



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 388

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. DON SALVADOR DE LA ENCINA ORTEGA

Sesión núm. 22

celebrada el miércoles 14 de octubre de 2009

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|---|---|
| — Relativa al corredor ferroviario del Mediterráneo. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000581.) | 2 |
| — Relativa a necesidad de adoptar medidas para mejorar la seguridad vial de la N-VI a su paso por los ayuntamientos coruñeses de Bergondo y Aranga. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000589.) | 6 |
| — Sobre la liberación del peaje de la autopista AP-4, Jerez-Dos Hermanas. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000680.) | 9 |

— Sobre medidas para la conversión en autovía de la carretera N-420 entre Reus y el cruce de la N-232 en Valdeatorrada (Teruel). Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000936.)	11
— Sobre mejoras de la red de trenes de media distancia entre Portbou-Girona-Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000939.)	16
— Relativa a la prolongación de la autovía A-40 y la aceptación de su cofinanciación por la Junta de Castilla y León. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000945.)	22
— Relativa a establecer y ejecutar a lo largo de esta Legislatura un plan de cercanías ferroviarias para la provincia de Tarragona. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000977.)	24
— Sobre cambio de denominación de la autovía de Sierra Nevada A-44 por la de autovía Costa Tropical A-44. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001208.)	27
— Sobre la implantación de una red pública de estaciones de bicicletas emplazadas en estaciones de ferrocarril. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001268.)	29

Se abre la sesión a las cuatro y cinco minutos de la tarde.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— RELATIVA AL CORREDOR FERROVIARIO DEL MEDITERRÁNEO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000581.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías vamos a comenzar una nueva sesión de la Comisión de Fomento.

Les recuerdo —para aquellos que no son miembros de la Comisión y tienen que intervenir— que dispondrán, tanto los proponentes de las proposiciones no de ley como los enmendantes o aquellos que quieran fijar posición, de un máximo de diez o doce minutos aproximadamente en cada una de las respectivas intervenciones. Haciendo un cálculo somero estimo que no votaremos antes de las ocho y media, pero estén atentos por si se puede adelantar en algo la finalización y en consecuencia la votación de las iniciativas, aunque va a ser difícil que se pueda producir antes de las ocho y media, lo cual no quiere decir que no se pueda adelantar. Por tanto, estén preparados.

Sin más, vamos a dar comienzo al debate de la primera proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular,

relativa al corredor ferroviario del Mediterráneo. Tiene la palabra su portavoz don Andrés Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Comenzamos la sesión de la Comisión de Fomento de hoy con una PNL que va en primer lugar simplemente porque es la más antigua de las que vamos a debatir en el día de hoy, registrada en noviembre de 2008. No se trata de otra cosa sino de instar al Gobierno para que se realicen los proyectos constructivos del corredor mediterráneo con tráfico separado para mercancías y pasajeros y que además vaya desde Algeciras hasta la frontera francesa para dar lugar, asimismo, a que se pueda incorporar como proyecto prioritario en la Red Transeuropea de Transportes, en la conocida iniciativa Fermed que unirá Algeciras con Hamburgo. (**Rumores**.) Señores diputados, si el asunto merece la suficiente atención de la Comisión como para que los argumentos que tengamos que hacer puedan dar lugar a un pequeño silencio por parte de todos los diputados, estaríamos más satisfechos.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, señor Ayala. Por favor, no se oye bien la intervención del portavoz del Grupo Popular. Intenten bajar la voz, si es posible. Continúe, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Gracias, señor presidente.

Decía que el corredor mediterráneo, al margen de estar últimamente más de actualidad, es una preocupación permanente del Partido Popular, y me consta que también de otros partidos, no solo porque en algunos casos se diga sino porque en otros casos se articula a través de iniciativas y medidas concretas. El Partido Popular lo ha mantenido permanentemente. He tenido ocasión de repasar los presupuestos de la época anterior en la que gobernó el Partido Popular y ya había partidas concretas para el corredor mediterráneo, tal y como posteriormente, no ya en época del Partido Popular, ha sido definido con la denominada iniciativa Fermed. También he de recordar que fue en la época del Partido Popular cuando se incorporaron como proyectos prioritarios dentro de la Red Transeuropea de Transportes los proyectos 3, 8, 16 y 19, y siempre tengo que hacer referencia —porque es obligado y debido de todos los españoles— al incansable trabajo que en aquel momento realizó la llorada, por lo menos por el Partido Popular, Loyola de Palacio para conseguir la incorporación de todos estos proyectos en la red transeuropea y, concretamente, en lo que se refiere al tema del día de hoy, a la parte más importante de la vertebración y la incorporación de la alta velocidad en la península Ibérica, que ya conformó un primer segmento del corredor mediterráneo. Hoy en día, en el año 2009, es indudable e incuestionable que España tiene que vertebrarse también por el Mediterráneo, y debemos conseguir en la ribera mediterránea la mejor cohesión que dé lugar al mejor tráfico y a la mejor rentabilidad de nuestra actividad económica, consiguiendo la intermodalidad y la interoperabilidad no solo entre las cuatro comunidades autónomas por las que va a discurrir este corredor sino también por el resto de España con las conexiones que indudablemente tienen que hacerse.

Es cierto que en los últimos años hemos tenido diversas manifestaciones o declaraciones que inciden directamente en la necesidad de incorporar el corredor mediterráneo dentro de la Red Transeuropea de Transportes, proyectos prioritarios. Quiero recordar la declaración de Castellón, de enero de 2007; las peticiones de todos los gobiernos regionales, del color que fueren, y de todas las ciudades con puerto de interés general para esa asunción de la iniciativa Fermed y, por tanto, del corredor mediterráneo diferenciado entre pasajeros y mercancías desde Algeciras hasta la frontera francesa; las iniciativas que se han realizado ante Europa y el apoyo expreso y concreto a la iniciativa Fermed. Todo ello ha venido acompañado de una permanente petición al Gobierno de la nación para que diera pasos decididos y definitivos para la incorporación de este proyecto, de este corredor, dentro del Quick Start, dentro de los proyectos prioritarios. Tenemos —hay que recordarlo y reconocerlo— la aprobación de la resolución número 2 en el debate sobre el estado de la Nación del pasado mes de mayo y también hemos de recordar las palabras del propio ministro de Fomento, señor Blanco, ante una pregunta de este portavoz el día 24 de junio de 2009

sobre el indudable interés del Gobierno por la incorporación del corredor. Ahora bien, tenemos que señalar que la respuesta del Gobierno, tanto de la vicepresidenta primera como posteriormente del ministro y también de la secretaria de Estado, señora Gutiérrez, ha sido más tibia de lo que este grupo parlamentario querría. Nos preocupó sobremanera que en el Libro Verde que en el mes de junio se aprobó en el Consejo de Ministros de Transportes de Europa, el corredor mediterráneo se dibujara solamente hasta Almería. Se pidieron explicaciones a la secretaria de Estado que había asistido y, con todo mi respeto y cariño, sonaron a excusa, no fueron nada convincentes. Es verdad, y tengo que reconocerlo, que el ministro ha prometido el apoyo al corredor mediterráneo; es verdad que el secretario de Estado ha prometido el apoyo al corredor mediterráneo; es verdad que en algunas comunidades autónomas se ha dicho —todavía de palabra— que se iba a estudiar un corredor independiente para mercancías. Insisto, todo eso ha sido muy sectorial, muy puntual, pero no ha llevado un apoyo claro y concreto del corredor mediterráneo.

El representante del Grupo Socialista dirá que se han hecho esfuerzos denodados, que el empeño del Gobierno es grandísimo. No quiero polemizar sobre este asunto con el Grupo Socialista ni con ningún grupo de esta Comisión. Creo que aquí tenemos todos un interés común. Lejos de decir ahora si se hace más que el Partido Popular o menos, después de que han transcurrido cinco años —casi seis—, de Gobierno socialista, echar reproches al adversario político no nos conduce a conseguir el objetivo que tenemos que obtener, que es esa incorporación, y luchar por que sea una realidad y se puedan aplicar los fondos europeos tan magros en estos momentos y tan necesitados en el Gobierno español para la construcción de infraestructuras. Digo esto porque los verdaderos intereses para apoyar una cuestión tienen que plasmarse en los presupuestos, y hemos visto en el proyecto de presupuestos para el año 2010 que estamos debatiendo en estos momentos en el Congreso que toda la partida que existe para el concepto de corredor mediterráneo y, por tanto, para su posible incorporación como proyecto europeo, es de 2 millones de euros para el ejercicio 2010 y medio millón de euros para el ejercicio 2011, con el epígrafe estudios corredor mediterráneo. Evidentemente, esto no es suficiente, ni siquiera tiene la mínima expresión de definición y de su coste que nos pueda llevar a defender con holgura, con solvencia y con convencimiento lo que es una obra que debe llegar a Bruselas en un nivel de definición, de costos y de compromiso por parte del Estado español que se aparta mucho de esta escasa partida presupuestaria de 2 millones para este ejercicio.

Es obvio, señor presidente, señores diputados, que para incluir el corredor en los proyectos prioritarios de la Red Transeuropea de Transportes hay que ir con gran parte del trabajo hecho, con una definición, como acabo de decir, muy concreta de los proyectos. Esa es, y no otra, la razón del contenido literal del *petitum*, de los

planteamientos que el Grupo Parlamentario Popular hace en la proposición no de ley. Por tanto, quiero adelantarme a analizar las enmiendas que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista y el de Convergència i Unió, en el siguiente sentido. Señores del Grupo Socialista, acabo de decir —y creo que mi intervención de hoy no planteará duda ninguna— que es el esfuerzo de todos el que tiene que ayudarnos a conseguir nuestro objetivo, que ninguna discusión partidaria o partidista en esta Comisión de hoy nos va a llevar a ningún sitio más que a no conseguir ese objetivo. Por tanto, creo que debemos saber que la insuficiencia de la enmienda que ustedes plantean no debe quedarse en esa literalidad y que deberían alcanzar un punto más de compromiso, un punto más de esfuerzo, para darse cuenta de que una manifestación que diga que el Congreso insta a continuar las actuaciones en marcha no dice nada. Acabamos de ver cuáles son las actuaciones en marcha y cuál es el compromiso. Es muy escaso. Tienen que comprender que mi grupo entienda que esta declaración de intenciones es excesivamente ligera o liviana, no nos compromete a nada. No quiero que haya vencedores ni vencidos, quiero que España tenga el corredor mediterráneo incorporado como proyecto prioritario en Europa. Esa es la única pretensión que tenemos, no hay más, no ganar o perder hoy una PNL, porque no gana nadie y perdemos todos.

En cuanto a la enmienda que plantea Convergència i Unió, que también agradezco porque manifiesta claramente su interés, como no podía ser de otra manera, por este corredor, trata de incorporar un punto en el que prioriza un tramo sobre los demás. No es momento de distinguir a unos territorios de otros ni de que ahora digamos por dónde se tiene que empezar o por dónde no. Hoy hace falta unidad de todos los partidos y una declaración en la que quede establecido de forma clara y meridiana que el Congreso de los Diputados entiende que el corredor mediterráneo de mercancías y pasajeros desde Algeciras hasta la frontera francesa, para poder alcanzar simultáneamente que nuestras mercancías y pasajeros lleguen hasta Hamburgo, es algo que no debe ser matizado en ninguna parte del propio territorio nacional. Lo que les pido es que se den cuenta de que ahora tenemos que tener unidad, y cuando se consiga, cuando todos nos felicitemos porque estemos incorporados a la Red Transeuropea de Transportes en el corredor mediterráneo, veremos cómo debe construirse técnicamente, qué tramos son menos difíciles de hacer y pueden priorizarse, pero no es este el momento de distinguir estas cuestiones.

Señor presidente —y con esto termino—, el ánimo que me lleva en esta primera intervención en la Comisión de Fomento de hoy, es solicitar la aprobación por todos los grupos de la Comisión de la proposición no de ley del Partido Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, a esta proposición no de ley se han presentado dos enmiendas. Vamos a dar la palabra al primero de los portavoces,

señor Pezzi, del Grupo Socialista, para que defienda la suya.

El señor **PEZZI CERETO**: El debate sobre el corredor ferroviario mediterráneo se ha convertido en un tema de la máxima prioridad, tanto porque afecta directamente a cuatro comunidades autónomas españolas muy pobladas —Andalucía, Murcia, Comunidad Valenciana y Cataluña— como sin duda por los efectos muy beneficiosos que tendría sobre el conjunto de la economía española al discurrir por zonas socioeconómicas muy importantes de Europa, y además por la confluencia de este corredor sobre los tráficos marítimos que entrarían por Algeciras desde el norte de África y sobre los tráficos marítimos asiáticos. Fermed calcula que permitiría adelantarlos tres o cuatro días respecto de los que entraran por los puertos del mar del Norte. Por tanto, haría a Algeciras y a todo el corredor altamente competitivo desde el punto de vista de la economía continental.

El corredor mediterráneo del que estamos hablando partiría del gran puerto de Algeciras, recorrería el litoral gaditano y malagueño hasta el puerto de Málaga, la costa tropical de Granada hasta el puerto de Motril, llegaría al puerto de Almería y de ahí hasta Cartagena, Alicante, Valencia, Barcelona, Marsella, Lyon y centro de Europa. Es un corredor que va haciendo un engranaje potentísimo en economías muy desarrolladas. La pena es que cuando la Unión Europea discutió la Red Transeuropea de Transporte, en octubre de 2003, el Gobierno de España, entonces del Partido Popular, no tuvo esta brillante idea que el diputado Ayala hoy ha dicho que tenían, pero quizá no supieron reflejarla e incluirla dentro de la Red Transeuropea de Transporte —repito— en 2003, y no ha habido revisión. El Gobierno socialista incluye en 2005, en el PEIT, el estudio de viabilidad de todo el litoral y el presidente del Gobierno de España ha comunicado a Bruselas su interés por incluir el corredor mediterráneo entre los proyectos prioritarios en dos ocasiones; una por escrito al comisario, y otra a la presidencia del grupo de alto nivel que se ocupa de esta materia. Lo ha dicho el presidente en el Senado a preguntas del Grupo Parlamentario de Entesa. Y además añadió que el Gobierno de España, durante la Presidencia del Consejo de la Unión Europea, defenderá e impulsará las iniciativas que sean determinantes para todos los ciudadanos europeos y españoles en materia de transporte, en concreto el corredor mediterráneo. Igualmente, el ministro de Fomento, tanto en el Congreso como en el Senado, ratificó que es prioritario para el Gobierno socialista de España el corredor mediterráneo como eje ferroviario de alta velocidad para viajeros y mercancías entre Algeciras y Cataluña conectando con la frontera francesa.

Usted lo ha dicho, señor Ayala, y lo saben los restantes diputados de esta Comisión, este corredor lo hemos aprobado los grupos parlamentarios en el debate sobre el estado de la Nación, en la resolución 2 sobre las infraestructuras del eje mediterráneo, que citaba Málaga, Granada, Almería, Murcia, Algeciras y Alicante, todas;

también en la resolución 41, y el Pleno del Congreso —el señor Macias y el señor Ayala lo deben recordar porque los tres llevamos este debate— aprobó en febrero de 2009 una moción presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), un extenso texto sobre el transporte de mercancías por ferrocarril en el que prestábamos apoyo al corredor mediterráneo en el marco del PEIT y de su revisión y en el marco de la iniciativa Fermed. Por cierto, me he traído el fax en el que me felicitaban por la intervención, felicitación que me imagino que harían a los restantes diputados. La ponencia de estudios sobre el transporte de mercancías por ferrocarril del Senado también aprobó el corredor mediterráneo.

Con todos estos precedentes, creo que esta proposición no de ley sobra, es redundante, cacofónica. Todo lo que se dice en ella es conocido, está aprobado y reiterado en el Congreso, en el Senado, en el Parlamento de Andalucía, en las diputaciones, en los ayuntamientos... Todo el mundo está de acuerdo, todos estamos de acuerdo en potenciar el corredor ferroviario desde Algeciras por Málaga, Motril, Almería, Murcia, Valencia y Cataluña hasta el centro de Europa. Está reiterado, hemos dicho que lo vamos a revisar en el PEIT y que lo vamos a incluir en la revisión del Libro Verde, porque lo que se recogía hasta ahora es lo que ya está hecho y se necesita una nueva decisión de la Unión Europea, todo ello para declarar prioritario este corredor en la Red Transeuropea de Transporte en el semestre de Presidencia española.

Estoy de acuerdo con el representante del Partido Popular en que es un proyecto crucial para el desarrollo económico, para la vertebración de nuestro país, para la economía sostenible. No hay problema. Al parecer, todos estamos de acuerdo en la prioridad y en el trazado. ¿En qué no estamos de acuerdo? No estamos de acuerdo en que en esta proposición no de ley se nos proponga que todo el corredor tenga, sin matices, tráfico separado para pasajeros y mercancías, a menos que esta frase quiera decir que haya trenes solo de pasajeros o solo de mercancías. Si lo que se entiende es que cuando un tren sea de mercancías, sea de mercancías entero, o cuando sea de viajeros, sea de viajeros entero, estaríamos de acuerdo, pero si lo que se nos dice es que sea tráfico separado por vías separadas, es una opción que no podemos admitir desde ningún punto de vista porque los tráfico mixtos utilizando las mismas vías son clave para nuestro futuro. Este es un tema, señor Ayala, crucial. No podemos votar de ninguna forma a favor de la propuesta si no se rectifica, al menos en una transaccional. Usted decía que nuestra enmienda era liviana —quizás como el que les está hablando— pero queremos que aparezca claramente; puede ser con la fórmula que usted dice o también tráfico mixto.

El Plan de transporte de mercancías por ferrocarril, aprobado por el Gobierno en diciembre de 2008, prevé potenciar el transporte de mercancías y habilitar las redes del AVE con ancho internacional UICN para trenes de mercancías. Señor Ayala, tres de las nuevas líneas de alta

velocidad que se construyen actualmente en España —el AVE de Extremadura, la Y vasca y las actuaciones entre diversos puntos del arco mediterráneo, por ejemplo, Almería-Murcia— se están realizando con criterios técnicos que permitirán el tráfico mixto. Decir ahora que no, es empezar de nuevo, es duplicar el esfuerzo, es parar la obra entre Almería y Murcia. Les recuerdo que desde Murcia hasta Alicante y Valencia las mercancías circularán fundamentalmente por la red convencional, estando prevista una nueva línea de alta velocidad. Igual ocurrirá entre Valencia y Castellón; entre Castellón y Vandellós se está complementando la actual doble vía mixta de alta velocidad, pero que tiene ancho ibérico, para incluir ancho UICN. Desde Barcelona hasta la frontera francesa se está construyendo la nueva red, que será apta para el tráfico de viajeros y mercancías, sin perjuicio de que en la línea convencional puedan circular todo tipo de mercancías. El ministerio estima que el tráfico mixto podrá ser factible en 7.000 de los 10.000 kilómetros de vías de altas prestaciones, es decir, en el 70 por ciento del total. Renfe Operadora dice que el nuevo material rodante que está comprando para mercancías le permitirá velocidades de hasta 140 kilómetros/hora, cuando la velocidad media ahora es de 30 kilómetros/hora. Renfe ha cambiado su plan de compras para incluir material con ancho internacional UICN, que exigen las infraestructuras del AVE. Este es un criterio que fue aprobado en la Resolución 3.1.15 de la ponencia del Senado y es un criterio compartido por Fermed, que fija precisamente el problema a solucionar no en los tráfico separados, señorías, sino en la adecuación del ancho de vía, que debe ser, dice Fermed, de ancho internacional UICN, precisamente el que tiene el AVE.

Finalizo, señorías. Sí al corredor mediterráneo en el trazado litoral previsto Algeciras, Málaga, Motril, Almería, Cartagena, Valencia, Barcelona, etcétera; sí a la prioridad de este corredor ferroviario; sí a su inclusión en el semestre de Presidencia española de la Unión Europea; sí a su inclusión en la revisión del PEIT; sí a la realización de los estudios informativos y proyectos constructivos de los nuevos trazados; sí a impulsar el máximo ritmo de los proyectos en obras; no a que no permitan tráfico mixtos, porque eso rompería una estrategia que se está siguiendo en toda Europa de utilizar corredores ferroviarios y trenes que puedan utilizar los anchos internacionales.

Si me lo permite, señor Ayala, se lo pido por mor de la visión de Estado, si no acepta mi liviana enmienda, acépteme al menos añadirle a la contundente suya, con tráfico separados para mercancías o mixto, —la palabra mixto menos liviana no puede ser—, y le aceptaríamos la totalidad de su proposición no de ley, siempre a instancias de escuchar al señor Macias, cuya inteligencia en estos temas a mí siempre me hace aprender.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario (Convergència i Unió) tiene la palabra don Pere Macias.

El señor **MACIAS IARAU**: En primer lugar, evidentemente, quiero agradecer la gentileza al señor Pezzi, con el que he compartido escaño en el Senado, lo cual siempre es motivo de satisfacción. Por cierto, hemos trabajado en una ponencia conjunta que creo que dio un resultado bastante apreciable en relación con estos temas de tráfico de mercancías por ferrocarril.

No es ninguna sorpresa que les diga que nuestro grupo saluda esta iniciativa; nosotros hemos defendido este corredor desde siempre porque nos parece un elemento básico. Nos parece también una cuestión de sentido común ya que una de las grandes líneas de flujo de tráfico de nuestro país, bien de personas o de mercancías, viene subiendo todo el litoral mediterráneo, no solamente porque es un litoral densamente poblado y tiene muchas actividades económicas de todo tipo, sino porque es una de las líneas de flujo entre el continente africano y Europa. Por tanto, lógicamente, acapara gran parte del tráfico. Lamentablemente, este corredor, que hoy en día desde el punto de vista viario tiene una cierta continuidad en materia de autopistas y autovías, no la tiene en materia de ferrocarril. El tramo entre Andalucía y Murcia —por eso nosotros señalábamos esta prioridad— no existe. El tramo de Baza no llegó siquiera a abrirse y esto para mí es un elemento negativo, y no hablo solamente desde el punto de vista de los intereses de mis representados catalanes, sino especialmente desde el punto de vista de los intereses de los andaluces, que no tienen una gran línea de salida hacia una región tan potente como es Murcia o hacia Valencia. Desde este punto de vista, nosotros somos unos absolutos defensores de este corredor, lo hemos sido siempre. Hemos intentando siempre hacer pedagogía en el sentido más positivo de la palabra y, por descontado, señor Pezzi, estoy de acuerdo con usted, y en cierto modo también con el señor Ayala, en que sería bueno que fuéramos capaces de encontrar una redacción común para este tema. Si me permiten la expresión, estas batallas europeas nunca son sencillas y si parten de unanimidades en el Estado de origen siempre pueden resultar, al final, más simples.

Nuestra enmienda, de la cual no hacemos cuestión en absoluto, simplemente priorizaba dos tramos porque estos dos tramos, señor Ayala, entre Castelló y Tarragona y entre Andalucía y Murcia es donde en estos momentos no hay ni siquiera un estudio informativo. Hasta Castelló desde Valencia hay un estudio informativo más o menos avanzado de la línea de alta velocidad; hasta Alicante lo mismo; hasta Murcia lo mismo, pero desde Murcia hasta la conexión andaluza no existe. Lo mismo ocurre entre Castelló y Tarragona, donde, más allá de la línea actual apta para velocidades de 220 kilómetros/hora, no existe otro proyecto. Por cierto, la Comunidad Valenciana ha encargado un estudio en su territorio que, a mi entender, tiene gran solvencia técnica. Por tanto, quería simplemente señalar que para situar a todo el tramo en igualdad de condiciones, estos dos tramos habría que priorizarlos, no tanto en su ejecución como en su planificación. En cualquier caso, como usted puede comprender, no hago

ninguna cuestión de esto; creo que es importante un pronunciamiento conjunto. En aras de ayudar un poco, a lo mejor sería bueno que, en lugar de esta expresión que usted dice de con tráfico separado de pasajeros y mercancías, por decir algo parecido, dijera con suficiente capacidad para el tráfico de pasajeros y mercancías. Así, de alguna manera, creo que damos la suficiente flexibilidad para que pueda ser asumido por todos. A nosotros nos gustaría que esta fuera una proposición adoptada por unanimidad y vamos a poner de nuestra parte todo lo que haga falta.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo que no haya presentado enmienda quiere fijar posición? **(Pausa.)** ¿Señor Ayala, lo acepta usted ahora o lo dejamos para después?

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, como es obligado que tengamos que hacer una redacción de la enmienda transaccional, solicitaría que nos permitiera usted que antes de la votación ofreciéramos un texto.

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto que sí y confiamos en que se pueda lograr un acuerdo, que sería muy importante.

— **RELATIVA A NECESIDAD DE ADOPTAR MEDIDAS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL DE LA N-VIA SU PASO POR LOS AYUNTAMIENTOS CORUÑESES DE BERGONDO Y ARANGA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000589.)**

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos el debate del punto 2 del orden del día: Proposición no de ley relativa a la necesidad de adoptar medidas para mejorar la seguridad vial de la N-VI a su paso por los ayuntamientos coruñeses de Bergondo y Aranga, de la que es proponente el Grupo Mixto. Su portavoz, el señor Jorquera, tiene ya la palabra para defenderla.

El señor **JORQUERA CASELAS**: En primer lugar, una precisión. Nuestra proposición no de ley hace referencia a la N-VI a su paso por estos ayuntamientos. Quiero comentar brevemente que el grupo proponente, es decir, el Bloque Nacionalista Galego, se ha hecho una enmienda a sí mismo, por lo tanto una autoenmienda, que tiene una razón de ser. Esta proposición no de ley fue registrada ya hace tiempo; con posterioridad a la presentación de esta proposición no de ley surgieron demandas del ayuntamiento de Coirós y de distintos colectivos vecinales de este municipio —porque se encuentra en este itinerario— sobre la necesidad de realizar actuaciones de mejora de la seguridad vial de la N-VI a su paso también por este ayuntamiento. De ahí que nos hayamos autoenmendado para dotar a la propo-

sición no de ley de una redacción más global que procure dar satisfacción a las necesidades de mejora de las medidas de seguridad, e integración en algunos casos, en el tramo urbano del paso por la N-VI en estos tres ayuntamientos: Aranga, Coirós y Bergondo.

Dicho esto, y para situar a los señores diputados que no conozcan la problemática de la N-VI, quisiera comentar muy brevemente que a diferencia de lo que ocurrió con otras zonas en su momento, cuando se transformaron las principales carreteras nacionales en autovías, teniendo en cuenta las dificultades en Galicia por nuestra orografía, por nuestra dispersión de la población, por el hecho de que las carreteras nacionales atravesaban muchos núcleos de población y había muchas casas próximas, en vez de desdoblarse la antigua N-VI para transformarla en autovía se optó —solución que nos pareció además lógica y que apoyamos— por construir una nueva autovía, la A-6, de manera que la N-VI a efectos prácticos ha pasado a ser una vía que absorbe sobre todo tránsito local, tránsito de cercanías. Es por tanto una vía alternativa a la A-6, no es coincidente como ocurre sin embargo, y por poner un ejemplo, en Castilla y León. Absorbe, como he comentado, un importante tráfico local que es mucho más intenso y denso en aquellos municipios que se encuentran próximos al área urbana de A Coruña, como es el caso de los municipios que nos ocupan. Esta vía tiene, objetivamente, importantes problemas de seguridad. Pensamos que es una carretera nacional de características similares a las que en su momento se definían en el Plan Redia, una carretera nacional que por su ancho, por la existencia de arcones, por la existencia de carriles para vehículos lentos en algunos puntos, invita —por expresarlo en términos coloquiales— en algunos casos a correr. Sin embargo, es una carretera nacional por un lado salpicada de múltiples travesías; por otro con múltiples intersecciones, muchas de ellas desde nuestro punto de vista resueltas de manera deficiente; que tiene múltiples accesos a fincas; que tiene muchas casas muy próximas. Todo esto, lógicamente, provoca un problema de integración de la N-VI en los municipios que atraviesa y, en particular, en los núcleos de características urbanas y provoca problemas de seguridad que lógicamente causan preocupación a los vecinos de los lugares afectados. De ahí la necesidad, desde nuestro punto de vista, de acometer un plan integral de actuaciones que mejore la seguridad de la N-VI a su paso por estos municipios.

En respuesta a una pregunta por escrito formulada por el Bloque Nacionalista Galego al Gobierno, el Ministerio de Fomento informó detalladamente de una serie de actuaciones previstas, algunas ya en marcha. Nos parecen positivas, pero creemos que aun así son insuficientes y es necesaria una actuación más global que tenga en cuenta las distintas deficiencias a las que he procurado hacer alusión. Después del diálogo que hemos mantenido con los grupos que han presentado enmiendas a nuestra proposición no de ley —el Grupo Popular y el Grupo Socialista— creo que estoy en condiciones de poder

anticipar que hay un grado de coincidencia suficiente para que lleguemos a una propuesta de transacción que tendría como ejes básicos, en primer lugar, la necesidad, en coordinación con los ayuntamientos afectados, de acometer un plan integral de mejora y acondicionamiento de la N-VI a su paso por los ayuntamientos que acabo de citar, con objeto de mejorar la seguridad vial en numerosos puntos de concentración de accidentes y de elevada siniestralidad. En segundo lugar, la transacción contemplaría que este plan integral debe recoger, entre otras, las siguientes medidas: un proyecto de seguridad vial en los puntos de concentración de accidentes, así como medidas de mejora de la integración urbana de esta vía a su paso por los principales núcleos urbanos. En tercer lugar, la necesidad de acondicionar las principales intersecciones y habilitar zonas para la realización de giros a la izquierda o cambios de sentido. En cuarto lugar, y en concreto, prestar especial atención a la actuación a su paso por el núcleo de Guisamo, en el ayuntamiento de Bergondo; a la salida del área de peaje de la AP-9, que conecta con la N-VI también en Guisamo en el ayuntamiento de Bergondo, al cruce de Queiris, en la parroquia de Collantres, perteneciente al ayuntamiento de Coirós, un cruce que es una intersección en la que confluye la N-VI con la N-651 que desde Coirós enlaza con Betanzos y sigue hasta Ferrol, y prestar especial atención a la actuación en las travesías urbanas de los núcleos de A Castellana y Montesalgueiro, en el municipio de Aranga, y resolver las intersecciones allí existentes. Estos son los contenidos básicos del principio de acuerdo para formular una propuesta de transacción al que hemos llegado, aunque no he hecho una transcripción literal en esta explicación. Por lo tanto, me siento satisfecho de que hayamos alcanzado este principio de acuerdo porque estamos hablando de una actuación que no es compleja, que no tiene un excesivo gasto presupuestario pero que mejoraría sensiblemente la seguridad vial en esta vía y su integración por las zonas en las que pasa. Por ello entendemos que es una actuación enormemente necesaria.

Solo quiero recabar el apoyo de todos los grupos a esta proposición no de ley y pedir disculpas por anticipado, porque una vez que acabe el debate de esta proposición no de ley inexcusablemente tengo que acudir a la Comisión de Industria y me reincorporaré a la hora de las votaciones.

El señor **PRESIDENTE:** Se han presentado dos enmiendas a esta proposición no de ley. Para la defensa de la primera de ellas, del Grupo Popular, la señora Campo Piñeiro tiene la palabra.

La señora **CAMPO PIÑEIRO:** Señor Jorquera, quiero decirle en primer lugar que consideramos muy oportuna la proposición no de ley que hoy nos presenta en esta Comisión de Fomento, pues nos trae a la actualidad un tema importante como es mejorar la seguridad vial; y mejorar la seguridad vial en concreto en la N-VI

a su paso por dos municipios coruñeses, en una zona donde existen numerosos puntos negros, puntos de concentración de accidentes y de alta siniestralidad.

Estamos de acuerdo en que es necesario realizar mejoras en el acondicionamiento de la N-VI a su paso por los ayuntamientos de Bergondo y Aranga para reducir ese alto número de accidentes, pero de la misma manera, y ahí venía el objeto de nuestra enmienda —hemos escuchado ahora su propia autoenmienda—: ampliar esta proposición no de ley para que esa mejora y ese acondicionamiento de la N-VI incluyese también actuaciones a su paso por el ayuntamiento de Coirós, en concreto en el kilómetro 570 en el cruce de Queiris, en la parroquia de Collantres. Sinceramente, señor Jorquera, cuando leímos esta proposición no de ley no entendíamos desde el Grupo Parlamentario Popular que se hubiese omitido en la redacción inicial de la proposición no de ley que en estas actuaciones se viese perjudicado el tramo del ayuntamiento de Coirós, pero vemos que rectificar es de sabios y usted con esta autoenmienda que nos presenta se corrige. Nos extrañaba sinceramente, señor Jorquera, porque sabemos que usted es conocedor de que en esta intersección en la que concluyen y confluyen la N-VI y también la propia N-651, que va de Coirós a Betanzos, se han producido numerosos accidentes con víctimas mortales. Por ello no sería justo excluirlo de estas actuaciones que el Ministerio de Fomento lleve a cabo en este tramo de la N-VI en la provincia de La Coruña y que precisamente los dos estamos aquí representando. Quiero recordar, señor presidente, los numerosos accidentes ocurridos en esta zona, uno de los últimos mortales el pasado 20 de agosto con la consecuencia de fallecimiento de una mujer en el cruce de Queiris, o el acaecido el pasado mes de febrero —otra colisión entre dos coches— que se saldó con dos personas heridas, o cuando en el mes de abril, en ese kilómetro 570 de la N-VI, se provocaban cuatro accidentes en una semana. Nos podríamos remontar incluso al año 2008, en el que también hubo un importante número de accidentes y atropellos.

Señorías, somos conocedores —así lo ha dicho en su intervención el señor Jorquera— de que el propio Ayuntamiento de Coirós se puso en contacto con responsables de Fomento para solucionar estos problemas, incluso aportaron propuestas y soluciones, como mejorar las bandas de rodadura de la vía o hacer sendas peatonales. Sin embargo, lamentamos que el Ministerio de Fomento a día de hoy siga sin adoptar ninguna medida correctora y por eso creemos necesario —y así lo hacemos con nuestra enmienda— incluir en esta proposición no de ley una concreción dentro de las actuaciones de la N-VI a su paso por el Ayuntamiento de Coirós.

Finalizo anunciando nuestro voto favorable a esta iniciativa, sobre todo cuando hemos llegado a una transaccional —como ha expuesto el portavoz del Bloque Nacionalista Galego— entre los grupos parlamentarios, en la que se hace hincapié en las actuaciones que se tienen que realizar en estos tres municipios, tanto en

Bergondo, como en Coirós y en Aranga, con el deseo de que estas actuaciones sean ejecutadas en breve por el Ministerio de Fomento. Esperamos que sean sensibles a este tema y ahora que estamos en pleno debate presupuestario incluyan partidas presupuestarias para que estas actuaciones se puedan llevar a cabo el año que viene.

El señor **PRESIDENTE:** Para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Tabuyo.

El señor **TABUYO ROMERO:** Señorías, esta proposición no de ley que nos trae hoy el señor Jorquera incide precisamente en uno de los ejes prioritarios de actuación que este Gobierno está desarrollando, que no es otro que el de la seguridad vial en general y la eliminación de los puntos de concentración de accidentes en particular. Compartimos por tanto el espíritu de esta iniciativa, que tiene un amplio relatorio de siniestralidad en la zona de Guisamo, en Bergondo y en Aranga, y la necesidad de buscar soluciones tanto para el tráfico rodado como para los peatones de las zonas citadas —lo que lo convierte en prioritario— y de marcar líneas de actuación tendentes a resolver definitivamente la conflictividad viaria en este punto de intersección de varias vías, que complica aún más una situación ya de por sí compleja. La orografía, junto con la integración urbana y la densidad circulatoria, sumadas a la complejidad de diversos entronques viarios dan como resultado una ecuación de compleja solución que, a pesar de todo, debemos resolver. Por eso el Ministerio de Fomento está ya manos a la obra, conoce el problema y busca soluciones. Como usted sabe, Fomento tiene en marcha y adjudicada a la empresa Acierta la consultoría y asistencia técnica para la redacción del proyecto de seguridad vial en la zona de la N-VI, en los términos municipales de Bergondo y Cambre. La motivación de esta actuación viene derivada de la insuficiente ordenación de accesos a la traza principal en una zona sensiblemente urbana, que incrementa la peligrosidad en puntos muy determinados del trazado viario, por lo que la realización de este proyecto de seguridad vial, que hoy tenemos en diversas fases de tramitación, es de especial importancia en esta zona de la N-VI. Este proyecto se lleva algún tiempo desarrollando para no demorarlo más tiempo y para que en el menor plazo posible podamos pasar de las musas al teatro y dar solución a este problema con garantías y con visión de futuro. En concreto podemos citar, entre otras, las siguientes actuaciones incluidas en él: la remodelación del enlace entre la N-VI y la AP-9 en el punto kilométrico 578,10; la glorieta de intersección con la carrera AC-214, punto kilométrico 579,3; la construcción de un paso inferior peatonal en el punto kilométrico 580,9; el acondicionamiento de los ramales del enlace del polígono de Bergondo en los puntos kilométricos 580,9 a 581,4; la construcción de vías de servicio en la margen izquierda, puntos kilométricos 579,7

a 580,2 y 581,3 a 581,5; la construcción de un enlace en la intersección de Queirís, en el punto kilométrico 570,39, entre la N-VI y la NVIa, y la nueva conexión de la N-VI con la travesía de Betanzos, en el punto kilométrico 572,1. Por ello podemos concluir que al Gobierno le preocupan la siniestralidad y las deficiencias de seguridad vial en esa zona y que se ocupa de darles solución. El esfuerzo realizado en este capítulo en los últimos años ha sido y es evidente, lo que confirma el compromiso del ministerio en este caso de la N-VI y en todos los casos del resto de vías del Estado. El Grupo Socialista presentó una enmienda con la pretensión de mejorar la redacción de la propuesta y siempre desde el punto de vista de compartir la filosofía de seguridad vial y la lucha constante para reducir la siniestralidad viaria y erradicar los tramos de concentración de accidentes. En este contexto, confío en la transacción que vamos a hacer con el Bloque Nacionalista Galego, que recogerá una redacción acorde con las propuestas hechas por el conjunto de los grupos, siempre con ese objetivo de reducir de una manera notable la siniestralidad y siempre en defensa de los más altos intereses, que no son otros que la defensa de la mejora de las circunstancias viarias en esta zona de la N-VI.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo quiere fijar posición respecto a este punto? (**Pausa.**) Confiemos en que se pueda producir un acuerdo sobre el mismo. Hasta la hora de votar tenemos tiempo.

— **SOBRE LA LIBERACIÓN DEL PEAJE DE LA AUTOPISTA AP-4, JEREZ-DOS HERMANAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000680.)**

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos el tercer punto del orden del día: Proposición no de ley sobre la liberación del peaje de la autopista AP-4 entre Jerez (Cádiz) y Dos Hermanas (Sevilla). Su proponente es el Grupo Parlamentario Popular y el portavoz es el señor Romero.

El señor **ROMERO GIRÓN**: Señoras y señores diputados, en nombre del Grupo Parlamentario Popular voy a defender y a solicitar el voto favorable a esta proposición no de ley por la que instamos al Gobierno de la nación en un doble sentido: por un lado, solicitamos la liberación del peaje de la autopista A-4, en el tramo entre Jerez y Dos Hermanas, mientras se ejecutan y ponen en servicio la autovía N-IV en este mismo tramo y, por otro, instamos al Gobierno a dar prioridad a la construcción de la autovía antes mencionada.

Esta proposición no de ley se corresponde con una reivindicación que vienen efectuando todos los sectores de la sociedad gaditana y sevillana, supone hacer justicia con ambas provincias y, además, con su aceptación se terminará con una discriminación que se está dando en

Andalucía con respecto a otros territorios de España. En efecto, esta reivindicación ha sido efectuada por empresarios, por sindicatos, por organizaciones sociales y por todos los partidos políticos de todos los signos y de todos los colores, coincidiendo sin duda en que esta supresión del peaje beneficia a la ciudadanía y además, como decía antes, supone terminar con una injusticia y una discriminación que se está dando con los gaditanos y con los andaluces.

Como supongo —lo he escuchado en otras ocasiones— que el Grupo Socialista va a intentar justificar su negativa —ojalá me equivoque y voten a favor— en que fue un gobierno del Partido Popular el que prorrogó este peaje hasta el año 2019, voy a poner el parche antes de que salga el grano y voy a refrescarles la memoria en algunas cosas. Efectivamente, este peaje tenía prevista su finalización en el año 1999, pero fue un Gobierno socialista, el Gobierno del señor González, en el año 1986 el que prorrogó este peaje desde el año 1999 hasta el 2006 y, posteriormente, es cierto —y así hay que reconocerlo— que fue un Gobierno popular el que lo prorrogó hasta el año 2019, con la diferencia de que el Gobierno popular amplió el plazo pero rebajó la tarifa, algo que no había hecho el Gobierno socialista en su mandato.

El Gobierno socialista y el Grupo Socialista han tenido una posición completamente contradictoria según la posición que ocupe: el gobierno o la oposición. Puedo decirles que entre los años 1991 y 1995, hasta en cuatro ocasiones el Grupo Parlamentario Socialista del Parlamento de Andalucía votó en contra de la liberación de este peaje. Yo mismo intervine en alguno de aquellos debates y recuerdo al que es hoy consejero de Gobernación de la Junta de Andalucía y secretario de organización del Partido Socialista de Andalucía, señor Pizarro, defender la posición contraria a la liberación de este peaje. Después, durante los gobiernos del Partido Popular, durante los gobiernos de José María Aznar, tomaron este tema como bandera contra el Gobierno y podría enseñarles y recordarles las reclamaciones que desde el Partido Socialista de Andalucía se hacían para que se llevara a cabo la liberación del peaje.

No me resisto a recordarles, por ejemplo, declaraciones de quien hoy es presidente de esta Comisión, el diputado señor De la Encina, manifestando que el Gobierno popular estaba engañando a los gaditanos si no se llevaba a cabo la liberación del peaje o declaraciones del propio presidente Chaves manifestando que Andalucía es marginada por el Gobierno central o las cumbres socialistas de alcaldes parlamentarios y otros cargos socialistas en noviembre del año 1999, donde el señor Caballos, portavoz entonces del Grupo Socialista, manifestaba que esta reclamación era fundamental para el desarrollo económico de Andalucía, o recordarles —y esta quizá sea la más curiosa— al que es hoy también diputado de esta Cámara, entonces presidente de la Diputación de Cádiz, cortando la circulación con su coche oficial en el peaje entre Jerez y Cádiz reclamando

la liberación del peaje; es decir, tiene una posición contradictoria según esté en el gobierno o en la oposición.

Señores socialistas, hoy tienen la oportunidad de rectificar y hacer justicia con la provincia de Cádiz, pues es la única provincia de Andalucía a la que no se accede por una autovía. Todas las demás provincias andaluzas se conectan entre sí por autovía, excepto Cádiz con Sevilla. Se puede argumentar que se está llevando a cabo la construcción de la autovía N-IV entre el mismo tramo Jerez-Dos Hermanas-Jerez-Los Palacios. Tengo que decirle que, tal y como aparece en los Presupuestos Generales del Estado, es una verdadera tomadura de pelo. En efecto, los Presupuestos Generales del Estado tienen partidas presupuestarias para esta obra, partidas completamente ridículas. En el año 2009 aparecían 100.000 euros y para el año 2010 se destinan 50.000 euros. Para una obra de más de 80 kilómetros, que se consignent estas cantidades es decir con claridad que no se tiene voluntad política de llevar a cabo la ejecución de esta obra. Por eso nosotros les solicitamos que acepten nuestra proposición no de ley y que, mientras se ejecuta esta autovía, con cargo al Fondo de liberación de peajes que existe en los Presupuestos Generales del Estado, se libere el peaje de la autovía de la A-4. Precisamente por la existencia de este fondo en los Presupuestos Generales del Estado y su no aplicación en Andalucía es por lo que tenemos que decir que supone una discriminación para Andalucía con respecto a otros territorios de España.

Si estudian ustedes los Presupuestos Generales del Estado, en la sección 17, Ministerio de Fomento, en el programa 441.M aparecen cantidades consignadas para compensar a comunidades autónomas y a concesionarias de autopistas por la rebaja o la supresión de los peajes en Cataluña, en La Rioja, en Galicia, en Aragón y en Castilla y León. Nosotros nos preguntamos por qué no en Andalucía. Parece ser que la justificación del Gobierno para no liberar el peaje de la A-4 y hacerlo en otras comunidades es que esta reivindicación no aparece en nuestro estatuto de autonomía. En efecto, en una contestación parlamentaria al senador Sala del Grupo Popular, el Gobierno reconoce que la liberación del peaje en autopistas de Cataluña se efectúa porque aparece en su estatuto de autonomía y no así en el Estatuto de Autonomía de Andalucía. Yo me pregunto ¿en el Estatuto de La Rioja aparece, en el de Galicia aparece, en el de Aragón aparece, en el de Castilla y León aparece? Esa no es la justificación. La verdad es que el Partido Socialista viene manteniendo una postura reivindicativa cuando gobierna el Partido Popular, incluso incluyendo en los programas electorales de 2000 y 2004 esta propuesta de la liberación del peaje, y mantiene una posición discriminatoria para Andalucía cuando están en el Gobierno de Madrid.

Se ha presentado una enmienda de sustitución por parte del Grupo Socialista muy curiosa, en la que ni siquiera se hace referencia a la autopista A-4, sino que se viene a manifestar que se insta al Gobierno a agilizar los trámites para que se lleve a cabo la redacción de los

proyectos que permitan licitar las obras que den lugar a una alternativa libre de peaje entre Jerez-Dos Hermanas. Tengo que decirle que agilizar los trámites para llevar a cabo la redacción de los proyectos es muy fácil y es enmendar los presupuestos que ha presentado el Gobierno para el año 2010 y en lugar de incluir partidas presupuestarias ridículas, como son 50.000 euros, que no hay ni siquiera para el papel del proyecto, se incluyan partidas presupuestarias importantes para llevar a cabo la construcción de esta autovía. Si no quieren ustedes presentar esa enmienda, apoyen las enmiendas que el Grupo Parlamentario Popular va a presentar en este sentido. Por eso ya le anticipo que no vamos a aceptar la enmienda del Grupo Socialista.

Termino, señoras y señores diputados. Espero que acepten nuestra proposición no de ley, que la voten a favor en la que pedimos que con cargo a ese fondo de liberación de peaje y, mientras dure la construcción de la autovía N-IV entre el Jerez-Los Palacios-Jerez-Dos Hermanas, se libere el peaje de la autopista A-4 y, además, se dé prioridad a esta obra y se incluyan partidas presupuestarias suficientes para llevar a cabo la misma, puesto que con las partidas actuales y con el ritmo que lleva esa obra será muy difícil que incluso alguno lleguemos a conocer su terminación.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, doña Carmen Sánchez tiene la palabra.

La señora **SÁNCHEZ DÍAZ**: Señorías, intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Socialista para fijar la posición sobre esta proposición no de ley que se acaba de empezar a debatir y que presenta el primer partido de la oposición.

El PP nos trae una iniciativa, sin duda, sensible para todos los ciudadanos y, sobre todo, para los usuarios de las autopistas entre Cádiz y Sevilla: liberar el peaje mientras no se ponga en servicio la autovía N-IV y también dar prioridad a la construcción de la autovía entre Jerez y Dos Hermanas. Señorías del PP, ya sé que no es fácil mirar atrás cuando la memoria duele, pero tengo que recordar que cuando estuvieron gobernando ni se preocuparon ni se ocuparon ni hicieron nada por la liberación de la autopista, por más que lo prometieron en su programa electoral en los años 1996 y 2000 y por más que a ello se comprometió la alcaldesa de Cádiz y hoy diputada, Teófila Martínez. Ocho años de Gobierno popular en los que no se liberalizó el peaje, al contrario, con la excusa de una bajada de precios se amplió la concesión del año 2006 al año 2019, trece años más. Ocho años de Gobierno popular en los que no se les pasó por la cabeza proponer una ruta alternativa, libre de peaje.

Señorías, el desdoblamiento de la N-IV entre Jerez y Dos Hermanas nunca estuvo contemplado en los planes del Partido Popular. Mientras tanto, el Gobierno socialista ha cumplido su compromiso, si bien es verdad que

también llevábamos en nuestro programa electoral la supresión del peaje. Un mes después de estar en el Gobierno explicamos a los ciudadanos cuál iba a ser nuestro compromiso y hasta dónde podíamos llegar. Compromiso que estamos cumpliendo y además, si recuerda el señor Romero, esos cortes de tráfico, con el presidente de la Diputación a la cabeza, eran en el peaje de Puerto Real, que hoy ya no existe. Así a través del diálogo y la cooperación en mayo de 2004, tan solo un mes después de tomar posesión el nuevo Gobierno socialista, el Ministerio de Fomento alcanzó un acuerdo con la Junta de Andalucía para que esta última asumiera el coste de liberalizar el peaje del tramo entre Jerez y Puerto Real y la Administración Central ejecutara el desdoblamiento de la actual carretera A-4 entre Sevilla, Jerez, Cádiz y Dos Hermanas. Este acuerdo de colaboración entre Gobierno y Junta, que propiciaron el presidente Manuel Chaves y el presidente José Luis Rodríguez Zapatero, fue el primero que se llevó a cabo en España para un rescate de autopista —repito— fue el primero. Es que parece que ese peaje nunca ha estado ahí y estaba ahí cuando llegamos al Gobierno de la nación.

Ese rescate se hace mediante la eliminación total del peaje en un tramo metropolitano bastante amplio, 30 kilómetros. Este convenio entre la Junta de Andalucía y el Gobierno de España no solo ha sido pionero, no solo ha sido un rescate total de muchos kilómetros de autopista, sino que también ha sido el modelo que se ha aplicado en el resto de España, sea en Aragón, sea en Cataluña o en La Rioja. En alguno de estos casos el rescate solo supone un porcentaje de la rebaja del coste del peaje y siempre en zona metropolitana, incluso mucho más chica que esos 30 kilómetros que separan Jerez y Puerto Real. Hay alguna eliminación de peaje en algunos tramos en España con gran densidad de tráfico y población en áreas metropolitanas, donde no hay alternativa a la utilización de peajes, y es para lo que se ha creado ese Fondo de residente en zonas metropolitanas, que además ofrece una solución temporal. Quiero dejar claro e insistir: el primer lugar de España donde se hace un rescate de autopista es en el peaje entre Jerez y Puerto Real, que no se nos olvide, aunque hayan pasado ya algunos años.

Por tanto, señor Romero, ya sé que es duro recordar aquellos tiempos en los que gobernaron y no pudieron o no quisieron rescatar el peaje, sino que lo prorrogaron hasta el 2019, pero tampoco buscaron una alternativa al mismo. Hoy se viene a pedir una liberalización de un peaje de más de 90 kilómetros, que no puede considerarse área metropolitana, y cuya concesión ustedes mismos ampliaron hasta 2019. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE:** Por favor, ruego bajen el tono de voz que no se oye a la portavoz socialista. **(Pausa.)** Continúe, señora Sánchez.

La señora **SÁNCHEZ DÍAZ:** El Gobierno socialista ha llegado a un acuerdo con la Junta de Andalucía para suprimir ese peaje de 30 kilómetros y hemos iniciado los trámites para la construcción de la autovía entre Jerez y Dos Hermanas, donde se está trabajando en dos actuaciones independientes: el tramo Los Palacios-Jerez, donde se ha redactado un estudio informativo que fue aprobado definitivamente el 28 de julio de 2009, es decir, estamos trabajando en ello; y el tramo Dos Hermanas-Los Palacios, que se está abordando con un proyecto de construcción que se aprobó con fecha del 30 de abril del 2009. Recurrir a que los presupuestos están vacíos cuando estamos en los primeros trámites de una obra, es querer confundir a la población, porque este trabajo lo hacen los técnicos del ministerio y, desde luego, este Gobierno socialista no va a sacar a empresas privadas —como ustedes solían hacer en muchas cosas— trabajo que se puede hacer dentro del ministerio.

Señor presidente, me va a permitir que realice una valoración más. El PP solo tiene una receta para los momentos de crisis: reducir el gasto público y que los impuestos no suban. La iniciativa que traen hoy aquí puede costar muchos millones de euros y veo poca coherencia por parte del Partido Popular. Por un lado, piden austeridad y reducción del gasto y, por otro, demandan medidas que suponen un importante coste económico. La iniciativa de hoy podría ser más válida, si al menos trajeran los números hechos, porque si hemos de reducir el gasto público, ¿nos podéis explicar, señorías del PP, qué inversión recortamos en la provincia de Cádiz para sacar los millones y millones de euros que puede costar rescatar el peaje? Señorías del PP sean coherentes, no les vaya a pasar como en los años 1996-2000, prometieron, prometieron, y al final no cumplieron nada, no hicieron nada y ni siquiera optaron por buscar otra propuesta.

Hemos presentado, señor presidente, una enmienda, pero como ya ha sido rechazada, no haré ningún comentario.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Algún grupo más quiere fijar posición en este punto? **(Pausa.)** Ninguno. Damos por concluido su debate.

— **SOBRE MEDIDAS PARA LA CONVERSIÓN EN AUTOVÍA DE LA CARRETERA N-420 ENTRE REUS Y EL CRUCE DE LA N-232 EN VALDEALGORFA (TERUEL). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/000936.)**

El señor **PRESIDENTE:** Punto IV del orden del día, sobre medidas para la conversión en autovía de la carretera N-420 entre Reus y el cruce de la N-232 en Valdealgorfa (Teruel). Autor, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y portavoz de la misma don Jordi Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, esta es una proposición no de ley de largo recorrido, porque fue presentada hace ya varios meses. Concretamente nuestro grupo, *Convergència i Unió*, registró esta propuesta el 25 de marzo de este año y entre su presentación y su votación hoy han sido también diversas las actuaciones que se han llevado a cabo. En primer lugar, el día 27 de abril, en Gandesa, capital de la Terra Alta, tuvo lugar un acto institucional en el que estábamos todos los partidos e instituciones del territorio para reclamar lo que en aquel momento —estamos hablando del 27 de abril de este año— era una posibilidad. Nosotros reclamábamos un trazado, una opción catalana de la llamada A-68, que es la autovía que debe unir el Cantábrico con el Mediterráneo. Es una obra de gran importancia que tenía dos itinerarios posibles: a partir de la localidad de Valdealgofa, la A-68 podía seguir lo que se llamaba la vía valenciana, o bien seguir lo que era la vía catalana a través de la N-420. Esta era una doble opción que existía, que existe y en aquel mismo mes de abril, preguntándole al ministro de Fomento cuál iba a ser la decisión del Gobierno ante esas dos alternativas, el ministro afirmó —y está en el «Diario de Sesiones» del Pleno— que este año 2009 tendríamos la solución definitiva al trazado de la mencionada vía de alta capacidad. Afirmaba el ministro Blanco: Tendremos la solución definitiva al trazado. Decía que el trazado final se decidiría una vez finalizaran los estudios previos, considerando aspectos técnicos y medioambientales y concertando con los gobiernos y con las instituciones implicadas. Pues bien, esta decisión final tuvo lugar a mediados del pasado mes de julio, tras una reunión en el Ministerio de Fomento del ministro con el presidente valenciano Francisco Camps, con un acuerdo y una definición del trazado de la A-68, que discurriría hacia Vinaroz y se abandonaba la llamada opción catalana. Por tanto, el Gobierno movió ficha. Es cierto que movió ficha sin que se haya entregado a aquellos diputados que formalmente lo hemos reclamado en diversas ocasiones, ni a esta Comisión, ni al Congreso de los Diputados los informes que avalan esa decisión. La decisión fue tomada por el Gobierno y fue ratificada a preguntas de este diputado al propio ministro en el Pleno del Congreso del pasado 30 de septiembre. Por tanto, hay una decisión tomada. Tras esa decisión, la doble alternativa que existía sigue existiendo hoy. Si bien es cierto que el Gobierno ha decidido que la A-68 tenga ese destino hacia la provincia de Castelló, también lo es que hay un punto de conexión en Valdealgofa que permitiría que si a partir de ese municipio por donde pasa la A-68 se desdoblara toda la N-420 a su paso por Cataluña, cabría esa doble autovía posible. Hoy no es útil entrar en una guerra de territorios. Debe existir el compromiso de realizar ambas actuaciones y que esa autovía A-68 que une el Cantábrico con el Mediterráneo pueda hacerlo a partir de esa doble bifurcación desde el municipio de Valdealgofa, yendo por un lado hacia la Comunidad Valenciana y por otro continuar la ruta hacia las Terres de l'Ebre y hacia el Camp de Tarragona. En este

punto estamos y el propio ministro en el Pleno de la Cámara no dio una respuesta positiva a las reclamaciones que le planteábamos. Son reclamaciones legítimas porque, repito, no queremos entrar en una guerra de territorios. Nosotros le pedíamos ese desdoblamiento de la N-420 y el ministro dejó claro que había un compromiso de mejorarla y modernizarla; de ejecutar lo que pueden ser en determinadas localidades un bypass que permite las variantes de Corbera d'Ebre, de Gandesa, de Riu de Colls, y algunas de ellas van muy retrasadas. Pero existe ese compromiso. En cambio, llegar al compromiso de que esto será una autovía, de que se va a desdoblar en su integridad y, por tanto, habrá esa doble opción, no solo no lo adquirió sino que lo condiciona a circunstancias de tráfico y movilidad. Solo si las circunstancias de tráfico y movilidad lo aconsejan se realizaría ese desdoblamiento. Esta no es la posición que defendemos en el territorio afectado, las Terres de l'Ebre y el Camp de Tarragona. Pedimos que esa autovía sea una decisión política; que al igual que se ha decidido políticamente realizar la A-68, también se tome una decisión política de que se va a desdoblar la N-420 porque no es incompatible y sería necesario y oportuno.

A esa proposición no de ley del 25 de marzo de este año hemos presentado una autoenmienda para centrarla más en el momento en que esta iniciativa va a votarse hoy. ¿Qué necesitamos? Necesitamos que esta Comisión de Fomento, en nombre del Congreso de los Diputados, diga claramente que se quiere impulsar ese desdoblamiento de la N-420 para convertirla en autovía en el tramo que va desde Valdealgofa hasta Reus y desde aquí enlazar con la ciudad de Tarragona y acabar con la propia autovía Reus-Tarragona, con lo que tendríamos esa unión del Mediterráneo con el puerto de Tarragona, con el aeropuerto de Reus, con todas las comarcas del Baix Camp, del Priorat, de la Ribera d'Ebre, de la Terra Alta. Tendríamos esa conexión transversal con Aragón y con el Cantábrico. En paralelo, pedimos —y no es objeto de esta propuesta porque esto estaría dentro de las competencias de la Generalitat de Cataluña— para las Terres de l'Ebre, para completar ese nudo de autovías, el desdoblamiento de la C-43 y de la C-12. Pero esto no incumbe a esta Cámara sino a las instituciones catalanas. Pero lo que sí nos incumbe es defender es el desdoblamiento de la N-420. Pedimos, en primer lugar, que se impulse ese desdoblamiento y, en segundo lugar, que esta nueva autovía N-420 se incluya de manera expresa en el Plan Estratégico de Infraestructuras del Ministerio de Fomento y se especifique un calendario para su realización; calendario que debería ejecutarse en paralelo con la decisión ya tomada de que la A-68 irá desde Valdealgofa hasta Castelló. Esa actuación en la A-68 debería ir en paralelo con la nueva autovía, la N-420 desdoblada. Son necesarias ambas propuestas con calendarios y con presupuestos, por lo que pedimos también su consignación en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2010 y para los subsiguientes con la previsión de las plurianualidades precisas para que esta

obra no sea un desiderátum, no sea un canto al sol, no sea un movimiento táctico para que en los presupuestos se haga una enmienda y nos olvidemos después de que queremos comprometer ese desdoblamiento necesario. Pedimos el compromiso político de esta Cámara de que estamos a favor de realizar ese desdoblamiento total de la N-420 desde Valdeatorra hasta Reus para finalizar su conexión con la ciudad y con el puerto de Tarragona. Solicitamos esa actuación y entendemos que es el momento oportuno de plantearlo porque el Gobierno ya ha decidido lo que el ministro proponía como solución definitiva. Esa solución definitiva está coja porque necesita el complemento del desdoblamiento de la N-420.

Esta proposición no de ley, a través de la nueva formulación que hoy plantea Convergència i Unió, espera obtener el voto unánime de los distintos grupos parlamentarios. No hacerlo así sería dar la espalda a las Terres de l'Ebre y al Camp de Tarragona porque hay esperanzas en esta nueva infraestructura; esperanzas de conexión turística, de desarrollo económico y de comarcas que lo necesitan. No podemos darles la espalda. Ya se ha decidido en la A-68, no lo discutimos; no entremos en esa guerra de territorios, pero favorezcamos ese desdoblamiento que sería importante. El ministro de Fomento antes aludía a razones de tráfico, de movilidad. Yo no sé que razones de tráfico o movilidad han decidido otras autovías en España. No siempre se aplican rigurosamente las razones de tráfico y movilidad para decidir una autovía. Hay otras razones como la conexión de los territorios y la necesidad de potenciar flujos turísticos, económicos y sociales que aconsejan este desdoblamiento, por lo que pedimos el voto a favor a todos los grupos de esta Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se han presentados dos enmiendas, una del Grupo Popular y otra del Grupo Socialista. Por el Grupo Parlamentario Popular van a compartir tiempo de intervención los señores Lanzuela y Ricomá. Interviene, en primer lugar, el señor Lanzuela.

El señor **LANZUELA MARINA**: Me complace de forma especial intervenir de nuevo en relación con la autovía A-68. Lo hago felicitando, en primer lugar, al portavoz de Convergència i Unió por su intervención, pero, particularmente por la elegancia que ha tenido al reconocer la decisión tomada por el Ministerio de Fomento el pasado mes de julio en cuanto a que el último tramo de la A-68 fuese Alcañiz- Valdeatorra-Vinaroz. Dicho esto, quiero recordar que esta autovía —lo ha señalado muy bien el señor Jané— va a pasar por Castilla y León, La Rioja, Navarra, Aragón y la Comunidad Valenciana; lo que ahora piden mi compañero el diputado por Tarragona del Grupo Popular lo defenderá también en nombre de su provincia. Quiero señalar de nuevo la importancia que tiene una autovía de estas características no solo en Aragón y particularmente en mi provincia Teruel sino en el conjunto de España,

autovía que va a unir el Cantábrico y el Mediterráneo. Creo que nuestra enmienda queda contenida en el espíritu y la letra de esta autoenmienda presentada ayer por el Grupo Parlamentario Convergència i Unió, con lo cual retiramos la nuestra y mostramos nuestro acuerdo con el texto que, como digo, finalmente presentó ayer el Grupo Catalán. Dejo la palabra a mi compañero y diputado por Tarragona, señor Ricomá.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, tiene la palabra el señor Ricomá.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Hablar de la N-420 no es cualquier cosa, es algo importante; es una carretera que conecta las comarcas del interior de la provincia con la franja costera mediterránea y también con Aragón. Es una carretera de importancia estratégica, es una carretera esencial para el desarrollo económico de la zona, para la potenciación de un sector tan interesante en nuestro territorio como el turismo. **(Rumores.)** A nadie se le escapa...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Ricomá.

Hay un gran ruido en la sala que no deja oír bien la intervención. Por favor, bajen de nuevo el tono de voz.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Gracias, señor presidente.

Señalaba la importancia que tiene la carretera N-420 para Tarragona por el hecho de unir el Mediterráneo con Aragón y con el norte de España, teniendo en cuenta además la pujanza que tiene el sector turístico en nuestro territorio. Pero sucede que actualmente se dan tres factores que hacen que esta carretera esté utilizada por debajo de lo que sería deseable. El primero de ellos es el que trae a debate esta proposición no de ley: que es una carretera que no está desdoblada y que tiene tramos complicados. El segundo de ellos es la existencia de una autopista de peaje que une Lérida con Aragón, lo que hace que mucha circulación se desvíe —aun siendo de pago— por esta ruta. Y la tercera, consecuencia de la primera, es la poca inversión que ha existido en esta carretera. Prácticamente se han hecho tres o cuatro actuaciones, todas ellas en la época del Partido Popular: el Coll de la Peixeta-Coll Negra, se hizo el Coll del Moro, se hizo la variante de Falset y vemos que para el año 2010 solo hay unas circunvalaciones programadas para empezar a ejecutarse, sin garantía de finalización antes de 2012 2013, con lo cual se está castigando a esta carretera a perder peso a pesar de su gran importancia estratégica. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la presidencia.)** Ello merma de forma considerable las posibilidades del territorio, no ayuda a su cohesión y es un handicap importante en una zona que viene siendo habitualmente castigada por las administraciones, tanto por la Generalitat de Cataluña en cuanto a inversión como por el Gobierno central por las cifras y por el volumen que arrojan los presupuestos del

Estado destinados a estas comarcas. Por todo ello vemos plenamente justificada la necesidad de emprender actuaciones que corrijan este defecto o solventen este problema. Obviamente estas actuaciones son los desdoblamientos para convertir, de una vez por todas, esta carretera en una autovía. Una autovía es una infraestructura de hoy que tiene una capacidad de futuro, habría de ser una vía en condiciones de seguridad y de velocidad alternativa a la autopista de peaje. Este es uno de los problemas serios que tiene la demarcación de Tarragona desde que el Gobierno socialista asumió sus responsabilidades de Gobierno. No existe planificación alguna de futuro para las infraestructuras en nuestro territorio. Desdoblar esta carretera sería, desde el presente, apostar por el futuro.

Se ha comentado aquí yo debo insistir en ello que hasta hace pocas fechas confiábamos en la oportunidad que podía representar la nueva autovía A-68 que, como, bien es sabido, tenía dos posibles opciones de trazado en su punto final, en su salida al mar, una por la N-420 y la otra por Castellón. El Ministerio de Fomento se ha pronunciado al respecto, ha decidido que esa autovía pase por Castellón, salga al mar por la Comunidad Valenciana y no podemos decir nada. Solo nos queda felicitar a la Comunidad Valenciana por su capacidad de llevar a su territorio esta autovía, felicitar a los aragoneses porque es el trazado que ellos también querían y lógicamente afean la actitud que ha tenido la Generalitat de Cataluña ante esta infraestructura respecto de la que no ha hecho valer para nada su capacidad de influencia en el Gobierno.

Insisto, lo importante es que la decisión está tomada y lo que nos corresponde hacer es seguir trabajando por aquello que es justo, independientemente de que la A-68 salga al mar por Castellón, y lo que es justo es el desdoblamiento de la N-420. Son dos proyectos necesarios y complementarios. Nosotros nunca hemos cuestionado la necesidad de que esta infraestructura, la A-68, era de sumo interés para la Comunidad aragonesa y para la Comunidad Valenciana, pero, por la misma razón, estamos convencidos de que todo el mundo tiene que entender que el desdoblamiento de la N-420 es también un tema básico para el futuro, para el desarrollo, para el progreso de la provincia de Tarragona y en especial para esas comarcas del interior que vienen siendo maltratadas presupuestariamente en los últimos ejercicios. Como ha señalado mi compañero el señor Lanzuela, habíamos propuesto una enmienda en la que se dejaba muy claro que chapó por aquellos territorios beneficiados por la A-68, pero que ello no era incompatible para trabajar a favor del desdoblamiento de la N-420. Hemos visto que la autoenmienda del señor Jané deja muy clara esta postura y, por tanto, retiramos la enmienda y anunciamos que daremos nuestro voto favorable al texto que finalmente se someterá a votación propuesto por Convergència.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Vallès.

El señor **VALLÈS VIVES**: Señorías, hoy aquí no estamos discutiendo cuál es el trazado de la autovía de Aragón y cuál es su salida al mar. Eso ya se decidió por el Ministerio de Fomento y entrar en un debate más allá de ese trazado ni es oportuno ni tiene la capacidad de salir adelante. Lo que tiene que quedar claro a partir de hoy es que para el Gobierno, para el Partido Socialista y también para el Gobierno de la Generalitat de Catalunya —al cual hace un momento se ha hecho mención— la conexión de Tarragona y en consecuencia de Cataluña con Aragón es fundamental, es una infraestructura de carácter estratégico. Con esa intención, he leído con atención la proposición no de ley presentada por Convergència i Unió, la proposición inicialmente y también la autoenmienda que finalmente ha presentado, una autoenmienda que no tiene un carácter de corrección técnica ni de adaptación a la actualidad sino más bien de sustitución, y la prueba de ello es que el proponente ha destinado más de la mitad de su tiempo a justificar el cambio de su contenido. He leído con atención ambas y se aprecian dos modificaciones importantes que alteran la voluntad inicial de esa proposición no de ley presentada.

En primer lugar, el segundo punto de esa iniciativa está asumiendo para esta Comisión competencias que no le corresponde tomar a esta Cámara. Como sabe muy bien el señor Jané, ese punto sugiere que hay una parte de las infraestructuras que son competencia que la Generalitat de Catalunya, con lo cual no se puede condicionar desde aquí. Sabe muy bien también el señor Jané que el Plan Estratégico de Infraestructuras va a funcionar con una amplia participación desde el punto de vista institucional, político, social y territorial, con lo cual tampoco es competencia de esta Comisión instar al Gobierno a tomar ninguna decisión preconcebida sobre cuáles van a ser los ejes de este plan; en todo caso instar al Gobierno a estudiar, pero no a incluir. En segundo lugar, hay un elemento sorprendente y es que en la sustitución de esa proposición no de ley inicial que finalmente acaban presentando desaparece el segundo punto de esa propuesta original, que es precisamente la realización de obras de mejora de seguridad vial sobre esa infraestructura, la N-420. Eso es fundamental, porque, como sabe muy bien el señor Jané, desde la actualidad, a fecha de hoy, hasta que se ejecuta una obra pública, una infraestructura de esas características, puede transcurrir de media unos ocho años aproximadamente, año arriba o abajo, y desde hoy hasta dentro de ocho años ciertamente algún tipo de actuación debería hacerse en esa infraestructura. Por eso, a mi grupo le sorprende que en esa sustitución de la PNL haya desaparecido esa cuestión.

Señor Jané, usted que ha sido presidente de la Comisión de Seguridad Vial y es portavoz de su grupo parlamentario sabe que es fundamental que durante el tiempo

que transcurra hasta que esa carretera pueda convertirse en autovía se hagan esfuerzos de conservación, de modernización, de mejora del pavimento, del firme, de repintado de los tramos viales y de realización de las variantes. Me gustaría recordar también toda la inversión que el Gobierno ha llevado a cabo y la que está contemplada en el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para 2010, donde se contemplan partidas para la ejecución de las variantes de Corbera d'Ebre, de Gandesa y, aunque aún no lo está a fecha de hoy, es posible también que antes de terminar 2010 pueda haber obras en la variante de Riudecols. El Gobierno va a actuar y ha estado actuando durante mucho tiempo, ha invertido en esa infraestructura y evidentemente lo va a seguir haciendo a partir de ahora. Le decía que me sorprende muy sinceramente su posición. Eso demuestra, señor Jané, que su grupo parlamentario no tenía una posición determinada sobre la N-420 y ha ido variando en el tiempo, fruto de la oportunidad política. Nunca en el pasado le he oído a su grupo parlamentario ni a usted hablar del desdoblamiento de la N-420. Por eso, me reafirmo en mi manifestación de que este es un interés sobrevenido por parte de su grupo parlamentario y la mejor prueba de ello es que ayer, a última hora de la tarde, presentaron también una enmienda de sustitución de su texto original. ¿Cuándo empieza su grupo parlamentario a hablar de esta cuestión? Cuando en Tarragona aparece un movimiento ciudadano, institucional, con cámaras de comercio, agentes económicos y sociales, etcétera, reclamando la necesidad de conversión de esa carretera en autovía, y me parece muy bien, señor Jané, que usted y su grupo parlamentario se hagan eco de ese clamor territorial. Me parece bien y se lo digo sinceramente, pero si lo que quiere es ser la correa de transmisión de esa reivindicación territorial, entonces tiene que ser fiel al contenido estricto de esa demanda territorial. Permítame que le diga con todo el respeto y cariño que es precisamente ahí, señor Jané, donde se ha extralimitado en sus iniciativas parlamentarias, porque el origen de esa plataforma institucional que pedía y sigue pidiendo la conversión en autovía de la N-420 está en la declaración de Gandesa, que se produjo el día 27 de abril de este mismo año. Yo estaba ahí, señor Jané, y creo que usted también estuvo. En ese acto —lo recordará bien— lo primero que se acordó fue la unidad de acción política y coordinada de todos los partidos políticos para conseguir el objetivo final, que es el desdoblamiento de la N-420. Con sus iniciativas parlamentarias, legítimas todas ellas —tiene todo el derecho como parlamentario a hacerlas—, que desde entonces han sido dos preguntas orales en Pleno al ministro de Fomento más la proposición no de ley que estamos discutiendo hoy, no se refleja precisamente esa unidad de acción que se pedía por los agentes económicos, sociales e institucionales en la declaración de Gandesa. Usted ha actuado legítimamente pero por su cuenta y de forma unilateral.

Un dato más, señor Jané. Recientemente, el jueves de la semana pasada —día 8, para ser más precisos—, la

comisión de seguimiento para el desdoblamiento de la N-420, con los mismos agentes institucionales, económicos y sociales que se reunieron en Gandesa en la fecha que antes decía, adoptó otro acuerdo, dirigido también a todos, en una reunión celebrada en Reus —y tengo aquí la nota— que decía: Solicitar a todos los grupos políticos en el Congreso de los Diputados la presentación de una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado con cargo a la disposición adicional tercera del Estatuto de Autonomía de Cataluña para la realización de un estudio informativo del desdoblamiento de la N-420. Eso es lo que pide la plataforma que en su momento se creó en Tarragona para reivindicar la conversión en autovía de la actual N-420. Señor Jané, le pido de nuevo con todo el respeto, que regrese a esa unidad de acción reclamada por todos los agentes económicos y sociales de Tarragona, a la cual todos —usted y su grupo parlamentario, el mío y yo mismo— nos comprometimos, que regrese al espíritu de esa declaración de Gandesa y que se trabaje en un frente común en defensa de los intereses territoriales en esa infraestructura. Se lo voy a poner fácil. He presentado una enmienda que imagino que usted no va a aceptar; estaría encantado de que la aceptase, pero intuyo que no la va a aceptar. Para regresar a esa unidad se lo voy a poner sencillo. Le ofrezco la posibilidad de firmar y presentar conjuntamente esa enmienda a los Presupuestos Generales del Estado en ese sentido a cargo de la disposición adicional tercera del Estatut para la realización de un estudio informativo sobre la viabilidad de la conversión de esa infraestructura en autovía, porque usted sabe muy bien, señor Jané, que la Generalitat de Catalunya...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Vallès, le ruego que vaya terminando.

El señor **VALLÈS VIVES**: Voy terminando.

Usted sabe muy bien, señor Jané, que la Generalitat de Catalunya está comprometida en eso; sabe que en el Plan Nacional de Infraestructuras de la Generalitat de Catalunya el desdoblamiento de esa infraestructura está también contemplada, y sabe también que el ministro de Fomento le ha dicho, respondiendo a sus preguntas, que cualquier iniciativa sobre esa cuestión se haría de común acuerdo con la Generalitat de Catalunya. Eso es lo que le ofrezco, regresar a la unidad de acción, volver al espíritu de la declaración de Gandesa, firmar conjuntamente una enmienda para la realización de este estudio informativo —mientras, se van a realizar las actuaciones de mejora, modernización y acondicionamiento de la carretera actual y realización y ejecución de variantes— y en contrapartida le solicito que retire de la votación de hoy, después de fijar posición sobre su iniciativa, que queda clara, la proposición no de ley que ha presentado. Eso es lo que le estoy pidiendo y lo que le pide también el conjunto de organizaciones económicas, sociales e institucionales del Camp de Tarragona y de las Terres de l'Ebre que en su momento fueron las primeras que

empezaron a hablar del desdoblamiento de esa infraestructura.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Me gustaría preguntar al señor Jané si va a aceptar la enmienda.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Se han presentado a esta proposición no de ley dos enmiendas, una de las cuales ha sido retirada, por lo que no me voy a pronunciar sobre ella, y la segunda del Grupo Socialista, que no ha sido defendida por parte del interviniente, señor Vallès, porque no añade nada...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): El turno de intervención es para decir si acepta la enmienda.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Es lo que voy a argumentar. A lo que me pedía el señor Vallès, sí, estamos dispuestos a firmar conjuntamente esta enmienda a los Presupuestos Generales del Estado, sin ninguna duda. Segundo, ¿qué nos piden? Que exista el compromiso de que se va a desdoblar la N-420. No despisten la atención. Por ese motivo, señor Vallès, no incluía algo que a mí personalmente me preocupa mucho, que son los aspectos de seguridad vial, pero no tengo ningún inconveniente en que el punto 2 de mi proposición no de ley original figure en el texto que se va a aprobar. Como yo soy el autor de la iniciativa, propongo la enmienda presentada más el punto 2 de la original. Todos esos motivos de seguridad vial que comparto, pero que sacaba de la propuesta para no despistar porque lo que íbamos a votar hoy es que se desdoble la N-420, no tengo ningún inconveniente en incluirlos también en la proposición no de ley, porque es importante que estén. Pero lo más importante es que hoy, una vez tomada la decisión de la A-68 por Castellón, que se dijo que se tomaría con la anuencia de todas las instituciones afectadas y dudo mucho de que estuviera la Generalitat de Catalunya —termino ya, señora presidenta—, ofrezco que ese punto 2 de la proposición no de ley, esas actuaciones de seguridad vial, sea votado también hoy aquí para que no quepa ninguna duda de que ese aspecto va a ser incluido en la propuesta final.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Como queda un rato para acabar todas las proposiciones no de ley, rogaría que se pusieran de acuerdo, presenten a la Mesa una transaccional sobre el tema y nos diga si acepta la enmienda o no. Ya no hay ningún turno más de intervención. Ruego que se pongan de acuerdo y presenten una transaccional o diga si acepta o no la enmienda y nos lo haga llegar a la Mesa a la hora de articular las votaciones.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Acepto la enmienda de mi grupo parlamentario con la transacción que presentaré. (El señor Vallès Vives pide la palabra.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Vallès, rogaría que se pusieran de acuerdo los dos diputados.

El señor **VALLÈS VIVES**: Con todo el respeto, señora presidenta, una transacción debe ser entre los dos grupos parlamentarios.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Entre los dos grupos parlamentarios, porque el señor Ricomá ha retirado la enmienda presentada por el Grupo Popular.

El señor **VALLÈS VIVES**: Lo que propone el señor Jané es recuperar una cosa que ya no existe. No hay posibilidad de transacción con el Grupo Socialista porque nuestra enmienda no la asume. Es recuperar una proposición no de ley que ya no existe. No se puede transaccionar.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Hagan llegar a la Mesa si hay algún tipo de transacción o si se acepta la enmienda o no. Como quedan algunos puntos por debatir en esta Comisión, mientras tanto espera la Mesa que haya una respuesta del grupo que ha presentado esta proposición y del grupo que ha presentado dicha enmienda.

— **SOBRE MEJORAS DE LA RED DE TRENES DE MEDIA DISTANCIA ENTRE PORTBOU-GIRONA-BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA- INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000939.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos a examinar el punto que figura en el orden del día de la Comisión como número 5, sobre mejoras de la red de trenes de media distancia entre Portbou-Girona-Barcelona. Para su defensa tiene la palabra el señor Canet.

El señor **CANET COMA**: Voy a consumir mucho menos tiempo que los anteriores intervinientes, entre otras razones porque esta proposición no de ley no es la primera vez que trae a esta Cámara, aunque sí en otro ámbito, la problemática de la línea Portbou-Girona-Barcelona. Para nuestro grupo, y más en particular... (Rumores.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Perdone. Rugaría, si no es mucha molestia, que salieran a conversar fuera de la sala. Así no interrumpirían al orador.

El señor **CANET COMA**: Decía que, especialmente para mí, que resido en la zona, concretamente en

Figueras, más allá de la línea de alta velocidad hay vida ferroviaria en el llamado tren convencional, que es fundamental, desde nuestro punto de vista, para la movilidad, para la atracción turística de la zona, para la vertebración territorial en definitiva. Pese a que siempre hacen más ruido mediático las denominadas cercanías de Barcelona, hay que admitir que esa media distancia Barcelona-Portbou también es fundamental, seguramente tanto o más que las denominadas cercanías de Barcelona. En esa zona a la que me refiero y de la que trata la proposición no de ley, Portbou-Barcelona, a veces ir en tren acaba resultando una auténtica tortura: retrasos, condiciones de los convoyes, etcétera. En cualquier caso, son de sobra conocidas las protestas constantes de las plataformas de usuarios que se han acabado organizando, pese a que últimamente parece que no acaban de tener clara la estrategia y aún hace muy pocas horas ha habido determinadas disfunciones entre ellos.

En cualquier caso, muchos grupos hemos presentado iniciativas en esta Cámara. Esquerra Republicana la presentó el 20 de marzo, y pido disculpas por la cantidad de enmiendas que incluye la autoenmienda, pero el tiempo ha transcurrido y las vicisitudes exigían precisar lo que en el mes de marzo habíamos presentado. A consecuencia de una interpelación que presentó el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), el Congreso aprobó con el apoyo del Partido Socialista unas mejoras que valoramos, y creemos que es importante que se deje constancia de ellas. Pero quedaron algunas de las propuestas de la moción sin aprobar. Con esas y algunas que incorporamos pensamos que hoy podemos dar un paso más para satisfacer a los usuarios de esta línea. Voy a resumir el avance que supone nuestra proposición no de ley respecto a lo que ya se aprobó en su momento en este Congreso.

Por una parte, pedimos unos compromisos... **(Rumores.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Perdón, señor Canet. Rogaría a SS.SS que hablan por teléfono y que tienen tanta necesidad de diálogo que salieran fuera de la sala por respeto al señor Canet, que está en el uso de la palabra, y es muy difícil que hasta él mismo se oiga. Adelante, señor Canet.

El señor **CANET COMA**: Decía que, en primer lugar, pedimos unos compromisos concretos para poder resarcir a los usuarios que han recibido el mal servicio de esa línea ferroviaria. Por tanto, hemos presentado un apartado primero de reducción de un 35 por ciento en el precio de los abonos con la finalidad de compensar. En uno de los apartados de la autoenmienda, que pasaría a ser uno de los puntos de esta proposición no de ley, pedíamos que durante el año 2010 en el tramo Portbou-Barcelona se congelen las tarifas de los abonos mensuales y abonos express como compensación al mal servicio.

En cuanto a la localidad de Portbou, estratégicamente importante y muchas veces olvidada en nuestros planteamientos parlamentarios, hay tres puntos concretos, como pedir que más trenes Cataluña Express lleguen a Portbou y que uno en concreto y muy especial, el que sale de Barcelona a las 5:56 de la mañana, llegue a Portbou y no quede en Figueras, para dar servicio a una comarca importante, como es la de Ampurdá. Segundo, un compromiso lingüístico con la compañía, que hay que admitir que poco a poco va asumiendo y por tanto lo acotamos, constatamos los avances de la compañía en las lenguas cooficiales en la zona. Pensamos que estos temas son fundamentales. Por último, un aspecto al que a veces damos poca importancia —con esto termino—: los compromisos respecto a la atención a los ciudadanos, en un caso para establecer que en el sistema de devolución del importe del billete se pueda certificar y que Portbou pueda ser uno de los lugares donde puedan recuperarse estas cantidades que la compañía va a devolver a los usuarios. En el último punto, que ahora será el 10 —había ocho, más dos añadidos—, se emplaza a Renfe y Adif a dar respuesta a las quejas formalmente realizadas por los usuarios en un plazo no superior a los 15 días. Seguramente este último punto parecerá extraño, y además es gratis, pero creemos que sirve para dar ejemplo, y hay que dar ejemplo desde la Administración a los ciudadanos de que se les escucha. Luego, si se cree que tienen razón o no, al menos se les contesta en un tiempo prudencial. Dar la callada por respuesta, como pasa muchas veces, es un mal ejemplo de eficiencia en la Administración.

Resumo, contando con los dos nuevos puntos añadidos la proposición no de ley acaba teniendo diez puntos. Pediría el apoyo de todos los grupos parlamentarios para que esa media distancia entre Portbou y Barcelona mejore con estas medidas. Admito que algunas puedan ser difíciles de asumir por algunos grupos, porque cuando se habla de dinero entiendo que desde los grupos que dan apoyo al Gobierno las dificultades siempre son elevadas, pero pensamos que lo que han sufrido los usuarios (hay algún diputado de las comarcas de Girona que lo sabe perfectamente) justifica el contenido de esta proposición no de ley.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Ruiz.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Señorías, permítanme que en nombre del Grupo Parlamentario Socialista comience por recordar que desde la pasada legislatura estamos inmersos en una profunda transformación de las infraestructuras ferroviarias en Cataluña, con el objetivo precisamente de dar respuesta a la demanda de movilidad de los ciudadanos que además de introducir mejoras en las infraestructuras actualmente existentes, amplíen su capacidad y visión de futuro. Esta transformación se lleva a cabo de forma planificada, tal y como recogen

los contenidos del PEIT que van a dar respuesta efectiva a las grandes cuestiones que tiene pendientes Cataluña, pero, señorías, los resultados y los beneficios de una política de esta magnitud solo pueden llegar a los ciudadanos en el medio plazo, cuando las infraestructuras estén ya en servicio. Pondré un ejemplo gráfico. Si tenemos obras de reforma, mejora o ampliación en nuestra vivienda, es imposible la normalidad y que no tengamos inconvenientes. Con todos los matices que ustedes quieran, pero, en definitiva, esta es la cuestión. En Cataluña queda mucho trabajo por hacer en materia ferroviaria. Cuando el Partido Socialista asumió en el año 2004 la responsabilidad de Gobierno el estado de la red era muy deficiente, debido básicamente a un falta de inversión en el mantenimiento en los últimos años, que en la actualidad se está paliando con medios y trabajo. Señorías, esta deficiencia en el estado de la red, sumado a la coincidencia en un mismo corredor de las líneas convencionales y de alta velocidad, ha supuesto que el funcionamiento de la red de cercanías y media distancia se resienta. Digámoslo de forma clara, porque a los ciudadanos no podemos engañarlos. Mientras no se cuadruplican las vías de salida norte de Barcelona y se tenga que compaginar los trenes de cercanías, media distancia, obras de mejora en estaciones y catenarias y se trabaje en tramos paralelos, AVE y líneas convencionales, seguirán produciéndose problemas puntuales, en algunos casos irresolubles, por mucha voluntad política que tengan el ministerio y Renfe.

En este caso, la proposición que presenta Esquerra es un calco de las reivindicaciones que, con toda legitimidad, reclama la Plataforma de usuarios y usuarias de Renfe de Cataluña. El señor Canet conoce y es plenamente consciente de las muchas reuniones que se han hecho en los últimos años entre el Ministerio de Fomento, Renfe, la Generalitat y la plataforma con tal de buscar soluciones, mejorar, hacer compatibles los tiempos de viaje con los horarios laborales de los usuarios y sobre todo con el trabajo de prevención en las incidencias y mejora de aquellos aspectos de la infraestructura que fuesen posibles. Les puedo anunciar, aunque supongo que ustedes ya lo saben, que precisamente entre este mes de octubre y antes de final de año, se introducirán doce nuevos trenes en el servicio regional exprés de la línea Barcelona-Girona-Portbou-Figueras. Estos nuevos trenes a estrenar servirán para sustituir los más antiguos de la línea —esta es otra de las reivindicaciones que se habían hecho— que se ofrecen actualmente en el servicio regional, es decir, se retirarán de las líneas los trenes del servicio regional y los que actualmente hacen el servicio exprés se usarán para el regional. A lo largo de este mes de octubre ya se pondrán cuatro nuevos trenes y el resto se irán incorporando, como he dicho, hasta finales de año. Esto supone una inversión prevista en Cataluña en los próximos meses de 102 millones de euros, un esfuerzo importante que de nuevo demuestra el compromiso del Gobierno socialista con Cataluña y con la mejora de sus infraestructuras ferroviarias, al servicio

de un transporte público que mejore la movilidad de los ciudadanos.

Señorías, en cuanto al mantenimiento de la red, quiero aportar algunas cifras a título de ejemplo. En los últimos cinco años el gasto medio invertido en mantenimiento en Cataluña fue de 59.400 euros por kilómetro de vía, cuando los cuatro años anteriores fue de 28.000 euros. En las líneas convencionales, de 20.000 euros por kilómetro de vía pasó a 35.000 euros. Creo que es importante decir esto porque está suponiendo un esfuerzo sin precedentes en la mejora de los trenes de cercanías y de media distancia. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Respecto a los temas de fondo que plantea en su PNL el señor Canet, en la duración del trayecto —y esto ya lo hemos hablado— cuando se llega a Sant Celoni y vienen los trenes de cercanías, es imposible acelerar el tiempo de llegada a Barcelona, porque hay que compaginar el paso de los trenes de cercanías con los que vienen de Girona de media distancia. En este aspecto lo que se ha hecho ha sido adelantar los horarios para hacer compatible que los usuarios desde la línea de inicio hasta la llegada a Barcelona puedan hacerlo en horarios laborales. En cuanto a lo que se reivindica de una reducción del 35 por ciento debido a estos problemas, se hace una propuesta en la enmienda que hemos presentado para que se puedan tener compensaciones justas en el caso de que el retraso sea superior a quince minutos sobre el horario prefijado. Usted, señor Canet, pide que sean diez minutos, es decir, que fuera homologable a cercanías, pero cercanías tiene una media de veintidós minutos en su recorrido, mientras que esta línea tiene una media de noventa minutos. Por tanto, si fuera proporcional, quince minutos de retraso sobre una duración de trayecto de noventa minutos, frente a cercanías que sería de veintidós, supone un reconocimiento a los usuarios. Esto se ha pactado con la plataforma. En este tema también le diría otra cosa. Los precios de Renfe en este momento son un 40 por ciento inferiores a los servicios similares de autobús en el mismo trayecto. Tampoco se ha modificado la modalidad de abono mensual y se aplica el bono regional, en lugar del exprés, lo que puede alcanzar una reducción del 50 por ciento sobre el precio del billete. A diferencia de otras zonas del territorio español en las que se presta el servicio exprés, en Cataluña no se modificó la modalidad del abono mensual debido a esta incidencia y en los servicios que se prestan en Cataluña esto supone, con respecto a otros servicios que se prestan en el resto del Estado, disminuciones de entre el 18 y el 24 por ciento, es decir, se está acometiendo de forma clara un diálogo con los usuarios para encontrar una salida a estas molestias, que es verdad que existen. Renfe, el Gobierno de la Generalitat y todos los entes están trabajando en la mejora de estas circunstancias, siempre que técnicamente sea posible.

También habla usted de que se emitan las comunicaciones a los pasajeros primero en lengua catalana como lengua propia de Cataluña. Me consta que se está haciendo en los manuales de comunicación e informa-

ción de las incidencias. Emplaza a Renfe y a ADIF para dar respuesta a las quejas formalmente en el plazo de unos quince días. Le tengo que decir que se ha reforzado con dos trabajadores más el departamento de reclamaciones y actualmente se están contestando en un plazo de entre veinticinco y treinta días, habiéndose marcado un máximo de veinte días. Por eso nuestra enmienda va en la línea de intensificar con eficacia las medidas con el Ministerio de Fomento y la compañía Renfe para que los usuarios de las líneas de tren de media distancia de las comarcas de Girona puedan tener compensaciones justas en caso de retraso, fijando una devolución exprés del billete cuando el retraso sea de más de quince minutos sobre el horario establecido.

Otro tema importante del que también se ha hablado es constituir, con carácter urgente, un comité de media distancia formado por, y lo relaciono porque la enmienda lo dice: la Asociación para la promoción del transporte público, la Organización de consumidores y usuarios de Cataluña, la Confederación de asociaciones de viajeros de Cataluña, la Universidad Autónoma de Barcelona, la Universidad de Barcelona, la Universidad Politécnica de Cataluña, de Girona y de Lérida, la Universidad Rovira i Virgili, la patronal catalana de la micro, pequeña y mediana empresa y fomento del trabajo, la Cámara de Comercio de Barcelona, Tarragona, Lérida y Girona, los ayuntamientos de Barcelona, Tarragona, Lérida y Girona, la Generalitat de Catalunya y departamento de Política Territorial y Obras Públicas y Comisiones Obreras de Cataluña y UGT. Aquí pediríamos también incorporar la Plataforma de usuarios y usuarias de Renfe, que han llevado estas reivindicaciones. Se debería continuar en este marco el diálogo para buscar fórmulas técnicamente posibles para hacer compatible la duración de los trayectos con los horarios laborales de los usuarios y, por lo tanto, trabajarlos conjuntamente.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Señor presidente, perdone, no es una descortesía, pero es que tengo que irme a la Comisión de Industria, porque llevo otra proposición no de ley y no voy a poder escuchar a los compañeros. Me han llamado porque ya me toca.

El señor **PRESIDENTE**: Está usted excusado, don Román.

El señor **MACIAS I ARAU**: Le trataremos bien.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar su posición, por el Grupo de Convèrgencia i Unió tiene la palabra su portavoz, el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Ahora que aún está en la sala (**El señor Pezzi Cereto: Yo se lo cuento.**), quiero agradecer en cualquier caso las palabras muy positivas

y de diálogo del representante de los socialistas en Cataluña.

Nuestro grupo va a votar a favor de la proposición no de ley de Esquerra Republicana y lo va a hacer por un motivo muy simple y es que igual que ha hecho Esquerra Republicana en estos momentos recogiendo las peticiones de la plataforma de ciudadanos afectados por el mal servicio de esta línea, nosotros lo hemos hecho hace pocos meses y, por cierto, pactamos un acuerdo, muchos de cuyos puntos no han sido tenidos en cuenta, no han sido cumplidos por Renfe. Por tanto, nos parece que cuando uno viene aquí con la voluntad de acuerdo, con la voluntad de acordar con el grupo que da apoyo al Gobierno un texto alternativo, lo hace renunciando pero también sabiendo que esta renuncia puede conllevar alguna mejora, aunque sea puntual, en el trato a los ciudadanos. Esto no es así. Este es un servicio que funciona realmente muy mal. Uno puede comprender algunos motivos parciales de este pésimo funcionamiento pero otros motivos no los puede admitir.

Este servicio, juntamente con el servicio de Barcelona-Tarragona-Reus, representa en estos momentos —las últimas estadísticas que tenemos son de 2007— el 42 por ciento del tráfico regional de Renfe en toda España. Uno no puede comprender como una compañía que obtiene en dos servicios el 40 por ciento de sus ingresos y de su servicio prestado admite el deterioro continuo de este servicio. Este es un servicio que lo creó, señor Simancas —ahora esto va a su favor—, una directora general de Renfe, socialista catalana hoy desaparecida, Mercè Sala, y fue un servicio extraordinario en sus primeros años, tan extraordinario que permitía ir de Barcelona a Girona en cincuenta y ocho minutos, veinte minutos menos que ahora. Imagínese si funcionaban bien las cosas en aquellos momentos. Después no solo no se han renovado los trenes sino que se ha ido incorporando a este servicio los peores trenes de los que disponía Renfe, cosa incomprensible. Cuando una compañía, sea pública o privada, tiene un servicio digamos estelar, en el cual concentra el 40 por ciento de sus ingresos y de sus servicios a los usuarios y no solamente no incorpora al mismo mejores trenes, sino que le va dando todos los trastos que va eliminando de otros servicios, a uno le parece que lo que está queriendo esta compañía es cargarse realmente un servicio y lo está logrando. En función de este mal trato a los usuarios, estos han hecho algo normal en una democracia, se han agrupado, se han asociado y han planteado pacíficamente una plataforma reivindicativa. Me parece muy bien que el señor Canet recoja esta plataforma reivindicativa, que como todas a lo mejor es de máximos. Lo que me parece muy mal es que a pesar de la actitud digamos muy positiva de esta plataforma y de los partidos que le damos apoyo —Esquerra Republicana y Convèrgència i Unió— esto no mejore. Por tanto, el voto positivo de Convèrgència i Unió a esta moción es un voto también de crítica a Renfe porque no está dando respuestas. Es también un voto crítico al Gobierno de la Generalitat porque no se ha

puesto al lado de los ciudadanos sino al lado de la disciplina socialista para avalar el mal trato que da Renfe y el Gobierno socialista a los ciudadanos que utilizan este servicio. Repito, más allá de que comprendemos que no todos los puntos de esta plataforma pueden llegarse a ejecutar, sí que hay que formular una muy severa crítica al mal trato continuado que se está dando a los usuarios. Como estas cosas siempre tienen su torna, que decimos en Cataluña, después de todas estas iniciativas parece que algún día de las próximas semanas se van a presentar algunos trenes nuevos —poquitos— que finalmente parece que van a llegar con cuentagotas. Por tanto, que sirva, amigo Canet, su moción y las nuestras —las de CiU— para que, como mínimo, con estos nuevos trenes que llegan con cuentagotas se hayan dado cuenta los gerifaltes de Renfe y del Gobierno de que los ciudadanos de Girona, de Barcelona, de Figueras se merecen no ya estos pocos trenes con cuentagotas sino una flota actualizada y moderna de trenes, como por otra parte Renfe promete que está ejecutando.

Quiero felicitar al señor Canet porque estas son las cosas que hay que hacer, que se pueden hacer desde la oposición y que significan un acicate para ver si Renfe reacciona de una vez por todas.

El señor **PRESIDENTE:** También para fijar posición, en nombre del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Antonio Gallego.

El señor **GALLEGO BURGOS:** Quiero iniciar esta breve intervención enlazando con unas palabras a las que hacía referencia precisamente el compañero de Convergència i Unió. Empezaba diciendo que Renfe no da respuestas y la Generalitat de Cataluña tampoco, porque no se ha puesto del lado de los ciudadanos en esta problemática. Todos conocemos la situación que se da en el tramo Portbou-Girona-Barcelona. Han aumentado los tiempos de estos trayectos, ha habido numerosas averías, retrasos, falta de inversión, malestar ciudadano. Tampoco es la primera vez que hablamos de esta cuestión en esta Comisión de Fomento o en otras comparecencias. Realmente es un tema que nos preocupa a todos. Yo creo que la iniciativa es muy positiva, muy razonable y también en ese sentido agradecemos el trabajo y la iniciativa que ha presentado en este caso el grupo de Esquerra Republicana.

Se han aumentado las tarifas para este año. Los ciudadanos no pueden devolver su billete cuando el servicio no es el contratado y yo creo que la queja es razonable. Nosotros apoyamos los planteamientos generales —no todos— y la filosofía general de la Plataforma de usuarios y usuarias de Renfe en Cataluña. Parece también razonable que se reduzca el precio del billete y de los abonos cuando la empresa que da el servicio no devuelve lo que el ciudadano compra. Una empresa privada así lo haría. Si uno compra un servicio y ese servicio sistemáticamente se realiza en malas condiciones, parece razonable que se incluya esa política de devolución de los

importes de los billetes. Si el servicio no se ajusta a lo contratado —y yo creo que hablar de diez o quince minutos parece una cifra temporal razonable—, se tienen que acelerar los procesos y hacer las gestiones oportunas para que realmente se puedan devolver en el plazo de quince días —creo que eso dice el texto de la moción—, pero sí parece razonable que los ciudadanos tengan ese derecho.

Por otro lado, el Grupo Socialista también plantea una idea muy positiva que no recoge el texto inicial de la proposición no de ley y la autoenmienda de la misma: crear un comité de expertos, de usuarios, de personas que pueden aportar ideas para mejorar estos procesos, lo cual me parece razonable. A veces uno no sabe realmente si la buena es la propuesta inicial, una enmienda o la otra. Nos gusta buena parte de las propuestas iniciales y también la enmienda del Grupo Socialista. Estoy de acuerdo —se lo he planteado a lo largo de la mañana al portavoz socialista— en que en la lista de entidades se debería incluir a la Plataforma de usuarios y usuarias de Renfe y también, en un futuro, a otros organismos si este comité así lo considera.

Todos sabemos que estamos en un proceso de construcción de la línea de alta velocidad en ese tramo y que eso genera problemas. Esto lo puede entender todo el mundo. Todo el mundo quiere además que todos los trenes paren en todos los sitios y que tarden cada vez menos, pero si uno habla con cualquier ingeniero, sin saber mucho de estas cosas, pronto se da cuenta de que esta cuestión es complicada, más en el proceso de construcción en el que estamos y más cuando estamos pendientes de cuadruplicar las vías en ese tramo. Cuantos más trenes paren en Figueras, mucho mejor; si paran todos, excelente, y si paran algunos en Portbou, magnífico. Hay que ser realistas ante esta situación y por eso parte de la filosofía que plantea el Grupo Socialista parece razonable.

Donde tengo que poner un punto de distancia política respecto a lo que proponen es en el tema de la lengua. Hablar de la lengua que tiene que utilizar Renfe en todo este proceso es un poco ridículo y no viene al caso. En el punto 7 se dice que en los rótulos el primer enunciado sea en catalán y luego sea en castellano, porque el catalán es la lengua propia de Cataluña, pero yo podría decir que el español o el castellano también lo es, porque es un idioma constitucional. Podríamos entrar en el eterno debate lingüístico y desviaríamos el tema, pero me parece que no procede y a nosotros nos puede incomodar en esos términos. No estamos en contra de que sea así, de hecho, la Administración pública catalana así lo hace, pero si vamos a crear un comité de expertos, que ese comité se ponga de acuerdo, que se pregunte cuántos señores de Madrid, de Cuenca o de Huelva van a utilizar ese servicio y decidan si hay que ponerlo en catalán o hay que ponerlo en castellano. No tenemos ningún problema, pero creemos que ese punto 7 sobra en esta proposición no de ley. En cuanto al plazo de quince días para responder a las quejas nos parece un periodo de

tiempo razonable. Todos queremos mejor servicio, más puntualidad, derechos de indemnización y reembolso de los billetes.

Estamos acabando de analizar el texto inicial, la enmienda y la autoenmienda de la autoenmienda y, como he dicho antes, ninguno de los tres textos nos satisface en su totalidad. Por tanto, a lo largo de lo que queda de tarde acabaremos de manifestar nuestra posición de voto.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Quiere pronunciarse sobre las enmiendas, señor Canet?

El señor **CANET I COMA**: En primer lugar, quiero pedir disculpas, porque después debo asistir a la Comisión de Industria. Esto les pasa también a los diputados de los dos grupos grandes, por lo que los demás quedamos todavía más justificados. A la hora de las votaciones, si no he terminado en la otra Comisión, vendrá mi compañero Joan Tardà. En cualquier caso, lo dejo dicho.

Al igual que el portavoz del Grupo Popular, valoro muy positivamente la enmienda del Grupo Socialista, pero es una enmienda de sustitución. Si hubiera sido una enmienda de adición, hubiéramos estado totalmente de acuerdo con la creación del comité que se plantea en el punto 2. El problema no hubieran sido los diez, quince o dieciocho minutos, sino que es de sustitución y sustituir significa hacer desaparecer nuestra proposición no de ley para subsumirla en algo que tiene algunos puntos positivos pero no aborda los problemas de fondo. Por tanto, lamentablemente, no puedo aceptar la enmienda de sustitución del Grupo Socialista. El Grupo Popular ha manifestado recelos en algunos puntos. Ya he matizado que en el tema de la lengua se habían hecho bastantes avances y seguramente ahora hubiéramos podido suprimir el punto 9, pero eso venía del mes de marzo junto con algunas otras peticiones.

Plantearía la votación separada de diversos puntos, no solamente los que proponga nuestro grupo, sino los que quieran proponer cualesquiera otros, porque la intención es que, como ha dicho el señor Macias, aunque fuera poco, avancemos en esta línea. Estamos absolutamente abiertos a la votación separada, si los demás grupos no tienen inconveniente. Técnicamente desconozco si es posible incorporar el punto 2 de la enmienda del Grupo Socialista, que nos parece absolutamente positivo, pero como es de sustitución, no sé hasta qué punto lo puedo incorporar, me imagino que no es posible.

El señor **PRESIDENTE**: Salvo una transacción, no sería posible.

El señor **CANET I COMA**: Entiendo que no es posible, pero nuestra voluntad sería poderlo incorporar, porque no tenemos ningún inconveniente, sino todo lo contrario. En cualquier caso, se trataría de no aceptarla como de sustitución y estamos abiertos a la votación

separada de los puntos. Esquerra planteará la votación en cuatro puntos separados, que afectan al municipio de Portbou, porque hay tres puntos que afectan al servicio en concreto a Portbou y el resto también separado para que se puedan votar fácilmente los puntos que interesen a cada uno.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Canet, se podría llevar a cabo la votación separada, siempre que ningún grupo lo rechace. Vamos a ver qué ocurre de aquí a la votación.

El señor **CANET I COMA**: Si se opone algún grupo a que se vote por separado, habrá que votar en los términos de la autoenmienda, porque lógicamente nuestra autoenmienda se puede incorporar.

El señor **PRESIDENTE**: Y si ningún grupo se opusiera a la votación separada ¿cómo querría usted que lleváramos a cabo esa votación separada, en cuatro puntos?

El señor **CANET I COMA**: ¿Si no se opone ningún grupo?

El señor **PRESIDENTE**: Sí.

El señor **CANET I COMA**: En realidad estaría abierto de aquí al momento de la votación a que algún grupo me pidiese votar algún punto por separado para facilitar el máximo posible de acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo.

El señor **CANET I COMA**: Si no fuera así, pasaría nuestra propuesta... **(El señor Simancas Simancas pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, su portavoz.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Hemos escuchado en numerosas ocasiones al presidente de la Cámara explicitar un criterio que yo creo que es aplicable también al trabajo en Comisión. Dice muchas veces el presidente Bono que una vez que se ha aceptado una enmienda en una iniciativa, ya no es posible la votación separada de sus puntos. Yo creo que eso también es aplicable aquí. Por tanto, si el grupo de Esquerra acepta su autoenmienda, ya no estaríamos en condiciones de votar por separado.

El señor **PRESIDENTE**: En este caso, se trata de una autoenmienda más que de una enmienda de otro grupo; por tanto, habría que valorar y habría que consultar —lo hará la letrada— si al tratarse de enmienda pero autoenmienda ya no cabe, si ningún grupo se opusiera a la votación separada, aceptarla o no. Haremos la consulta

oportuna. Lo consultamos a lo largo del tiempo que queda para ver cómo se procede a votar, si separada o conjuntamente, la proposición no de ley.

— **RELATIVA A LA PROLONGACIÓN DE LA AUTOVÍA A-40 Y LA ACEPTACIÓN DE SU COFINANCIACIÓN POR LA JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000945.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el punto 5º, pasamos al punto 6º: proposición no de ley relativa a la prolongación de la autovía A-40 y la aceptación de su cofinanciación por la Junta de Castilla y León, que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular y cuyo portavoz, don Sebastián González, va a defenderla.

El señor **GÓNZALEZ VÁZQUEZ**: Señorías, atenderé a las indicaciones iniciales del presidente y voy a intentar ser lo más breve y conciso posible en esta proposición, una proposición no de ley que defiende con el objeto de instar al Gobierno a que en la inmediata revisión que se pretende del Plan estratégico de infraestructuras y transporte se recoja una nueva actuación, que es la prolongación de la autovía Ávila-Maqueda, la A-40, hasta su conexión con la A-6, bien por el trazado actual de la N-403 o por otro trazado alternativo. También pretendemos que el Gobierno acepte el ofrecimiento que la Junta de Castilla y León ha hecho para participar en la cofinanciación de esa infraestructura por entender que es una actuación de interés también regional.

Señorías, el Plan estratégico de infraestructuras y transporte contempla una importante actuación, que es la autovía denominada A-40, con la pretensión de crear un gran eje transversal de comunicación entre el este y el oeste de España, en concreto, la comunicación Teruel-Cuenca-Toledo y Ávila a través de un eje de gran capacidad de 470 kilómetros de longitud que pretende también enlazar en forma de mallado la A-2, la A-3, la A-4 y la A-5. A su vez, al estar este eje de comunicación conectado en Aragón con la autovía del mudéjar y en Castilla y León con la autovía de la cultura, la de Ávila-Salamanca, lo que estamos haciendo es ampliar y potenciar aún más este gran eje de comunicación conectando la zona centro de España, incluso Portugal, con el Mediterráneo, evitando así, característica importante, todo el tráfico pesado por Madrid. Sin embargo, señorías, el actual Plan estratégico de infraestructuras y transporte no contempla la actuación que pretendemos y, por tanto, este eje de comunicación deja desconectado el centro y norte de Castilla y León y Galicia. Esta conexión se conseguiría simplemente desdoblando un tramo muy pequeño de la N-403, unos 30 kilómetros, o, como he dicho antes, buscando una fórmula alternativa. Es una actuación que supera el propio y exclusivo interés de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, de ahí esta iniciativa. Señorías, son 30 kilómetros vitales para la

vertebración territorial, social y económica de Castilla y León, de Ávila y, cómo no, para todo el noroeste de España. Además, con ello se contribuiría —que es uno de los objetivos del propio plan estratégico— a superar el esquema radial de carreteras de altas prestaciones y a potenciar su mallado conectando todas esas autovías.

Esta proposición no de ley que presentamos fue registrada ya hace tiempo, en marzo de este año, y, lógicamente, desde entonces hasta ahora han tenido lugar algunos acontecimientos, el más importante de todos ellos fue un encuentro del presidente de la Junta de Castilla y León con el propio ministro de Fomento el pasado 2 de junio, en el que hablaron de este tema; hablaron del interés regional de la prolongación de la A-40 hasta la A-6. La Junta de Castilla y León, a través de su presidente, ofreció cofinanciación y puso a disposición del Gobierno los estudios previos que ya tiene realizados la Junta de Castilla y León al respecto. Tengo que decir a SS.SS que ese ofrecimiento —al menos así apareció en los medios de comunicación— fue bien acogido.

Otro hecho que ha ocurrido desde el registro de esta proposición no de ley ha sido el propio proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010, en el cual aparece una consignación de 200.000 euros. La realidad es que a fecha de hoy no se ha formalizado ningún compromiso, por lo que nos vemos obligados a mantener el debate de esta proposición, máxime cuando en la propia nota de prensa que el Ministerio de Fomento ofreció a los medios de comunicación a raíz de este encuentro entre el presidente de la Comunidad de Castilla y León y el propio ministro se hablaba de todas las grandes autovías de Castilla y León, pero no se llegó a mencionar este tramo de conexión de Ávila con la A-6. Supongo que se debió a un olvido, pero para eso está evidentemente esta proposición. Por tanto, hace falta concretar y pretendemos alcanzar el compromiso firme, decidido y suficiente del Gobierno. Consideramos que esos 200.000 euros consignados en los Presupuestos Generales del Estado para el próximo año son un gesto de buena voluntad —así hay que entenderlo—, pero no son evidentemente suficientes como para formalizar ese compromiso. Esta consignación, es un indicador, pero —como he dicho— no es suficiente por ser una cantidad insignificante. Por tanto, señorías, es precisa la incorporación de esta nueva infraestructura en el plan estratégico, es lo que pedimos. Hace falta una adecuada financiación y a la vista del ofrecimiento de la Junta de Castilla y León, hace falta lo más importante, que es formalizar un convenio de colaboración. A eso es a lo que llamamos al resto de los grupos, lo que pretendemos. Nos gustaría que fuera aprobada por unanimidad.

Se ha presentado una enmienda de sustitución del Grupo Socialista, que lógicamente no podemos admitir, pero sí estamos dispuestos —y alguna conversación hemos tenido con anterioridad a este debate— a llegar a un acuerdo transaccional que pueda resultar de interés

para esta infraestructura que creo que es deseada por todos.

El señor **PRESIDENTE:** Efectivamente, se ha presentado una enmienda, que viene firmada por don Pedro Muñoz, del Grupo Parlamentario Socialista, que tiene la palabra.

El señor **MUÑOZ GONZÁLEZ:** El Grupo Parlamentario ha presentado una enmienda de sustitución en relación con la parte dispositiva de la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, a la que se ha referido el anterior interviniente. La concreción de esta proposición no de ley tiene que ver con la extensión y la prolongación de la autovía prevista A-40 desde Ávila hasta la A-6 y la aceptación de la cofinanciación por parte de la Junta de Castilla y León, pero, en definitiva, en este caso —y bien lo conoce el señor González Vázquez— esta iniciativa se ha visto incluso superada por la extrema diligencia del propio Ministerio de Fomento, puesto que las dos cuestiones que plantea el Grupo Popular en su iniciativa —que se recoja esta actuación en la próxima revisión del PEIT y que se produzca y se acepte ese ofrecimiento de cofinanciación por parte de la Junta de Castilla y León— han sido ya objeto de actuación por parte del Ministerio de Fomento. Se ha referido el señor González Vázquez en su intervención a la reunión mantenida por el presidente de la Junta de Castilla y León con el ministro de Fomento, el señor Blanco, y a esa disposición a la colaboración. También se ha referido a que en el proyecto de presupuestos hay una consignación para esta infraestructura, que él ha cifrado en 200.000 euros —son 400.000 en dos anualidades—. En definitiva, hay ya una consignación presupuestaria y una voluntad política expresada por el ministro de Fomento y es en ese sentido en el que nuestro grupo ha presentado esta enmienda de sustitución, cuyo texto doy por reproducido puesto que obra en poder de todos los miembros de esta Comisión.

Permítame, presidente, que me detenga, siquiera brevemente, en los antecedentes que hay en esta iniciativa, puesto que pudiera parecer para cualquiera de los miembros de esta Comisión quizás algo llamativo que por parte de una administración autonómica se proponga la cofinanciación de una infraestructura que tiene que ver con la Administración central. Lógicamente, todo esto tiene un porqué y quizás el porqué hay que buscarlo en la existencia —entre comillas, podríamos indicar— de una cierta mala conciencia por parte del Gobierno autonómico de la Junta de Castilla y León, que paso a relatarles.

La autovía A-40 —la ha descrito el señor González Vázquez— tiene su origen en Teruel y su terminación en la provincia de Ávila, para desde allí conectar con la A-50, una autoría, la Ávila-Salamanca, realizada por el Gobierno socialista y puesta en servicio ya para todos los usuarios que por ella transitan. Ese es el eje de la A-40. ¿De qué estamos hablando aquí? Aquí estamos

hablando de la prolongación de esta autovía en otro sentido más, hasta su conexión con la A-6, con la carretera de La Coruña. De ahí viene ese ofrecimiento de la Junta, porque en otras provincias de nuestra comunidad autónoma, la Junta de Castilla y León ha financiado en su integridad la construcción de autovías, por ejemplo, hay una autovía que comunica Segovia con la capital de la comunidad autónoma, con Valladolid, que ha sido financiada de forma exclusiva y realizada su ejecución por la propia Junta de Castilla y León. Por ello entendemos que se ha producido ese ofrecimiento por parte de la Junta.

En definitiva, si en su momento no se hubieran adoptado algunas decisiones que nosotros siempre hemos considerado erróneas, como hacer una autopista de peaje, la AP-51, u otras actuaciones como no haber sido sensibles a no renovar la concesión de la AP-6 en el tramo del túnel de Guadarrama, hoy no estaríamos hablando de esta iniciativa. Esos son, por tanto, los antecedentes. Pero creo que es bueno para los ciudadanos mirar hacia delante y reconocer esa sensibilidad que ha demostrado el ministro, que también se ha materializado en este caso con el ofrecimiento realizado por la Junta de Castilla y León. Pero déjenme que les indique que es prioritario para nosotros, para los ciudadanos de la provincia de Ávila, que esa conexión de Ávila con Maqueda sea lo fundamental, porque comunicará, como se ha explicado antes, un gran eje, pero también a los municipios del sur de la provincia con la propia capital y a su vez a esos municipios del sur de la provincia con Madrid y con Castilla-La Mancha. Eso es muy importante.

En definitiva, pediría al Grupo Popular, especialmente al portavoz que ha intervenido en esta iniciativa, que extreme su coherencia, y como se ha referido a que tiene ya una consignación presupuestaria le animaría a que diera el paso siguiente y apoyara los presupuestos. **(Risas.)** En todo caso, vuelvo a trasladar al Grupo Popular algo que ya se ha oído en esta Comisión: es bueno quejarse de las consignaciones presupuestarias, no lo es tanto afirmar a su vez que hay que reducir los ingresos y proclamar los aumentos de los gastos.

Por último, es verdad que hemos mantenido iniciativas, pero para no consumir más tiempo —abusando de la amabilidad de la Presidencia— les indicaría que podríamos trabajar en la transacción que sustituiría a nuestra enmienda —que por supuesto retiraríamos—, es decir, sería una transacción entre esa enmienda y el texto propuesto por el Grupo Popular, una enmienda de adición, en los términos de mantener los dos puntos de la proposición no de ley del Grupo Popular y al final añadir el párrafo siguiente: en el que se tenga en cuenta la viabilidad ambiental. Señorías —y termino con ello— es fundamental para nuestro grupo que se preste el respeto debido a la viabilidad ambiental y mucho más en zonas que nos son sensibles, y esta zona tiene algunos tramos que pueden serlo como es la salida de la propia capital y, en su caso, la ribera del río Adaja. Por tanto, ese respeto que debe haber y que entendemos que las adminis-

traciones tienen que tener por esa viabilidad ambiental, es el ofrecimiento que hacemos y en el que estamos de acuerdo ambos grupos. En este caso, tengo que indicar nuestro agradecimiento por la sensibilidad mostrada por el portavoz del Grupo Popular en relación con esta enmienda que proponemos como adición en los términos que hemos indicado y que pedimos que se tenga en cuenta a la hora de la votación. **(El señor González Vázquez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: El portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor González pide la palabra en relación con el ofrecimiento que se ha hecho.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Me parece razonable la aportación que hace el portavoz del Grupo Socialista, señor Muñoz González. Aceptamos añadir a la parte dispositiva de nuestra proposición el aspecto medioambiental al que hace referencia.

El señor **PRESIDENTE**: Para que esta Mesa clarifique el texto, ¿me pueden decir qué se añade?

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Adicionar el párrafo al que se ha referido el portavoz al final del punto número 2 de la proposición. Terminaría: ...oportuno convenio de colaboración, en el que se considere la viabilidad ambiental de la actuación.

El señor **PRESIDENTE**: Don Pedro Muñoz ¿está de acuerdo en la propuesta de adición, para que quede recogido el texto en la Mesa?

El señor **MUÑOZ GONZÁLEZ**: Sí, señor presidente. En esos términos.

— **RELATIVA A ESTABLECER Y EJECUTAR A LO LARGO DE ESTA LEGISLATURA UN PLAN DE CERCANÍAS FERROVIARIAS PARA LA PROVINCIA DE TARRAGONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000977.)**

El señor **PRESIDENTE**: Damos por concluido este punto y pasamos al siguiente: proposición no de ley relativa a establecer y ejecutar a lo largo de esta legislatura un plan de cercanías ferroviarias para la provincia de Tarragona, presentada por el Grupo Parlamentario Popular y defendida por el señor Ricomá.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: El tema que nos ocupa es un asunto relacionado con las cercanías ferroviarias en la provincia de Tarragona. De hecho lo que pretendemos es poner encima de la mesa la precariedad en la que se encuentra el sistema de comunicación, la línea ferroviaria convencional, y los problemas de viabilidad que, como consecuencia sufren de ello

sufren los ciudadanos tarraconenses; problemática que viene provocada por la política ferroviaria que en los últimos años viene desarrollando el Ministerio de Fomento, que se ha dedicado única y exclusivamente a dar curso a dos macroproyectos iniciados ya en la etapa de Gobierno del Partido Popular como son la línea de alta velocidad de Madrid-Barcelona-frontera francesa, y el corredor del Mediterráneo con su conexión, a su vez, con la línea de alta velocidad. Ello ha provocado que en esos seis años de Gobierno socialista el montante de la inversión en cercanías en línea férrea convencional en la provincia de Tarragona haya sido solo de 1,5 millones de euros. Esto ha provocado serias consecuencias; ha provocado, por ejemplo, que la comarca con mayor crecimiento demográfico de la provincia del Baix Penedès, que ahora además cuenta entre su capital y el entorno con 100.000 habitantes, y que las comarcas del interior de Tarragona tengan un nivel de comunicaciones ferroviarias que es totalmente impropio del tiempo que nos toca vivir y que ha llevado a la gente de estas comarcas incluso a prescindir de coger el tren, del servicio ferroviario. Estamos hablando principalmente del caso del Baix Penedès. Desde ninguno de sus municipios —que se encuentran todos en un radio de 30 o 40 kilómetros de distancia de la capital de provincia, Tarragona— se puede acceder a la capital sin hacer trasbordo, con lo cual cuando su población tiene que ir a Tarragona no coge el tren y, lo que es peor, decide ubicar su centro metropolitano de referencia a nivel de estudios, de comercio, de servicios en Barcelona, que está al doble de distancia pero que está mejor comunicada por tren. Ello tiene una repercusión económica en la zona importante y está haciendo que se produzca un cierto fenómeno de falta de cohesión territorial.

Para el caso de las comarcas del interior, del Alt Camp, de la Ribera d'Ebre, de la Terra Alta, de la Conca de Barberà, se da una paradoja curiosa. Se da la paradoja de que se encuentran atravesadas por la principal línea convencional del corredor ferroviario entre Barcelona y Madrid pero su nivel de servicios, de trenes, de frecuencias, de paradas y su nivel de infraestructuras son totalmente deficientes, certificando el completo olvido al que están sometidas. Pongo un ejemplo, Montblanc, que es una capital de comarca, ya no tiene ni personal en la estación; Valls, que es otra gran capital de comarca, solo abre la estación a los ciudadanos seis horas al día, con fines de semana y sábados cerrados, y podría seguir con una larga lista de precariedades en el conjunto de la línea ferroviaria. Todo para concluir con una triste obviedad: Tarragona tiene actualmente un mapa de cercanías ferroviarias que para nada da respuesta a la movilidad interna por ferrocarril y pone a sus ciudadanos en una situación de agravio, de desigualdad y de dificultad para atender a su cotidianeidad. Se podrá decir que la Generalitat está diseñando un plan de transporte para el Camp de Tarragona que contempla nuevas líneas, es cierto, pero en el plan de transportes elaborado por la Generalitat no se da cumplimiento a las reivindicaciones que se plantean en

esta proposición no de ley. De manera que ni en el plan de transportes de la Generalitat el Baix Penedès mejora su situación, las comarcas del interior siguen ferroviariamente aisladas o, en el mejor de los casos, sus conexiones implican dar mucha más vuelta de lo que sería lógico y no establece una salida real al problema de cercanías que tiene Tarragona ni las conecta con el sistema de cercanías de Barcelona. Por tanto, es imprescindible que el Gobierno asuma su responsabilidad, que rectifique su política y actúe de una vez por todas en la línea convencional de Tarragona. Lo está haciendo para la provincia de Barcelona; allí el debate es otro. Allí el debate es si el ministerio tiene que invertir 3.000, 4.000, 5.000 ó 6.000 millones. Recuerdo que para Tarragona en seis años ha sido un millón y medio. El debate en Barcelona no es de si se ha de hacer o no, que ya se da por hecho que se hará, y me parece muy bien. El debate allí es si son 4.000 ó 5.000 millones. Es un agravio importante. El ministerio debe asumir la responsabilidad y Tarragona debe salir del olvido, recuperar el tiempo perdido, que es lo que pretendemos con nuestras propuestas, concretadas en cuatro puntos y centradas en facilitar la movilidad interna, en establecer un plan específico que rompa esta frontera ferroviaria, este aislamiento que hay con el Baix Penedès y, en paralelo, garantizar la operatividad de la estación urbana de Tarragona, teniendo en cuenta que con la puesta en servicio de la alta velocidad está perdiendo cada vez más peso, y esto tampoco tiene justificación. No pedimos nada que no sea una exigencia del territorio y de sus entidades sociales y económicas. No pedimos nada que en alguno de sus aspectos no haya sido incluso propuesto o aprobado en el Parlament de Catalunya, como son las conexiones con Valls. Tampoco venimos con exigencias marcadas en plazos en el calendario, sólo queremos que se actúe con justicia en relación con las cercanías de Tarragona.

Se han presentado dos enmiendas, una de Convergència i Unió y otra del Partido Socialista. Esta última adelanto que no se puede admitir porque propone una enmienda de sustitución con tres puntos muy curiosos. El primero de ellos dice: analizar la situación de la demanda de servicios ferroviarios existente en las ciudades afectadas y, en virtud de ello, adoptar medidas. Pero si es que no hay demanda, pero cómo va a haber demanda de un servicio que no lo es, cómo va a haber demanda si la calidad del servicio es nula. Lo que hay que hacer es facilitar a los ciudadanos un servicio en condiciones y, a partir de ahí, seguro que habrá demanda, seguro que se quedarán en casa los coches particulares, seguro que la gente del Baix Penedès vendrá a comprar, a estudiar y al médico a Tarragona en lugar de hacerlo a Barcelona. Posteriormente habla de abordar la ampliación de servicios ferroviarios en base a los convenios de colaboración que se han venido haciendo como en el caso de Valls desde el año 2006. ¡Pero si precisamente es Valls una de las ciudades más afectadas, una de las que más servicios ha perdido! Por tanto este punto tam-

poco nos soluciona nada. Y el último es continuar con las actuaciones en marcha de rediseño de la red ferroviaria, con los trenes de largo recorrido y coordinar los posibles servicios entre cercanías media y larga distancia. Precisamente si hemos de continuar con lo que está provocando este caos, si hemos de continuar con lo que ha provocado que Tarragona ciudad, por ejemplo, perdiera muchísimo peso en el transporte ferroviario desde que se pusiera en servicio la línea de alta velocidad, pues apañados vamos. Con lo cual la enmienda del Partido Socialista no encaja en esa realidad de recuperación del tiempo perdido, de recuperar el déficit en infraestructuras ferroviarias y no la podemos aceptar.

En cuanto a la enmienda de Convergència i Unió, lo que vamos a proponerle es una transacción. Evidentemente, su enmienda es idéntica a nuestra propuesta pero lo único que hace es añadir nombres de ciudades. Nosotros creemos que con nuestro texto estas ciudades ya se sobreentiende que están. El primer punto habla de incluir Reus. Si hablamos de nuevas circulaciones de trenes de cercanías entre Lleida-Montblanc-Valls-Sant Vicenç de Calders, así como las conexiones oportunas entre los municipios del interior con Reus, Tarragona y Barcelona, ya aparece Reus. El segundo punto propone incluir Montblanc, y nuestra propuesta habla de facilitar la movilidad interior entre las principales capitales de las comarcas; Montblanc es capital de comarca y por lo tanto se entiende que está incluida. Lo que sí aceptaríamos es modificar el tercer punto en el que nosotros decimos: Establecer un servicio de cercanías específico para el Baix Penedès para conseguir una comunicación directa de sus municipios con Tarragona. Eso decimos nosotros; Convergència pide que se añada Reus. Aquí no está específicamente citado Reus y para que no haya dudas de que obviamente el problema del Baix Penedès lo es con Tarragona y también con Reus, nos avendríamos a incluir Reus. Por lo tanto, nuestra propuesta es mantener la proposición no de ley presentada en nuestros términos, añadiendo la sugerencia de Convergència i Unió de incluir Reus en el tercero de los puntos de los que consta.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley se han presentado dos enmiendas. Para la defensa de la primera, por el Grupo Convergència i Unió el señor Jané tiene la palabra.

El señor **JANÉ I GUASCH:** Señorías, Convergència i Unió valora positivamente esta proposición no de ley presentada y va a votarla a favor. Consideramos que es oportuna y que plantea en esta Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados un problema diario. Efectivamente, el señor Ricomá decía que nuestra enmienda era coincidente con la proposición, y lo que intenta es mejorarla en algunos aspectos, concretamente en lo relativo a ciudades que no eran citadas en algunos de sus apartados y después en algo más de fondo y es que, por un lado, tiene que haber trenes de cercanías y, por otro,

tiene que haber trenes rápidos que faciliten que en determinados movimientos entre capitales de comarcas pueda haber una conexión más inmediata que los trenes de cercanías, que también deben existir pero no en todas las conexiones que se detallan. Quiero agradecer al señor Macias su aportación en la diferenciación entre los trenes de cercanías y los trenes rápidos porque entendemos que enriquece la propuesta inicial. Aun así nosotros vamos a votar a favor. Celebramos que en el apartado relativo a la conexión del Baix Penedès se incluya de manera expresa la ciudad de Reus. Voy a poner un ejemplo práctico para que se entienda de qué estamos hablando. Si un alumno de la Universidad Rovira i Virgili, que tiene facultades en Tarragona ciudad y en Reus —por ejemplo, Económicas está en Reus y Derecho en Tarragona—, o un alumno de L'Arboç, de mi municipio, o de El Vendrell, la capital del Baix Penedès, quiere ir a Reus, le es totalmente imposible utilizar la conexión ferroviaria porque las vías existen pero no las conexiones de las vías. Tenemos un sistema en que hay determinadas vías que finalizan en Sant Vicenç de Calders y allí tienes que bajarte para subir a otro tren que te conduzca a la línea de Reus o a la de Tarragona. Es un sinsentido porque el problema no es que debamos construir nuevas vías es que debemos conectarlas mejor para facilitar la movilidad de nuestros ciudadanos, para hacer que el Camp de Tarragona tenga esa unidad de desplazamientos vía ferroviaria. Por tanto, entendemos totalmente adecuada esta proposición no de ley, entendemos que su coste económico no es relevante por la mejora sustancial de la vida de tantas personas que tienen que desplazarse tanto a centros hospitalarios de primera línea como el Hospital Joan XXIII o el Hospital Sant Joan de Reus, como a facultades —tenemos un campus universitario creciente— o por la propia inercia comercial. Lo decía el señor Ricomá y tiene toda la razón. La inercia de los desplazamientos entre comarcas para ir a un comercio, para generar actividad económica, tiene mucho que ver con la conexión ferroviaria que tengan los municipios, y la gente se desplaza hacia un sitio o hacia otro dependiendo de si hay buena combinación. Por tanto, en esa línea estamos totalmente de acuerdo.

Hay un aspecto que también quiero destacar. La ciudad de Tarragona, capital de la provincia de Tarragona, con un número de habitantes que la hace claramente una ciudad de relevancia, está perdiendo conexiones ferroviarias, y a ello también se refiere la proposición no de ley que hoy discutimos. El hecho de que la línea de AVE esté en el Camp de Tarragona y que algunos de los trenes, Euromed por ejemplo, se van desplazando hacia otras líneas lo que al final hará será empobrecer la oferta de la estación de la ciudad de Tarragona. Es cierto que esto ya está ocurriendo en algunas conexiones de larga distancia y que hay personas que antes tenían una conexión ferroviaria desde la misma ciudad y que ahora ya no la tienen. Esto se puede agravar incluso cuando se construya la nueva estación al sur del aeropuerto de Reus si no hacemos el necesario baipás

para conectar el corredor del mediterráneo con la ciudad de Tarragona, no con las inmediaciones de Tarragona. Por tanto, ese punto en el que el proponente pide el mantenimiento de la estación urbana de Tarragona como parada de trenes de largo recorrido y correspondientes a la línea Euromed, todos podemos coincidir en que es necesario, y que para la ciudad de Tarragona es importante mantener las conexiones ferroviarias que existen no en su entorno sino en el propio núcleo de la capital.

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

El señor **RUIZ CARBONELL**: Al leer esta proposición no de ley, le queda a uno la sensación de que es una mezcla de cosas que tienen que ver con Renfe, pero que no todas tienen que ver entre sí. Para empezar, es cuando menos curioso cómo empieza la exposición de motivos de la PNL que firma el señor Ricomá de Castellarnau. Lo hace con algo que puede llamar a engaño para quien no conozca la provincia de Tarragona, que es hablar del servicio de Cercanías, con mayúscula. El servicio de cercanías afecta solo a una parte pequeña de la provincia. Entre la última estación de cercanías y el límite con la provincia de Barcelona puede haber 15 ó 20 kilómetros. Por tanto, lo que se hubiera invertido no afectaría solo a esa parte importante, en la medida en que todas las partes de la provincia lo son, pero además se da el caso de que el Consejo de Ministros ya acordó tramitar este mes de febrero el Plan de infraestructuras ferroviarias de cercanías de Barcelona, que supone una inversión de 4.000 millones de euros, nueve nuevas estaciones, 25 kilómetros de nuevas vías y la ampliación de otros 80 kilómetros para que toda la red tenga vía doble, lo que beneficiará a más de cuatro millones de personas. Vale la pena recordar el hecho de que durante los ocho años de Gobierno del PP no se hizo un esfuerzo igual ni cercano ni parecido ni que llegara a la mitad. Como ustedes saben, la cifra de inversión en cercanías fue más cercana a cero que cualquier otra cifra. Por eso es también curioso que lo cite el Grupo Popular en la presentación de una proposición no de ley. Lo lógico sería no hablar de ello y esperar que se nos olvide a todos.

Por lo que hace a Valls, otro tema que también sale en la proposición no de ley, es sabido que los dos trenes que unían Valls con Barcelona, con transbordo en Sant Vicenç, suprimidos en septiembre, lo hacían gracias a un convenio existente entre el ayuntamiento de Valls y Renfe. El ayuntamiento denunció dicho convenio en julio del pasado año. Actualmente una empresa de transporte por carretera hace el recorrido Valls-estación de Calafell con cuatro servicios diarios, sustituyendo los dos trenes suprimidos. Por cierto, el viaje, que en tiempo viene a salir más o menos igual, vale 2 euros menos. Por otro lado, y como fruto de la planificación e integración del transporte de viajeros que la Generalitat está haciendo en el Camp de Tarragona, se puede llegar desde Valls a

la estación del Camp en autobús en 15 minutos por 1,44 euros, y comprando un billete que cuesta un par de euros más de lo que costaba el billete de uno de los trenes suprimidos llegas a Barcelona en algo más de media hora. En los trenes suprimidos, desde que cogías el tren en Valls hasta que bajabas en Barcelona habían transcurrido prácticamente dos horas. Los seis Avant y el Avia en dirección a Barcelona que paran en la estación del Camp dan una buena cobertura horaria a la zona. A esto habría que añadir que además hay diez AVE bastante más caros, por eso no los he citado junto con los otros. Sobre la marcha me asalta una duda. En momentos en que el Partido Popular nos acusa de crear déficit, ¿nos están diciendo que en este caso concreto lo aumentemos? Porque estamos hablando de una línea que no descubro ningún secreto al decir que es claramente deficitaria. Lo era.

El otro argumento que tampoco esperaba encontrar es el de los 11 kilómetros de distancia entre la ciudad de Tarragona y la estación del AVE. Este no me lo esperaba viendo que la proposición no de ley era del Partido Popular, y más ahora que además la apoya Convergència, puesto que es como echar piedras en su propio tejado. En Tarragona todo el mundo sabe que la estación fue diseñada allí en medio del campo en los tiempos de luna de miel entre el Partido Popular y Convergència, luna de miel que se extendía al ayuntamiento de Tarragona, que gobernaban conjuntamente: alcaldía de CiU con el apoyo del Partido Popular. El señor Ricomá de Castellarnau puede ratificarlo, porque era el primer teniente de alcalde.

Siguiendo con la mezcla de temas que es esta proposición no de ley, otro que también sale en esta proposición es que la comarca del Baix Penedès —Comarruga, Calafell, El Vendrell, Cunit, para entendernos— está volcada hacia Barcelona y no hacia Tarragona. Esto es un hecho histórico, es así desde la Edad Media y tiene poco que ver con la Renfe. Es verdad que ahora se ha visto todavía más reforzado por la fuerte migración del cinturón de Barcelona hacia esa zona. En este caso, los trenes de media distancia efectúan todos parada en la estación de San Vicenç de Calders, cabecera de cercanías sur podríamos decir, donde se puede conectar con los trenes de cercanías para dirigirse a Tarragona, Reus y resto de poblaciones de la provincia, pero admito que este es un punto mejorable. Y es que se está mejorando en muchas cosas, antes lo decía mi compañero de grupo Román Ruiz. En este caso son seis trenes nuevos los que dentro de poco harán este trayecto.

Otra cosa que también se menciona en esta proposición no de ley es lo de que el Euromed a partir del año 2010 dejará de pasar por la ciudad de Tarragona, o mejor dicho los trenes de alta velocidad, de altas prestaciones, los que llegarán de Valencia. Pero es que en este punto concreto existe un compromiso público por parte del ministerio hecho al ayuntamiento de Tarragona de que el rediseño de la red ferroviaria en Tarragona no será obstáculo para que haya trenes de alta velocidad que

cubren el trayecto Barcelona-Valencia que paren en la estación urbana de la ciudad. Es un compromiso público.

Por otra parte, y hablando de otro tema que menciona la proposición no de ley, no es verdad que las poblaciones del interior estén aisladas —en todo caso, puede mejorar su conexión— desde el punto de vista ferroviario. Tienen servicios de media distancia que las comunica con Reus, Tarragona y Barcelona, permitiendo movilidad para realizar desplazamientos por causas laborales, estudios, consultas médicas, ocio, etcétera. En días laborales, la línea Tarragona-Reus-Mora tiene 18 servicios; la de Mora-Reus-Tarragona, 17 servicios; Tarragona-La Plana-Lleida, cinco servicios, y en Valls, volviendo atrás, hay dos servicios que llegan hasta San Vicenç de Calders para coger allí los trenes de cercanías y dos que llegan directamente a Barcelona.

En definitiva, no hace falta que les diga que para el grupo que represento es prioritario que los ciudadanos y ciudadanas que lo necesitan se desplacen por ferrocarril, y naturalmente sabemos que no todo está bien, que queda mucho por hacer, pero una cosa es hablar y presentar proposiciones no de ley y otra cosa es hacer lo que está haciendo este Gobierno, que es comprometerse e invertir. Por todo ello, desde la responsabilidad y el realismo, proponíamos un texto alternativo, que entiendo ha sido rechazado por el grupo proponente, que parece preferir una victoria pírrica en esta Comisión y de dudosos resultados a un compromiso realista con el grupo que da apoyo al Gobierno. Desde esa responsabilidad y ese realismo les adelanto nuestra intención de votar en contra de su proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ricomá, lógicamente, por lo que acabo de oír, no acepta la enmienda propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Lo he comentado en mi intervención; no aceptamos la enmienda socialista y presentamos una transacción a la iniciativa de Convergencia i Unió que facilitaremos a la Mesa.

— **SOBRE CAMBIO DE DENOMINACIÓN DE LA AUTOVÍA DE SIERRA NEVADA A-44 POR LA DE AUTOVÍA COSTA TROPICAL A-44. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001208.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Gobierno, señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: El pasado 21 de mayo de 2009 el ministro de Fomento, José Blanco, inauguraba en Granada el último tramo de obras, Ízbor-Vélez de Benaudalla, de la A-44 Bailén-Motril, que tiene 166 kilómetros. Finalizaba de este modo, tras al menos quince años de trabajo, una autovía de gran relevancia

para unir el litoral mediterráneo desde Motril con el interior de Andalucía y de España por Granada y Jaén. Como SS.SS. pueden recordar, la autovía discurre por un territorio muy montañoso y geológicamente complejo, lo que ha provocado numerosas incidencias en su construcción, incluso cambios en su trazado inicial. No quisiera ser descortés, ni quisiera recordar de ninguna manera que el que auspició el cambio de trazado de esta autovía fue el Partido Popular y tampoco me gustaría recordar nombres, pero ya en 1996 un diputado famoso del Partido Popular, don Andrés Ollero, dijo que la terminaría en el año 2000; otro diputado actual, Juan de Dios Martínez Soriano, dijo que en el año 2001; el alcalde de Granada, que era delegado del Gobierno, dijo que en el año 2003 y la obra se fue retrasando algo más de lo que nos hubiera gustado a todos, incluso con un accidente que curvó una celosía sobre el viaducto que se estaba construyendo sobre la presa de Rules, que volvió a retrasar esa obra. La obra se ha terminado, la autovía Bailén-Motril, de 166 kilómetros se construía sobre la carretera estatal de referencia, la Nacional 323. Como ustedes recordarán, el Real Decreto de 26 de septiembre de 2003 por el que se modifica la nomenclatura y el catálogo de las autopistas y autovías de la red de carreteras del Estado le asignó la denominación de autovía de Sierra Nevada, A-44. Este real decreto faculta, en la disposición final única, al ministro de Fomento para actualizar la denominación de las autopistas y autovías y permite que otras administraciones, entidades y asociaciones puedan realizar propuestas motivadas para efectuar estos cambios. Eso es lo que la proposición no de ley pretende, que la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados haga esta petición formal, que viene a recoger una petición que en su momento, en el año 2006, hizo el área de turismo del Ayuntamiento de Motril y el Patronato de Turismo de Motril, en el que están representadas las asociaciones empresariales además de los sindicatos de los colectivos interesados en los temas turísticos. Se hizo pensando que el nombre de autovía de la Costa Tropical sería un atractivo más e iría en la línea de lo que es habitual, que las autovías se denominen con el nombre de donde terminan, como Rías Baixas, A-52, o de la Costa de la Luz, A-48. Por tanto aquí, en vez de autovía de Sierra Nevada —que es verdad, es una gran montaña que está al borde de Granada por la que se pasa— denominarla con el nombre de donde termina. Esta iniciativa la trasladamos en su momento al ministro, que la acogió favorablemente, pero queríamos que pasara por este trámite. Nos parece un tema relevante para la zona y le damos a la Costa Tropical, a todos los pueblos de aquella zona —Motril, Almuñécar, Salobreña, Castell de Ferro, etcétera— el reconocimiento de que la autovía termina en su territorio.

Para no tener que intervenir posteriormente me refiero ahora a que el Grupo Popular propone que en un tramo la llamemos Sierra Nevada A-44 y en otro tramo Costa Tropical A-44. El informe y el real decreto no permiten que una autovía tenga dos nombres por aquello de que

es un poco confuso. Empiezas con la A-44 y parece que vas por la de Sierra Nevada y, de pronto, ves un cartel que pone Costa Tropical. En la primera rotonda das la vuelta porque no sabes ya por cuál de ellas vas. El nombre tiene que ser uno en todo el trazado. Les voy a recordar, como anécdota, que el Patronato de Turismo de Motril tuvo esta misma idea, pero más ingeniosa. En 2006 propuso que se llamara autovía A-44 Costa Tropical desde Bailén hacia Granada, hacia Motril. Y que cuando se subiera de Motril hacia Bailén se llamara de Sierra Nevada. Es decir, que la misma autovía según bajabas se llamaba de una forma y según subías se llamaba de otra. Cuando se metiera alguien en una rotonda tendría carteles a Sierra Nevada-Costa Tropical, Costa Tropical-Sierra Nevada. El conductor no sabría por dónde salir. Un poco de lo mismo nos propone el Grupo Popular. Dos nombres para lo mismo no es bueno. Sé que la proponente se llama Concha de Santa Ana, que son nombres largos, que permiten una extensión grande, pero no creo que sea bueno en la autovía llevar a nombres largos la conclusión de cómo se llama. Normalmente vamos a 120 o a veces hasta 132, que es lo que permite el código de circulación, y a esa velocidad es difícil leer muchos nombres. Por tanto vamos a dejarlo como habían pedido —autovía de la Costa Tropical—, dándole buen respaldo a toda la gente que vive en la costa.

Le ruego a la compañera diputada del Grupo Popular que disculpe la broma sobre su largo nombre, Concha de Santa Ana. Es meramente un recurso dialéctico en una hora ya avanzada.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, precisamente la señora De Santa Ana tiene la palabra.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: El Grupo Socialista trae hoy a la Comisión de Fomento una iniciativa para modificar el nombre de la autovía de Sierra Nevada por autovía de la Costa Tropical. Nos llama la atención que hoy traigan esta iniciativa, no por la iniciativa en sí misma, sino por el orden de prioridades del Partido Socialista en Granada. Y quiero explicarme. Desde el Grupo Popular no entendemos que se le solicite al Ministerio de Fomento ese cambio de denominación y no la finalización de la autovía del Mediterráneo. Como ha dicho el señor diputado del Grupo Socialista, el 21 de mayo de 2009 —tal y como se recoge en la exposición de motivos— el señor Blanco visitó Granada por primera vez en calidad de ministro de Fomento y lo hizo en la inauguración que se recoge en la exposición de motivos, algo de lo que desde luego se congratuló el Partido Popular. Lo hizo rodeado de la plana mayor del Partido Socialista granadino. Es más, en dicha inauguración el ministro de Fomento dio una fecha. Dijo que la autovía del Mediterráneo, donde llega esta autovía de Sierra Nevada, estaría completada para el final de la legislatura y se pronunció también sobre el cambio de

nomenclatura de la autovía. Créanme, señores del Partido Socialista, que sentimos verdadero desasosiego por el hecho de que hoy nos traigan ese cambio de nomenclatura y no los tres años de retraso a los que nos ha condenado el señor Blanco con la aquiescencia de la plana mayor del Partido Socialista en Granada.

El Partido Socialista en Granada ha estado durante cinco años prometiendo que la autovía del Mediterráneo estaría finalizada para el año 2009 y lo que tenemos ahora con el cambio de ministro es un cambio de plazo, tres años más de retraso, y el Partido Socialista callado. Hace un par de semanas ha estado en esta Comisión de Fomento un secretario de Estado que no se atrevió a dar una fecha de llegada de la alta velocidad teniendo competencia para ello, que reconoció que no sabía lo que iba a pasar en el trazado de alta velocidad a Granada a su paso por el término municipal de Loja, y el PSOE callado; callado ante la misma persona que en el año 2004 nos dijo en Granada que Zapatero llegaría en AVE en el año 2007. Esa persona no es otra que el ahora ministro de Fomento, señor Blanco.

Señores del Partido Socialista, el cambio de nombre no es más que una maniobra de distracción. Lo que le importa al Partido Socialista es aparentar que trabaja por Granada en vez de hacerlo realmente. Ustedes prefieren distraer la atención antes que reivindicarles a sus compañeros de partido en Madrid. Ahora tienen otra vez una oportunidad única en estos presupuestos para reivindicar las inversiones que durante cinco años no han sido ejecutadas en la alta velocidad a Granada. De los 518 millones de euros presupuestados en los cinco años de gestión del Partido Socialista, únicamente se han invertido 245. De verdad, deseamos que esta vez el Partido Socialista no vuelva a hacer eso a lo que nos tiene acostumbrados, que es seguir callado. En estos momentos los ciudadanos están hartos de incumplimientos del PSOE, hartos de que no se cumplan los plazos y hartos del discurso ambiguo del Partido Socialista, que promete unas cosas en Granada y reivindica otras distintas en Madrid. Además, es una falta de respeto a esos ciudadanos distraer la atención trayendo solo esta iniciativa, cuando en esa inauguración se propuso el cambio de nombre de la autovía y se condenó a tres años más de retraso a todos los granadinos. Hace falta más para Granada. Granada no puede seguir a la cola de las inversiones, no puede seguir con los niveles de desempleo que hay en estos momentos. Faltan compromisos socialistas, sobre todo en estos momentos. Estas son las inversiones productivas de las que tanto hacen gala últimamente los socialistas. Ayer aprobamos en el Pleno de la Cámara, con el apoyo del Grupo Socialista, cosa que agradecemos, la realización de un calendario de obras del PEIT con unos plazos y unas fechas concretas de finalización. Espero que el Partido Socialista, con este empuje, se pronuncie en toda España, pero particularmente en Granada.

Hemos presentado una enmienda porque creemos que es importante que mantengamos los nombres de dos

referentes turísticos en la provincia de Granada, tanto Sierra Nevada como la Costa Tropical.

El señor **PRESIDENTE**: Como ha quedado clara la posición, ni siquiera pregunto al portavoz del Grupo Socialista, porque ha dicho que no aceptaba la enmienda. No hay ningún grupo más que quiera intervenir en este punto.

— **SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE UNA RED PÚBLICA DE ESTACIONES DE BICICLETAS EMPLAZADAS EN ESTACIONES DE FERROCARRIL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001268.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto siguiente, que es la proposición no de ley sobre implantación de una red pública de estaciones de bicicletas emplazadas en estaciones ferroviarias. Su autor es el Grupo Parlamentario Socialista y el portavoz es don José Luis Ábalos.

El señor **ÁBALOS MECO**: Gracias, señor presidente, señorías, por permitirme intervenir en esta Comisión, de la que no soy titular, y también celebrar el hecho de la agilidad con que se ha tramitado esta proposición, ya que me permite conectar con la motivación que tenía, pues la ideé con ocasión de la semana de la movilidad, que, como saben ustedes, tuvo lugar entre los días 16 y 23 de septiembre, hace bien poco; celebración que se produce en toda Europa. Este año colaboraron 2.102 municipios, lo que supone una población de más de 220 millones de europeos. De ellos, 366 son municipios y ciudades españolas en las que viven unos 20 millones de personas. Todas estas ciudades organizan varias jornadas de actos y celebraciones que promocionan de una u otra manera el uso del transporte público y alternativo, siempre en detrimento del uso intensivo e irracional del vehículo privado. Este año los actos se destinaron a la lucha contra el cambio climático, bajo el lema mejora el clima de tu ciudad. Estos actos trataban de promover políticas ambientalmente sostenibles y otros medios de transporte menos contaminantes, entre los que se encuentra sin duda, como auténtico protagonista de la movilidad en las ciudades, el uso de la bicicleta, que constituye el medio más sano, más saludable, más económico y nada contaminante.

Las ciudades europeas vienen desarrollando desde hace décadas una política de apoyo al uso de la bicicleta, curiosamente, incluso en países con condiciones climáticas y geográficas peores que las que ofrece el territorio español. Ciudades españolas como Barcelona, Valencia, Sevilla, etcétera, cuentan con unas condiciones ideales para una acción en profundidad que impulse la extensión del uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano para acceder a los centros de trabajo o de ocio o a centros comerciales. Para una promoción eficaz de este

medio de transporte ecológico y económico, la Administración pública debe ir por delante de la situación generando políticas que fomenten la extensión del mismo. Los usuarios de la bicicleta suelen ser también usuarios del ferrocarril y existe una cierta polémica en torno al transporte de las bicicletas. Hay colectivos que vienen reivindicando que la bicicleta pueda subirse a los vagones, pero esto supone también incomodidades, controversias con otros usuarios y algunos reparos en torno a la seguridad que esto puede constituir. Pues bien, se me ocurre que podríamos facilitar el transporte de un medio y de otro implantando una serie de estacionamientos, de puntos de aparcamiento y recogida de bicicletas en las estaciones ferroviarias de las ciudades, de modo que un usuario de bicicleta pudiera llegar con su propia bicicleta a la estación, subirse al tren y al bajar poder acudir incluso a un sistema público de alquiler de bicicletas que muchas ciudades están poniendo en marcha. Pensemos, sobre todo, en el transporte en las redes de Cercanías de ferrocarril, donde es más habitual el uso de la bicicleta, de tal modo que con esta iniciativa podríamos conectar también con los esfuerzos que se están haciendo por parte de las ciudades para proveerse del sistema público de bicicletas.

Quiero hacer más comprensible la propuesta que pongo a su consideración y que creo que tiene tanta bondad que confío en que será bien recogida por todos ustedes. En definitiva, lo que planteamos es que dentro de las competencias de ADIF se adopte como objetivo la implantación en las estaciones ferroviarias de puntos de aparcamiento y recogida para bicicletas privadas y para los sistemas públicos de bicicletas que los municipios y ciudades puedan poner en marcha. Y, en segundo lugar, adoptar un plan estatal que asegure que tal iniciativa llegue a los grandes municipios y áreas metropolitanas mediante los correspondientes convenios y acciones de coordinación.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra al señor Martínez Sieso, quiero recordar a los portavoces que vayan llamando a SS.SS. porque en unos minutos procederemos a votar.

Tiene la palabra el señor Martínez Sieso para fijar la posición del Grupo Popular.

El señor **MARTÍNEZ SIESO**: Trataré de ser muy breve.

No voy a defender una enmienda, puesto que no hemos presentado ninguna a esta proposición no de ley del Grupo Socialista, sino que, simplemente, y con brevedad, voy a fijar la posición de nuestro grupo en relación con la misma, y ya anuncio que vamos a votar a favor de ella. Dado el alto grado de consenso que suscita esta iniciativa —no creo que nadie se oponga—, podría haber sido objeto de un acuerdo de la propia Mesa del Congreso, adoptado en el momento oportuno por todos los grupos y hecho público, por ejemplo, a la conclusión del Pleno que celebramos del día 15 al 17 de septiembre,

coincidiendo precisamente con el comienzo de la semana de la movilidad.

Entendemos que sería más oportuno y prioritario fijar nuestra atención, y sobre todo los recursos presupuestarios, en facilitar la accesibilidad de las personas que tienen algún tipo de discapacidad en todas las estaciones ferroviarias de España. No obstante, ciñéndonos al objeto de la iniciativa, pensamos que está muy bien la utilización creciente de la bicicleta como medio de transporte limpio y, como ha dicho el portavoz socialista, sano, saludable y económico. Pensamos que está muy bien la proliferación de los sistemas públicos de bicicletas que estamos observando en las ciudades de toda España, desde Coruña hasta Barcelona o desde Santander a Sevilla, pero también creemos que ADIF, que presta la infraestructura a Renfe, que por otra parte es el mayor consumidor de energía de este país, debe sumarse a este proceso, que es creciente e imparable, ofreciendo facilidades y espacios para la utilización de la bicicleta como vehículo de desplazamiento en las zonas urbanas y metropolitanas, ya que por sus estaciones pasan millones de personas todos los días. Modelos hay muchos, y los que mejor funcionan lo hacen en ciudades que tienen unas condiciones climáticas y en algunos casos orográficas realmente adversas, desde el establecido con carácter prioritario en Amsterdam a otros como el de Oslo, Estocolmo o Copenhague, por poner algunos ejemplos. Personalmente he podido comprobar cómo un día de marzo, en medio de la nieve y con una temperatura en torno a los cero grados, había miles de bicicletas aparcadas en la estación de Upsala, pertenecientes a personas que se habían desplazado posteriormente en ferrocarril a Estocolmo, aproximadamente a 70 kilómetros, donde tenían sus centros de trabajo. Pero esto, evidentemente, no es Suecia y con frecuencia se oyen muchas críticas de personas que dicen que tenemos muchas bicicletas pero que no tenemos las infraestructuras adecuadas para que circulen; a veces también se escuchan críticas en el sentido de que tampoco tenemos una cultura muy respetuosa con la circulación de los ciclistas. Todo se andará.

Nos consta, y esta es la razón fundamental por la que vamos a apoyar esta iniciativa, además de por el contenido, que se está produciendo en muchísimos ayuntamientos de España en estos momentos un esfuerzo muy considerable y apreciable para facilitar, estimular e impulsar este modo de transporte para acceder a los centros de trabajo, a los centros de ocio, a los centros comerciales. En este asunto, en España, los verdaderos protagonistas están siendo sin duda los ayuntamientos, por tanto consideramos acertado que ADIF demuestre una verdadera voluntad de colaboración para el desarrollo de los sistemas públicos de bicicletas, y consideramos acertado asimismo el punto segundo, que se refiere a un plan estatal a ser posible con más recursos que buenas intenciones.

El señor **PRESIDENTE**: Finalizado el debate, si están todos presentes, vamos a proceder a la votación de las proposiciones no de ley. Hemos adelantado algo las previsiones porque hoy se han ajustado mucho al tiempo.

Procedemos a la votación del primer punto, que les recuerdo que es la proposición no de ley relativa al corredor ferroviario Mediterráneo, y cuyo autor es el Grupo Parlamentario Popular. Se ha llegado a una enmienda transaccional del Grupo Parlamentario Popular, del Grupo Parlamentario Socialista y del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que añade al texto original del Grupo Parlamentario Popular, en uno de sus párrafos, «en lo que sea posible o conveniente». Si consideran oportuno que no tenga que leer todo el texto, lo votaremos en estos términos.

Efectuada la votación, dijo

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

Segunda proposición no de ley, relativa a la necesidad de adoptar medidas para mejorar la seguridad vial de la Nacional VI —señor Jorquera, en el debate dijimos Nacional IV— a su paso por los ayuntamientos coruñeses de Bergondo y Aranga, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Mixto. Ha llegado también a la Mesa una enmienda transaccional del Bloque Nacionalista Galego, del Grupo Parlamentario Popular y del Grupo Parlamentario Socialista que, como es larga, si quieren la damos por conocida y la votamos en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

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

Tercera proposición no de ley, sobre liberación del peaje de la AP-4 entre Jerez y Dos Hermanas, que se vota en sus propios términos al haber sido rechazada la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a la siguiente proposición no de ley, relativa a las medidas para la conversión en autovía de la carretera N-420, entre Reus y el cruce de la N-232 en Valdealgorfa, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Se va a votar con una autoenmienda que presentó Convergència i Unió y que la tienen ustedes en los textos que se han distribuido al comienzo.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Siguiente proposición no de ley, sobre mejoras de la red de trenes de media distancia entre Portbou-Girona-Barcelona, cuyo autor es el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Aquí se había planteado una petición de votación separada. Les pido a los grupos su manifestación.

¿Aceptan la votación separada, señor Simancas?

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Entendemos que dada la complejidad del texto y el hecho de que se haya producido una enmienda, preferimos que se vote de manera conjunta.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Tardà, la petición de votación separada que había hecho su compañero señor Canet no puede llevarse adelante. **(Un señor diputado: Mala suerte.)**

El señor **PRESIDENTE**: Mala suerte. **(Risas.)**

La votamos con la autoenmienda que presentó su grupo y que conocen también ustedes, que es muy larga.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Siguiente proposición no de ley, relativa a la prolongación de la autovía A-40 y la aceptación de su cofinanciación por la Junta de Castilla y León, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular. A esta Mesa ha llegado una enmienda transaccional del Grupo Parlamentario Socialista y del Grupo Parlamentario Popular. Si la dan por reproducida porque es larga, pasamos a votarla.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Siguiente proposición no de ley, relativa a establecer y ejecutar a lo largo de esta legislatura un plan de Cercanías ferroviarias para la provincia de Tarragona, que había propuesto el Grupo Parlamentario Popular y a la que se ha presentado una enmienda transaccional del Grupo Popular con Convergència i Unió. La votamos en los términos que se ha hecho llegar a la Mesa.

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

El señor **PRESIDENTE**: Tenemos que hacer la ponderación según marca el Reglamento respecto al Pleno. Por tanto, permítannos unos segundos para que computemos y ver si se vota o no una segunda vez. **(Pausa.)**

Señorías, haciendo el voto ponderado se vuelve a producir un empate de 169. Conforme marca el Reglamento en estas situaciones tenemos que proceder a una nueva votación, al haberse producido empate en la primera votación y en el voto ponderado según la votación del Pleno del Congreso. Por tanto, procedemos a votar de nuevo la proposición no de ley relativa al establecimiento y ejecución a lo largo de esta legislatura de un plan de Cercanías ferroviarias para la provincia de Tarragona.

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

El señor **PRESIDENTE**: Al haberse producido por segunda vez la votación en los términos de igualdad y habiéndose ponderado en los mismos términos, según el Reglamento, se entiende rechazada esta proposición no de ley.

Procedemos a la siguiente votación relativa al cambio de denominación de la autovía de Sierra Nevada A-44

por la de autovía Costa Tropical A-44, propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista. Se vota, señorías, en los propios términos de la proposición no de ley, al haber sido rechazada la enmienda del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada en los términos de la proposición no de ley.

Por último, proposición no de ley sobre la implantación de una red pública de estaciones de bicicletas emplazadas en estaciones de ferrocarril, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, que votamos en los términos de la proposición no de ley.

Efectuada la votación, dijo

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

Se levanta la sesión.

Eran las siete y cincuenta minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

