primera

enmienda, del Grupo Popular, tiene la palabra su portavoz, la señora Santa Ana.

La señora **SANTA ANA FERNÁNDEZ**: La proposición no de ley que nos ocupa en estos momentos hace referencia al transporte ferroviario entre Barcelona y Madrid, en concreto a la actual línea de alta velocidad entre ambas ciudades.

Es conocido por todos que el pasado 23 de febrero de 2008, tras múltiples problemas en la finalización de las obras, entra en servicio el AVE Barcelona-Madrid y se suprime la circulación de los trenes Altaria y Alvia. Desde Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, ustedes nos dicen, cosa por otro lado obvia, que los precios de sus servicios eran mucho más económicos que los actuales del AVE, en concreto por debajo de los 100 euros ida y vuelta. También nos dicen que hay elitismo en el sistema español de alta velocidad ferroviaria. Pues bien, cuando ustedes proponen que se establezca el precio del servicio AVE en 90 euros para la citada línea, o coste actualizado de los antiguos Altaria y Alvia, no están teniendo en cuenta una importante circunstancia; y es que se trata de servicios que en principio son parecidos, ya que recorren el mismo trayecto, pero ofrecidos con distinto material rodante y en diferentes condiciones de interoperatividad, lo que hace que las prestaciones y el mismo servicio sean totalmente distintos.

Ustedes hacen una comparación entre tiempo y precio, olvidando el resto de variables a tener en cuenta. La interrelación entre la reducción de tiempo y el incremento de la tarifa en ningún caso es comparable para los trenes Altaria y Alvia con la alta velocidad, ya que se olvida algo tan importante como es la adecuación del material rodante a la vía o, lo que es lo mismo, la coherencia entre las características de la infraestructura ferroviaria y dicho material rodante, lo que por otro lado permite un mayor confort y un mayor disfrute al usuario del trayecto. Por tanto, en estas circunstancias no se sostiene que no se esté dando un mayor impulso al ferrocarril, sino que lo que no sería sostenible es el servicio si lo que creamos son líneas deficitarias desde el punto de vista económico. No tiene nada que ver, evidentemente, el equilibrio financiero con la creación de un negocio. Y no es comparable porque ustedes están olvidando precisamente esa interoperatividad entre plataforma o infraestructura ferroviaria y material rodante. Hay que entender dicha interoperatividad como la capacidad para permitir la circulación segura e ininterrumpida de trenes de alta velocidad cumpliendo unos rendimientos específicos. Miren ustedes, en el ámbito de la alta velocidad existe la Directiva 96/48/CE, de 13 de julio, que fue el punto de partida para el desarrollo de las denominadas EIT, especificaciones técnicas de interoperatividad, conformándose como elementos esenciales para la red de alta velocidad y que supusieron una auténtica revolución en el ámbito de la armonización técnica en este sector.

Por todo lo expuesto, nosotros entendemos, mi grupo parlamentario entiende que no es razonable extrapolar los precios de los Altaria y de los Alvia a los precios actuales del AVE. Como tampoco es defendible aplicar el precio de un servicio a otro aparentemente igual pero prestado en condiciones esencialmente distintas. Ahora bien, lo que sí puede ser razonable, e incluso conveniente, es que se considere una mejor tarifa en las horas valle, lo que daría lugar a una mejor explotación de la línea al incrementarse el número de viajeros en esos trayectos y permitiría que los ciudadanos se beneficiaran de tarifas más reducidas.

Por consiguiente, nosotros proponemos la siguiente enmienda de sustitución, que sería de la siguiente manera: Introducir una tarifa hora valle en el trayecto Madrid-Barcelona, en la que se apliquen descuentos diarios fijos en función de las horas con menor demanda.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Román Ruiz.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Señorías, tomo la palabra para fijar posición en relación con la PNL de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre el transporte ferroviario entre Barcelona y Madrid.

En primer lugar quiero poner, señor Herrera, en valor la apuesta firme de este Gobierno por el ferrocarril, que es una preocupación que usted ha manifestado. Hasta 2010 Renfe destinará una inversión global de 5.772 millones de euros, de los cuales 4.436 serán destinados a la adquisición de nuevos trenes y locomotoras. Cuando el nuevo material entre en servicio habrá crecido exponencialmente la eficiencia y la calidad del servicio en un mercado de competencia, el de alta velocidad, y los servicios de mercancías y logística, sin olvidar el compromiso social del servicio público en cercanías y media distancia.

El Estado respalda este esfuerzo inversor de Renfe con una aportación sustanciosa en el desarrollo de una amplia red de infraestructuras ferroviarias dentro del contrato programa 2006-2010. Dado que entre Madrid y Barcelona existe una línea de alta velocidad en la totalidad de su recorrido, entiende nuestro grupo que deben aprovecharse las ventajas de esta nueva infraestructura utilizando trenes de alta velocidad con velocidades máximas superiores a los trenes Alvia. Además, con la entrada en explotación de estas nuevas infraestructuras de ancho europeo, Renfe destinó los trenes Alvia de ancho variable a los corredores que cuentan con tramos de línea de ancho europeo y convencional. De esta forma los usuarios pueden beneficiarse de una reducción del tiempo de viaje que supone su utilización durante parte del recorrido de las líneas de altas prestaciones.

Hechas estas consideraciones, querría matizar y también precisar algunas de las afirmaciones que se hacen en la exposición de motivos de la PNL del grupo proponente. Por ejemplo, que el precio del billete de ida y vuelta Madrid-Barcelona en clase turista, adquirido en estación con anterioridad a la explotación del servicio AVE, no era de 90 euros sino de 105 euros, antes de ponerse en marcha. Ayer mismo, por medio de Internet, haciendo una prueba de un ida y vuelta en AVE Barcelona-Madrid, con origen en Barcelona-Sants, salida el día 2 y vuelta el día 9, una tarifa de 149,20 euros. Y para mayor abundamiento probé con un AVE con origen también en Barcelona, en el mismo día, día 2, y vuelta, diríamos, el día 9, en este caso diríamos en un tren estrella, con una tarifa de 114,30 euros. Tengo la documentación. Respecto a la aseveración que en este caso hace el señor Herrera de que se encuentran en un portal ofertas de un trayecto a precio más reducido, he sacado una copia exactamente igual que en los casos que antes he enumerado, y también en este tema la tarifa más barata es de 134, que supone un 30 por ciento sobre el precio al que estaba la anterior oferta de trenes. Además, señorías, el precio del billete se define en función de la distancia a recorrer, de la tipología del servicio, del material, del producto, de los servicios comerciales y, fundamentalmente, de la infraestructura utilizada. A estos efectos, y con el fin de ofrecer una alternativa a segmentos de demanda con menor poder adquisitivo, se crearon unas tarifas comerciales que abaratan considerablemente las referencias que antes hice: el precio final del billete en la tarifa web, que puede adquirirse por Internet y da derecho a un descuento de hasta el 60 por ciento, o la tarifa estrella, que permite obtener descuentos de un 40 por ciento. Por otra parte, además de las reducciones en tarifas comerciales de ida y vuelta, existe la tarjeta joven, la tarjeta dorada, la tarifa para niños, etcétera; también se ofrecen descuentos para familias numerosas del 20 o del 50 por ciento, según se trate de integrantes de familia numerosa de categoría general o especial; y también para grupos, que oscila entre el 10 y el 25 por ciento.

En la necesidad de incrementar estos descuentos ya existentes, el Grupo Socialista presentó una propuesta. Ahora presenta in voce una propuesta transaccional que hemos ofrecido al grupo proponente, que diría: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incrementar la oferta de tarifas con descuentos en las líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona en determinadas franjas horarias con menor demanda, a través del canal de venta por Internet, con el fin de garantizar un mayor número de plazas con acceso a dicha bonificación de tarifa a los usuarios. El señor Herrera dice que se deberían ofertar el mismo número de plazas de los ocho trenes que se suprimieron en su día, el Altaria y el Alvia. Y nosotros decimos que se incremente la oferta, que se incremente el número de plazas, pero que no fijemos una cantidad determinada, porque debería ser Renfe quien, atendiendo a esta necesidad, haga una propuesta que tenga en cuenta lo que el Congreso de los Diputados apruebe, en el sen-

tido de incrementar la oferta de tarifas, de incrementar el número de plazas, con más bonificación y supliendo esta necesidad a la que se refería el señor Herrera.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señores diputados, voy a intervenir muy brevemente. Nuestro grupo ya anunció al grupo proponente que iba a dar apoyo a esta moción, que nos parece muy oportuna puesto que plantea un tema absolutamente importante, de concepto, para dar racionalidad a las grandes inversiones que se están haciendo. Además, fíjense ustedes, a mí me parece que —no sé si hay alguien de Renfe en la sala o se lo van a contar— es un tema conceptual importante. Si ahora, porque resulta que les salen las cuentas de los trenes de alta velocidad, se relajan y no hacen lo posible para darle rentabilidad social, puesto que se trata de una empresa pública, lo que estamos haciendo es traspasando a Renfe lo que en su día era un monopolio de Iberia, el transporte aéreo entre Madrid y Barcelona, felizmente ahora en régimen de competencia, cuya infraestructura está contando con ingentes aportaciones por parte de todos. Por tanto, a mí me parece que desde el punto de vista de la productividad, de la justicia en la distribución de los recursos, en relación a la sostenibilidad, a no expulsar personas que iban en ferrocarril a otros modos menos sostenibles, lo que se está planteando en esta moción tiene una importancia extraordinaria. Y deberíamos ser capaces, ya que el Grupo Socialista tiene una gran responsabilidad, de transmitirle al Gobierno una ingente presión para que se dé cuenta de que hay que apretar las tuercas a Renfe, que tiene que gestionar muy bien este servicio, y que no vale que simplemente diga: No perdemos dinero, y si lo perdemos, subimos los precios. No, hay que dar la máxima utilidad social. ¿Ustedes saben lo que consume un tren entre Madrid y Barcelona? ¿Ustedes saben lo que cuesta mover este tren que va solo a un 30 por ciento de carga de pasajeros, como va en horas valle? Esto es un pecado ambiental. Y si sigue este pecado ambiental... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Macias, disculpe. Señorías, les ruego que mantengan silencio. Tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Si sigue este auténtico pecado ambiental, habrá que pedir responsabilidades políticas. Por tanto, no es un tema baladí, no es un tema menor; es un tema de una enorme importancia. Nosotros felicitamos al grupo que lo ha traído aquí a colación. Esperamos que haya transacción, pero sobre esperamos que en Renfe y en el Ministerio de Fomento se enteren.

Ya sé que ha habido otra solución y que llegará un día en que se introducirá también la competencia en estos servicios. Pero mientras esto no se dé —y espero que se

dé cuanto antes—, hay que hacer una extraordinaria presión a Renfe, porque el régimen tarifario que hoy día se aplica no es suficiente. Por tanto, todos nosotros, como valedores de los recursos públicos, tenemos aquí una labor importantísima no solo para la línea Madrid-Barcelona. Nuestro presidente, de aquí a unos cuantos meses o años, va a ir también en tren de alta velocidad a su destino, a su país de destino, pues también llegará a Galicia y a Málaga. Este es un tema caudal, este es un tema de concepto, este es un tema que debe atenderse, y por tanto, si hay una transacción, fenomenal, pero en cualquier caso un mandato a Renfe, que se lo vamos a exigir, por lo menos nuestro grupo va a hacerlo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Herrera, ¿quiere hacer uso de la palabra?

El señor **HERRERA TORRES**: Vamos a intentar llegar a un acuerdo. A estas horas aún no sabemos si lo hemos conseguido, pero vamos a intentarlo, nunca mejor dicho, hasta el último minuto. En el caso de que esto no fuese posible, someteríamos a votación la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, antes de proceder a la votación, vamos a ordenarla y organizarla para que no cometamos el más mínimo error. **(Pausa.)**

Señorías, procedemos a la votación. Les ruego que si hay alguna transaccional más, la hagan llegar a la Mesa para distribuirla. Votación del punto primero del orden del día, que corresponde a la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto, relativa a la consolidación del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009. Votamos una transacción que ha sido distribuida a la Mesa y a los distintos portavoces.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Punto segundo del orden del día: proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular sobre el soterramiento del trazado ferroviario del AVE entre Bobadilla y Granada en su tramo urbano en la ciudad de Antequera (Málaga). Se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 18; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Punto tercero del orden del día: proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular referida a que Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) establezca parquin gratuito en los diferentes aeropuertos insulares de los archipiélagos canario y balear para des-

plazados por asistencia sanitaria. Se vota en sus términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Punto cuarto del orden del día: proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular relativa a la línea de alta velocidad entre Valladolid y Asturias. Existe un texto transaccional que ha sido distribuido a los distintos portavoces y a la Mesa de la Comisión. Procedemos a la votación del texto transaccional.

Efectuada la votación, dijo

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

Punto quinto del orden del día: proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular relativa a la instauración y construcción de un centro de seguridad marítima integral en la bahía de Algeciras, Cádiz. Se vota en sus términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a hacer la ponderación. **(Pausa.)**

Señorías, hecha la ponderación, da 175 frente a 175, por lo tanto, sería un empate pleno. De acuerdo con el Reglamento, tendremos que proceder a una segunda votación.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Punto sexto del orden del día: proposición no de ley sobre el transporte ferroviario entre Barcelona y Madrid, iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Se vota en sus términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

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

Eran las doce y cincuenta y cinco minutos del mediodía.

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.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

