



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2010

IX Legislatura

Núm. 505

## FOMENTO

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

Sesión núm. 30

celebrada el miércoles 24 de marzo de 2010

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Proposiciones no de ley:

- |  |    |
|--|----|
| — Sobre modificaciones en las obras de la autopista AP-46 al objeto de incluir un acceso directo a Casabermeja. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000199.) .....   | 2  |
| — Sobre el soterramiento de la línea eléctrica de muy alta tensión (MAT) a su paso por las comarcas de Girona. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000309.) .... | 6  |
| — Relativa a la construcción de la estación intermodal y soterramiento de las vías del AVE en Pontevedra. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001381.) .....   | 11 |

	Página
— <b>Sobre la situación de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha y Región de Murcia. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001404.) . . . . .</b>	<b>16</b>
— <b>Relativa al deterioro de la carretera N-640 a su paso por la provincia de Lugo. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001457.) . . . . .</b>	<b>18</b>
— <b>Relativa al estudio de la necesidad de ampliar la capacidad de la carretera N-634. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001504.) . . . . .</b>	<b>20</b>
— <b>Relativa a la introducción de mejoras en el servicio de trenes Avant en la línea de alta velocidad Madrid-Ciudad Real-Puertollano. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001537.) . . . . .</b>	<b>22</b>

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

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, se abre la sesión.

Ha habido dos proposiciones no de ley que se han retirado, por tanto van a quedar pospuestas para la siguiente Comisión. Por circunstancias de fuerza mayor los proponentes necesariamente han tenido que desplazarse fuera y nos han dicho que las retiran para que puedan ir a la siguiente Comisión de proposiciones no de ley que tengamos cuando se convoque. Por tanto lo presumible, en función del cálculo que hemos estimado, es que sobre las seis y media de la tarde podamos estar en disposición de votar, lo digo para que los grupos avisen a los diputados y que en esa hora estén presentes para poder votar todos los grupos al completo.

**PROPOSICIONES NO DE LEY:**

— **SOBRE MODIFICACIONES EN LAS OBRAS DE LA AUTOPISTA AP-46 AL OBJETO DE INCLUIR UN ACCESO DIRECTO A CASABERMEJA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000199.)**

El señor **PRESIDENTE:** Entramos en el debate de la primera proposición no de ley: Sobre modificaciones en las obras de la autopista AP-46 al objeto de incluir un acceso directo a Casabermeja en Málaga. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular, cuya portavoz es doña Celia Villalobos que tiene la palabra.

La señora **VILLALOBOS TALERO:** Efectivamente, señorías, la autopista AP-46 ha sufrido una serie de circunstancias adversas, y parece que todo no va a concluir, como queríamos, con los niveles de eficiencia que pretendíamos cuando se iniciaron en el año 2002 las obras de esta autopista. Esta autopista estaba ligada a la segunda circunvalación de Málaga y la ministra Álvarez

decidió dividirla en dos obras diferentes, lo que retrasó bastante el inicio de las obras. En diciembre del año 2006 se adjudicó la obra a la empresa Sacyr —que rechaza la financiación que le proponía el Ministerio de Fomento porque consideraba, esa es su explicación, que tenía suficiente financiación y que le salía demasiado cara la propuesta del ministerio— e inician las obras en 2008, con un año de retraso, lo que ha retrasado también, lógicamente, la posible inauguración de esta autopista tan necesaria para el turismo y para la circulación en la provincia de Málaga. Esta autopista sufre otra situación complicada, y es que Sacyr paraliza las obras a mitad del año 2009 porque no tiene financiación para continuar. Las obras se iniciaron con un enorme despliegue de medios; el pueblo de Casabermeja estaba feliz porque la presencia de un número importante de personal de Sacyr trabajando en aquellas obras parecía que demostraba la voluntad de la empresa de que aquello fuera rápido y se concluirían pronto las obras de esta autopista.

En ese ínterin se aprobó por unanimidad en el Ayuntamiento de Casabermeja, gobernado por Izquierda Unida con el Partido Socialista —una moción que era del Partido Popular y que convierten en institucional—, que haya un acceso desde Casabermeja hacia la autopista AP-46 fundamentalmente para conseguir que la zona este de Málaga y los pueblos de la comarca (Riogordo, la zona norte de la Axarquía, etcétera) tuvieran un acceso fácil a la autopista de peaje, puesto que dicha autopista sale bastante atrás de Villanueva de Cauche. Esta misma moción es presentada por el Grupo Parlamentario Popular en la Diputación de Málaga y el propio presidente de la diputación, el socialista Pendón (**Risas.**), la convierte en una moción institucional, que es aprobada. En esa moción se insta a dos cosas... Es que se llama Pendón, qué le vamos a hacer; cada uno tiene el apellido que tiene, unos se llaman Zapatero y otros se llaman Pendón. (**Un señor diputado: Salvador.**) Pero se llama Pendón, señor Pendón. El señor Pendón, como digo, convierte en institucional esa moción que se divide en dos partes: primera, instar al ministerio a que obligue a

Sacyr a agilizar el problema de financiación para iniciar las obras; segunda, que el ministerio ponga en marcha los estudios para este acceso. También va al Parlamento de Andalucía, a la Comisión de Obras Públicas, propuesta por el Partido Popular y apoyada por Izquierda Unida, y el Partido Socialista decide en ese momento que quiere esperar a que termine la obra para poder plantear algo similar a lo que estaba proponiendo en ese momento el Partido Popular y que venía con la votación, insisto, de los socialistas de Málaga y de la Diputación de Málaga, presidida por el señor Pendón.

Esta proposición no de ley que presento lo que pretende precisamente es resolver ese problema que no solamente afecta a Casabermeja sino, como digo, a la zona este de Málaga, a más a más cuando la Junta de Andalucía con el POTA la ha convertido en una zona de desarrollo industrial importante; por tanto, tiene que tener un nivel de comunicaciones adecuado para el desarrollo industrial de esa comarca. Por eso, hay motivos suficientes para hacerlo. Yo no pretendo que se paralizen las obras de la AP-46 para hacer este estudio, que lógicamente necesita un tiempo para su desarrollo —como todo el mundo sabe, en las obras públicas tiene diez años—.

El Grupo Socialista me ha presentado una enmienda que he intentado transaccionar, lo confieso, porque lo que pretendo es el bien para Málaga y no tener una discusión con el Partido Socialista, que me parece innecesaria y agotadora. Pero la realidad es que la primera parte de la enmienda no la puedo aceptar, y voy a explicar por qué. En primer lugar, me felicitaría y felicitaría al Ministerio de Fomento si realmente la obra estuviese en este momento tal como dice la enmienda del Grupo Socialista: han recuperado su ritmo de ejecución tras las dificultades que ha tenido el concesionario, no adoptando decisión alguna que pueda interferir en su normal ejecución. Yo no pretendo interferir en la normal ejecución, lo que me gustaría es que hubiera una normal ejecución; eso es lo que me gustaría, en primer lugar, porque en este momento en la autopista de peaje AP-46 lo que hay es un grupo de obreros arreglando los caminos de acceso a las obras. Les voy a enseñar unas fotos. Esta foto es del día que Sacyr suspende las obras. Se ven claramente una máquina y unos pilares, porque es una obra muy compleja que tiene muchos acueductos y muchos túneles, es muy difícil de hacer. Esta foto ha sido publicada en el Diario *Sur* y es en la que celebran que el día 10 de enero se iniciaban las obras porque ya estaba superado el problema de financiación que tenía Sacyr. Esta otra foto que voy a mostrar es de la misma zona, solo que está publicada anteayer; ni siquiera hay un camión, están todos los acueductos sin un solo obrero, son las once de la mañana, no hay ni una sola persona trabajando, es más, no hay trabajadores en los restaurantes, en los bares, en las pensiones de Casabermeja donde se ha ubicado a estos trabajadores que se había anunciado que iban a estar. Lo único que se está haciendo es preparar los carriles de acceso a la obra, porque ellos

dicen que tienen que esperar a que llegue la primavera. La primavera llegará cuando realmente resuelvan el problema de financiación, porque no lo tienen resuelto.

Sacyr no tiene resuelto el problema de financiación, ha llamado a las puertas tanto de fondos de financiación extranjeros, de la Unión Europea y de fuera de la Unión Europea, como de entidades financieras de la provincia de Málaga que tenían otro proyecto financiado al cien por cien con empresas de Málaga que continuarían el conjunto de esa autopista hasta Estepona, y sin embargo la señora ministra decidió dárselo a Sacyr que no tenía ningún tipo de garantía de financiación. Yo pensaba que como ahora tiene tantas obras del ministerio y encima tiene tantos beneficios, que salieron a la palestra el otro día, ya tendría una financiación adecuada para terminar la autopista. No es cierto, en este momento lo único que hay son personas arreglando carriles; carriles que habían estropeado los mismos de Sacyr al llevar las máquinas, puesto que es lógico que haya esos problemas porque tienen que acercar a la obra máquinas de un gran peso por caminos rurales. Lo que están haciendo ahora es arreglar esos carriles. Eso es lo que está haciendo Sacyr en este momento en esa obra. Por tanto, no puedo aceptar que tienen resuelto el tema de financiación, porque es radicalmente falso. Tampoco puedo aceptar que han recuperado su ritmo de ejecución, porque si este es el ritmo de ejecución de Sacyr lo que está claro es que no estará ni para 2011. Si hubieran seguido con el proyecto del PP ya estaría funcionando la autopista. Dijeron que no —porque la señora Álvarez tenía que decir que no a don Francisco Álvarez-Cascos— y se planteó otro modelo, lo que retrasó dos años la adjudicación de la obra, y a su vez la concesionaria lo retrasó otro año más. Ya estamos en 2001, pero no va a estar ni para el veintitantos, porque si este es el ritmo que consideran el Ministerio de Fomento y el Partido Socialista que es el adecuado para acabar esa impresionante, compleja y difícil obra, ni mis nietos, casados y con niños, podrán circular por esa autopista. Si yo dijera que sí a esa parte, estaría mintiendo y aceptando una realidad que no es así: ni tiene resuelta la financiación ni están trabajando, como dice la enmienda del Grupo Socialista, ni han recuperado su ritmo de ejecución; es radicalmente falso. Insisto, hay dos cuadrillas de obreros arreglando carriles.

Segunda parte de la enmienda: una vez se concluya y esté operativa la referida infraestructura a... Esta parte me podría parecer adecuada, solo que yo propongo —lógicamente no voy a decir, porque ya está paralizada, que la paralizen todavía más; es que no se me ocurre bajo ningún concepto— que el Ministerio de Fomento inicie los estudios para buscar una alternativa de acceso a la autopista AP-46 desde Casabermeja que resuelva este problema de toda la comarca, que es una zona, insisto, que la Junta de Andalucía ha declarado de interés industrial, en la que se han ubicado polígonos industriales de la nueva economía sostenible, y difícilmente puede ser sostenible cuando no hay forma humana de que tenga accesos adecuados. Por tanto y en primer lugar, señor

presidente, no puedo aceptar la enmienda del Grupo Socialista porque la primera parte no se corresponde con la realidad. En segundo lugar, lamento no haber conseguido llegar a un acuerdo con el Grupo Socialista para buscar una salida que conviniera al pueblo de Casabermeja, a Riogordo, a la zona alta de la Axarquía y a toda esa comarca para resolver un problema que tendremos que solucionar. Como todo el mundo sabe, una obra de esta naturaleza tarda entre ocho y diez años en ser una realidad. Por tanto, si he de esperar los diez años que se supone que va a tardar esta obra si sigue al ritmo que va y que parece que satisface plenamente al Ministerio de Fomento y al Grupo Socialista, pero desde luego no al Grupo Popular ni a esta diputada, le sugiero al Grupo Socialista que acepte que podamos consensuar algo que su propio partido en la diputación ha propuesto como institucional —el señor Pendón lo propone como institucional, ni siquiera apoya la moción del Partido Popular— y realmente resolvamos un problema que existe en esa comarca.

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

El señor **TOMÁS GARCÍA**: Escuchando a la portavoz del Grupo Popular tenía la impresión de que estábamos trasladados a una época en la que el Partido Popular gobernaba en España y en la que en Málaga no veíamos arrancar una obra ni de milagro. Me ha trasladado a esa época en la que la inversión en Málaga se redujo hasta niveles que colocaron a nuestra provincia en el puesto 32 en el ranquin de las provincias de España. Me recuerda aquella época en la que las demandas ciudadanas transformadas en proyectos se quedaron solo en titulares y convocatorias de prensa en las que año tras año prácticamente lo único que cambiaba era la fecha. Me lo recordaba ayer un periodista malagueño con cierto rubor. Fueron planes que nunca vieron la realidad y que únicamente la vieron en la imaginación de los que nunca fueron capaces de incluirlos en los presupuestos, de dotarlos financieramente, de licitarlos y de ejecutarlos. Por lo tanto, me recuerda a una época afortunadamente ya pasada para la provincia de Málaga y que en nada se parece al presente y a los últimos años, en los que la provincia ha tenido un impulso muy importante que todos conocemos y que es innegable; un impulso que se debe a una inversión en materia de infraestructuras superior a los 6.000 millones de euros y que ha hecho posible que los proyectos se conviertan en realidad, que se presupuesten, que se liciten y que se ejecuten, algo tan necesario como la propia exigencia de la seriedad política en el cumplimiento de la palabra que damos a los ciudadanos cuando nos presentamos a las elecciones.

No cabe la menor duda de que para el Partido Socialista y para el Grupo Parlamentario Socialista esta obra que hoy es objeto de la proposición no de ley del Grupo Popular es de suma importancia, no solamente desde el

punto de vista del Grupo Socialista sino, y sobre todo, para la provincia de Málaga, porque somos de los que pensamos que las obras y los proyectos no los hacen los partidos sino los ciudadanos con sus demandas e instando a los gobernantes a cumplir con los compromisos electorales. Esta obra es importante y por eso agradezco el tono y la actitud de la portavoz del Grupo Popular respecto a la forma en que plantea una colaboración con el Gobierno que será el responsable de llevar adelante este gran proyecto, de desarrollar esta adjudicación —que ya es un proyecto en marcha— de la autopista de peaje, de la AP-46. Agradezco ese tono con una salvedad, y es que verdaderamente creo que están fuera de lugar, señora Villalobos, las afirmaciones y las informaciones que usted ha vertido sobre la empresa adjudicataria porque ponen en riesgo también su propia credibilidad en el mercado, en el sector, afirmando extremos que sería difícil comprobar y constatar por las personas presentes en esta Comisión. Hecha esa salvedad, apreciamos y valoramos la actitud, que creemos que es la que hay que mantener. Ha perdido la oportunidad de saber interpretar nuestra propuesta alternativa a su proposición en el sentido de apoyar y facilitar el impulso de las obras. Usted esta tarde ha traído aquí unas fotografías y ha dicho textualmente que no se ve un camión, ni una máquina, ni un obrero. Evidentemente, yo puedo hacer fotos de cualquier obra de este país a una hora y día determinados, donde no hay máquinas ni operarios y donde hay lo que yo quiero que haya. A día de hoy —es información contrastable por usted y por cualquier medio de comunicación que quiera acercarse a la zona— las obras han empezado y lo han hecho a un ritmo como al que empiezan todas las obras que han estado paralizadas desgraciadamente durante once meses por falta de financiación, no siendo responsabilidad del Gobierno ni del Ministerio de Fomento. Han empezado haciendo las tareas que tienen que hacer, que es la reparación de carriles de acceso y los hormigonados necesarios para paliar los efectos de las lluvias de este invierno que han destrozado prácticamente todas las obras previas de realización y acometida de los trabajos en la autopista de peaje. El próximo mes continuarán con las obras de pilotaje y estructuras y a finales de abril está previsto que el ritmo de la obra esté prácticamente al cien por cien como lo estaba antes de la paralización de la misma.

Digo que ha perdido una ocasión porque podrían haber suscrito íntegramente el texto que les ha propuesto el Grupo Parlamentario Socialista, porque se trata ni más ni menos que de cerrar filas con el concesionario, con la Administración pública que ha apostado por esta gran infraestructura y que va a permitir terminarla, aunque no en los plazos que usted ha señalado y que posiblemente eran los que había que fijar en las obras públicas cuando ustedes tenían la responsabilidad de gobierno en esta área. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)** En estos momentos sabemos que una autopista de peaje, en un tramo relativamente corto

como del que estamos hablando, puede tener un final de ejecución en no muy largo plazo y que puede permitir al finalizar el mismo acometer con seriedad y con rigor lo que todos queremos y hemos manifestado en la provincia de Málaga, y lo hemos hecho, como bien ha señalado la diputada, por vía institucional. Queremos una solución para la zona, para que se mejore la movilidad y para que se garantice esta movilidad y las comunicaciones de todos los municipios de la zona de Casabermeja y Riogordo. Lo queremos hacer, pero en tiempo y forma. ¿El tiempo cuál es? No entendemos otro que el tiempo posterior al que exige la ejecución de este proyecto que ya ha tenido once meses de retraso, y que queremos que se finalice en el menor plazo posible y que haga factible que una vez terminado el mismo podamos adoptar las decisiones necesarias para la mejora de todas las comunicaciones de la zona que usted ha señalado. Además, tenemos una experiencia de esta dinámica de trabajo; usted la conoce perfectamente ya que la ha desarrollado esa amiga suya, que fue ministra durante muchos años en el Gobierno de España, Magdalena Álvarez, de la cual habla usted tan bien, y que impulsó una conexión con la zona de Cuevas Bajas y Cuevas de San Marcos, en la provincia de Málaga, en mi provincia, una vez finalizada la AP-46. Y no hizo falta interrumpir los trabajos, no hizo falta dilatar la obra, sino que se aceleró, se agilizó y se terminó, y posteriormente se hizo esa conexión. La dinámica es la misma que la que le estamos planteando, pero parece que usted no lo ha entendido o no lo ha querido entender. Lo último que podría pensar este grupo y este diputado que defiende la posición de su grupo es que la actitud del Grupo Popular es la de obstruir la realización de esta importante obra para la provincia de Málaga. No queremos pensar que esa sea su última intención o su intención oculta, porque de ningún modo se casaría con los intereses de los ciudadanos de Málaga, y no se lo perdonarían.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): ¿Algún otro grupo quiere intervenir? Señora Villalobos.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: He hecho una oferta al Grupo Socialista, en primer lugar, porque esta obra fue iniciada por el Partido Popular, igual que el AVE y exactamente igual que el aeropuerto, y podemos compartirlo. Lo que me parece impresentable, querido compañero de circunscripción, es la actitud que está teniendo esta tarde aquí y que acostumbra tener de vez en cuando. **(El señor Tomás García pide la palabra.)**

Lo que pretendo es resolver el problema.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señora Villalobos, la intervención no era para reabrir otro debate.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Sí. Y ahora voy a decir al señor diputado que antes le he dicho que la

primera parte de su moción no es cierta. Aparte, creo que el Gobierno no necesita que nadie le impulse a continuar las obras, porque esto es algo que me imagino que el ministro tendrá en la cabeza permanentemente. Lo demás no es cierto.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Perdone.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Lo que le he propuesto...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Usted ha tenido su intervención.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Le he propuesto y le vuelvo a proponer al Grupo Socialista aceptar la segunda parte de su enmienda a nuestra proposición no de ley en los términos de la propuesta que les he hecho llegar esta mañana, que es sumar voluntades y posiciones, la suya y la mía. Por tanto, si el Partido Socialista quiere realmente en Málaga lo que está diciendo, que acepte la posición que hemos mantenido. La primera parte, sinceramente, no se corresponde con la realidad y bien que me gustaría que se correspondiera, señor diputado.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señora Villalobos, en las votaciones ya veremos.

El señor **TOMÁS GARCÍA**: Quiero responder, porque me ha aludido. **(La señora Villalobos Talero: Cómo no voy a aludirle.)** Señora diputada, vuelvo a decirle que ha perdido usted...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): No reabrimos el debate.

El señor **TOMÁS GARCÍA**: Ha perdido usted una ocasión muy importante para sumar voluntades. La moción no es nuestra, la moción la ha presentado el Grupo Popular y posiblemente la ha presentado tarde, porque tiene fecha de 2008. El Partido Popular acostumbra siempre a llegar tarde. Ha llegado tarde a tantos sitios que por esa razón están donde están ahora, en la oposición. **(La señora Villalobos Talero pide la palabra.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Terminado el debate de esta proposición...

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Esto no es, no es.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos al debate de la segunda proposición no de ley sobre...

La señora **VILLALOBOS TALERO**: ¿Porque sea su compañero de grupo puede hablar lo que quiera y yo no?

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Perdone, señora Villalobos, le he dejado un segundo turno de intervenciones...

La señora **VILLALOBOS TALERO**: No, no.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): La Presidencia no va a reabrir otro debate.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Claro, claro.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Si usted tiene alguna queja, luego la hace llegar a la Mesa.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Ya se la he hecho llegar.

— **SOBRE EL SOTERRAMIENTO DE LA LÍNEA ELÉCTRICA DE MUY ALTA TENSIÓN (MAT) A SU PASO POR LAS COMARCAS DE GIRONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000309.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos a examinar el segundo punto del orden del día: Proposición no de ley sobre el soterramiento de la línea eléctrica de muy alta tensión a su paso por las comarcas de Girona. Esta iniciativa es del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana y para su defensa tiene la palabra el señor Canet.

El señor **CANET I COMA**: De entrada, quiero manifestar que fue presentada en el mes de julio del año 2008, por lo cual a día de hoy ya ha habido cambios, tanto en las infraestructuras eléctricas como en las de transporte, que nos han llevado a presentar una autoenmienda para poner al día tanto lo que se refería a las comunicaciones eléctricas como a las de transporte. Digo esto para contextualizar que, evidentemente, voy defender el texto final a través de la autoenmienda que hemos presentado.

Quiero recordar, porque creo que es importante, que los recientes temporales, nevadas, etcétera, que se han producido en las comarcas de Girona han generado discursos muy, muy, pero que muy interesados, y en el centro de todos ellos ha estado la línea de muy alta tensión o la falta de la línea de muy alta tensión. A nuestro juicio, se ha intentado confundir a los ciudadanos con dos conceptos: la necesidad o no de la MAT y la necesidad —que sí es cierta— de las inversiones en la red

eléctrica de las comarcas de Girona. A nuestro juicio, la MAT ha servido de excusa para esconder faltas de inversión flagrantes en el territorio; es más, la empresa responsable, Endesa, ha mentido doblemente. En primer lugar, la MAT ya está en marcha, ya se está construyendo. La discrepancia se encuentra en un tramo concreto de la línea de enlace con Francia. Los alcaldes del territorio —y subrayo que no solamente de Esquerra Republicana, sino de grupos mayoritarios en el territorio como *Convergència i Unió* e incluso del Partido Socialista de Cataluña— demandan el soterramiento de ese tramo. Esquerra Republicana lo ha defendido y hoy dejamos constancia una vez más en sede parlamentaria. En segundo lugar, ha mentido porque ni actuando con la candidez más absoluta resulta creíble que la construcción de la línea de muy alta tensión hubiera evitado que cayesen, entre otras desgracias, hasta 33 torres de media tensión. Siguiendo esa costumbre que vamos adquiriendo un poco todos, voy a mostrar una página de *El Periódico de Catalunya* donde se dice textualmente que el temporal hizo caer 3.400 torres y postes eléctricos en Girona. Juzguen ustedes si es un problema de MAT o de otras cosas. Por tanto, la MAT es a nuestro juicio la excusa perfecta, una maniobra de distracción y un pretendido misil contra los que legítimamente solicitan —solicitamos— consensuar su trazado y su soterramiento.

A la hora de elaborar esta proposición no de ley nosotros partimos de unos principios fundamentales. El primero es que cualquier actuación sobre el territorio debe significar una mejora técnica, una reducción global efectiva del impacto sobre el medio y sobre el paisaje, la minimización de cualquier afectación natural sobre las personas y la recomendación de que, para reducir costes ambientales y económicos, se compacten infraestructuras en un mismo corredor. En el caso de las comarcas de Girona, la AP-7, la N-II, la MAT en ese caso. Ese debería ser un criterio de primer orden, sencillamente desde el sentido común, para planificar infraestructuras. Esquerra Republicana ha mantenido una postura crítica con la interconexión con Francia, es verdad, pero no con toda la MAT Sentmenat-Bescanó-Baixàs, aunque a veces se nos haya querido hacer decir lo que no hemos dicho.

En Girona hemos aceptado que falta generación, transporte y distribución, pero cualquiera de las tres cosas por separado no resuelve todo el problema. Dimos por bueno el tramo Sentmenat-Bescanó-Juià, en condiciones de reducción de impacto ambiental: nuevo trazado, unificación de líneas y anulación de las obsoletas. Por cierto, señorías, eso de líneas obsoletas les debe sonar mucho después de estas últimas nevadas y la cifras que les he dado de líneas caídas. Que quede claro pues que la nueva línea, con criterios de desimpacto ambiental, ya se está construyendo, no se ha detenido. Por tanto, pedimos el cese de determinadas cantinelas que buscan desinformar a la opinión pública.

En conclusión, para no repetir el argumentario ya expuesto en la proposición no de ley, consideramos que

el impacto de esta nueva línea aérea a muy alta tensión, denominada MAT, es severo, tanto desde un punto de vista social como ambiental, particularmente en un territorio, las comarcas de Girona, donde el paisaje representa uno de los principales activos económicos. En el texto de la exposición de motivos se concretan determinados espacios, algunos de los cuales son de interés natural, declarados así. En segundo lugar, que, con la tecnología actual de soterramiento de cables eléctricos, existen alternativas a este proyecto de línea eléctrica aérea perfectamente viables, económicamente asumibles y mucho más respetuosas con la gente y con el territorio. En tercer lugar, así lo avala la documentación técnica y objetiva facilitada por el coordinador europeo, don Mario Monti, y la información obtenida por parte de la Asociación de Municipios Ammat y del Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient de les comarques de Girona (Cilma), dependiente de la Diputación de Girona, mucho más teniendo presentes las múltiples oportunidades que ofrece el despliegue actual de infraestructuras en el territorio de Girona; como he dicho antes el TGV, la ampliación de la AP-7, el desdoblamiento de la A-2, la mejora de la N-441 y el desdoblamiento del Eix Transversal. De ahí el contenido dispositivo de la proposición no de ley que hemos reformado y que leo para enfatizar algunos aspectos, como ya he hecho en mi anterior exposición. Pedimos en concreto que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a que en el despliegue del proyecto que se está llevando a cabo de línea eléctrica de Sentmenat a Bescanó y Juià, sus derivaciones a Riudarenes y a Santa Llogaia d'Àlguema se realicen también mediante su soterramiento, tal como se propone para la conexión entre Santa Llogaia d'Àlguema y Baixàs, en territorio francés, aprovechando para ello el despliegue de infraestructuras de transporte que se está llevando a cabo en este corredor: construcción del tren de alta velocidad, ampliación de la AP-7, desdoblamiento de la A-2, mejora de la N-141 o el desdoblamiento de la C-25. Por tanto, estamos ante un tramo de soterramiento propuesto al menos y creo que aceptado ya y, por tanto, pedimos que para otro tramo se haga exactamente lo mismo. Estamos ante un problema de voluntad política o a lo mejor de voluntad de ahorro, pero para ciertas cosas no deberíamos tener la intención de jugar, sobre todo por ahorrarnos dinero simplemente.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo *Convergència i Unió* tiene la palabra el señor Pere Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señoras y señores diputados, mi grupo ha presentado una enmienda a esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario de *Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds*. Yo quería trasladar aquí una vez más, y el defensor de esta PNL seguramente lo conoce, que mi grupo siempre ha sido un gran defensor de la línea

de muy alta tensión. Creemos —lo hemos creído siempre— que la provincia de Girona, por su situación un tanto excéntrica en la península Ibérica, no está dotada, como la mayoría de los territorios de la Península, de un mallado, llegándole distintas líneas por el norte, por el sur, por el este y por el oeste. Si una determinada provincia está casi al este, pero tiene norte, sur y oeste, tiene tres líneas, pero Girona, al estar en esta posición geográfica excéntrica, está unida a la red del conjunto de la Península por un solo enlace eléctrico (**El señor presidente ocupa la Presidencia.**) y esto hace que la red eléctrica de las comarcas de Girona sea extraordinariamente vulnerable. La única solución posible es completar este mallado y hacerlo por el oeste, por Vic y de Vic a Sentmenat, donde hay una gran subestación, y por el norte, por Francia, donde además puede conseguirse un efecto de mallado internacional. Siempre hemos defendido que hay que hacer esta línea de muy alta tensión y me congratula el hecho de que un grupo que lleva el nombre de *Iniciativa per Catalunya Verds* y de *Esquerra Republicana*, que a menudo ha presidido —algunos más que otros— múltiples manifestaciones contra la necesidad de la MAT, ahora pida que se construya en unas determinadas condiciones la línea de muy alta tensión. Bienvenidos a la necesidad de esta línea.

Segunda constatación. La proposición no de ley, haciéndose eco del sentimiento de muchos alcaldes —lo ha dicho el señor Canet— está reclamando que esta línea se ejecute con el mínimo impacto ambiental. Este es un enunciado con el que uno coincide en su totalidad. Una línea, que en cierto modo puede ser paralela a esta, llamada la línea de las Gabarras porque tenía que pasar por un parque natural, aunque no pasó por allí, sino que lo hizo por el exterior, acercándose algo más a las ciudades para proteger este territorio, ha sido una de las pocas líneas que han aguantado los temporales de estos días y fue también un ejemplo de eficaz integración en el trazado y en las medidas de integración paisajística de esta ley. Por tanto, nos apuntamos también a que se compacten los corredores de paso de infraestructuras y se utilicen para el trazado de líneas eléctricas.

La proposición no de ley introduce también otro elemento que ha sido reclamado por los entes locales de Girona —ayuntamientos y la propia *Diputació*— y es que lo que se va a hacer en el tramo internacional, un trazado soterrado, se haga también en el resto del recorrido. En la exposición de motivos se describen perfectamente gran cantidad de espacios de valor natural o de espacios densamente humanizados, por lo que pasar esta línea debe ser objeto de una operación casi de cirugía estética, y es positivo que en algunos de estos tramos se establezca también la posibilidad de soterrar la línea, como de hecho se ha aceptado en el tramo internacional. De todas maneras, aceptando la mayor, la necesidad, la urgencia de la MAT, cosa que nos parece positiva, que esto se haga con gran precisión y que se aprovechen los corredores de comunicaciones previstos. Nuestra pro-

puesta de enmienda recoge plenamente esa voluntad, pues habla de que se realice bien mediante soterramiento o bien aprovechando las trazas de infraestructuras, lo cual, en tiempos en los cuales hay que conseguir pactos para ir avanzando, da un tono —si me permite mi amigo Canet— pactista y positivo a la proposición no de ley y este tono pactista, sumado a la conversión de quienes antaño no querían la línea y ahora la aceptan, aunque sea en determinadas condiciones, podría ser perfectamente asumible por unos y otros. En este sentido, *Convergència i Unió* propone esta enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su portavoz, don Antonio Gallego.

El señor **GALLEGO BURGOS**: La PNL que presenta Esquerra Republicana se inicia diciendo que el impacto de esta nueva línea eléctrica de muy alta tensión es severo desde un punto de vista social y ambiental, donde el paisaje representa uno de los principales activos económicos. Social, ambiental y económico. Y el Grupo Parlamentario Popular contesta que severas han sido las consecuencias de no tener MAT en Girona, algo que se ha visto muy claramente hace dos semanas; severas han sido las consecuencias de romperse el suministro eléctrico en las comarcas de Girona y severa es la responsabilidad política de aquellos que llevan años paralizando la MAT a cambio de cuatro votos, de meterse en el bolsillo a cuatro plataformas y con un discurso basado en un fundamentalismo ecologista de tomo y lomo, y permítame esa expresión y esa dureza a la hora de plantear la cuestión, pero es que lo que ha ocurrido en Girona y en Cataluña en las últimas dos semanas ha sido realmente brutal. El pasado día 8, como todo el mundo sabe, hubo un temporal de nieve que ha tenido unas consecuencias brutales: 122 municipios incomunicados, 200.000 alumnos sin clase, muchos hospitales sin suministro eléctrico y 220.000 hogares sin suministro eléctrico, y no es la primera vez que pasa. En 2003 ya se paró la Costa Brava como consecuencia de estos cortes en el suministro eléctrico en la provincia de Girona. Las pérdidas empresariales han sido elevadísimas. Ha sido un siniestro gravísimo que no se tiene que volver a repetir y en relación con el cual determinadas autoridades de la Generalitat de Catalunya, entre ellas el presidente, que no es sospechoso de ser de mi grupo político, han manifestado que con la MAT no se hubiera producido lo que se ha producido o con el alcance con que se ha producido. Por eso nos parece insólito y paradójico que, cuando aún en Girona no se han asimilado las consecuencias de la catástrofe, venga aquí Esquerra Republicana y solicite que se revise por enésima vez el proyecto constructivo de la tan urgente y necesaria MAT, que ya lleva muchos, pero muchos años de retraso y, si mi grupo y esta Comisión vota afirmativamente la propuesta que hoy presenta Esquerra Republicana, todavía le añadiríamos muchos más años de retraso y no sé si realmente

la provincia de Girona se puede permitir ese lujo atendiendo a lo que ha ocurrido. La MAT aportará más capacidad de intercambio energético, acabará con el actual aislamiento energético de Cataluña y de España, reducirá algunos costes a medio plazo y mejorará la garantía de seguridad de abastecimiento de energía. Girona es una de las provincias de España con un mayor déficit de infraestructuras energéticas. Tiene una estructura terriblemente débil, tal y como se ha puesto de manifiesto estos últimos días, por lo que urge una solución para esta cuestión. Hay que abordar realmente esa debilidad energética.

El Gobierno de la Generalitat no ha sabido liderar la posición de los ayuntamientos y de las ciudades afectadas, tampoco el ministerio, pero fundamentalmente han sido dos partidos políticos los que a lo largo de los últimos años, como muy bien ha dicho antes el compañero de *Convergència i Unió*, han paralizado, han bloqueado, han imposibilitado que se construyera la tan necesaria MAT y hoy uno de esos partidos, Esquerra Republicana, presenta esta moción para volver a retrasar, para volver a abrir el melón, para instar al Ministerio de Medio Ambiente y al de Fomento a que elaboren un nuevo proyecto, a que se elabore una nueva declaración de impacto ambiental, etcétera.

Nosotros, el Grupo Popular, igual que la Cámara de Comercio de Girona —es la opinión de la Cámara de Comercio de Girona y del presidente del Colegio de Ingenieros Industriales de Cataluña—, desde una posición absolutamente basada en el sentido común, desde una sensibilidad absolutamente catalana —el diputado que les habla es de Barcelona y por tanto ha escuchado y ha leído atentamente todas las comparecencias que se han producido en el Parlament de Catalunya— hemos llegado a la siguiente conclusión. Nosotros no estamos de acuerdo con la propuesta que presenta Esquerra Republicana. Pensamos que se debe impulsar la MAT a través de líneas aéreas, excepto cuando esta pase cerca de núcleos poblacionales y en puntos muy concretos sensibles del trazado. No sé si la de soterrar es finalmente la propuesta o fue la de hace dos meses, o la de hace seis meses, o la de hace dos años; han cambiado en decenas de ocasiones de posición política. En cualquier caso, soterrar es una solución excepcional en el mundo y crea agravios comparativos con otras inversiones en el territorio español que sí han asumido ese transporte aéreo. El agravio comparativo se da también con zonas de Barcelona, con zonas de Lleida y con zonas de Tarragona. El Colegio de Ingenieros Industriales de Cataluña hablaba en la comparecencia que protagonizaba en el Parlament de Cataluña de que la propuesta de soterramiento es profundamente insolidaria con el conjunto de Cataluña y con España. Se preguntan: ¿Por qué sí en Girona y en Guadalajara no? ¿Por qué en Girona sí y en Barcelona no? Si se hace así en Girona, ¿cómo serán las próximas construcciones? ¿Cómo serán las próximas líneas aéreas que se produzcan en el territorio español? ¿Crearé, permítanme la expresión —entre comillas—,

jurisprudencia? Es decir, a partir de este momento todas las líneas aéreas, todas las líneas de transporte aéreo en España tendrán que ser soterradas porque finalmente Girona así lo consiguió? ¿Cómo afectará esa solución a los precios de la energía en España? Ahora que hablo de precios les recuerdo que la solución de soterramiento integral de todo el trazado eleva el coste de la construcción de la MAT entre seis y ocho veces respecto al aéreo, según la cámara de comercio, y alguien tendrá que explicarle a los ciudadanos, a los catalanes, a los españoles y a los de Girona, que todo esto va acabar repercutiendo definitivamente en su factura energética. ¿Y quién explica eso? ¿Nos lo podemos permitir en estas circunstancias? ¿Los consumidores pueden asumir ese incremento brutal de tarifa, más el hecho que todos conocemos de que tengan que asumir el actual déficit de tarifa, que se sitúa en cerca de 14.000 millones de euros que aún están pendientes de asumir?

Respecto a la ecología, respecto al medio ambiente, el soterramiento tiene efectos ambientales positivos, sin duda, pero también negativos y de eso nadie habla en la proposición no de ley. El colegio de ingenieros habla de que sería mucho más perjudicial el soterramiento que la solución aérea en términos de afectación al suelo, a la flora y a la capacidad y al caudal hídrico de Cataluña, al agua, a los ríos. En definitiva, el impacto sobre el territorio sería más amplio y notable, crea más impacto ambiental que lo que dice esta PNL y efectivamente, como decía antes, soterrar complica mucho la obra; soterrar dilata este proyecto en el tiempo. Esta mañana el ministro de Industria decía que tenían una idea aproximada de finalización de la obra de la MAT y hablaba de finales del año 2014. De aprobarse esta proposición no de ley en estos términos nos iríamos a 2017, a 2018, a 2020; una década más sin línea de alta tensión en la provincia de Girona. Eso implica asumir el riesgo que asumieron los ciudadanos hace quince días y desde nuestro punto de vista es tremendamente preocupante para los intereses de Girona, de Cataluña y del conjunto de España.

Acabo. El presidente y representante del Colegio de Ingenieros Industriales en el Parlament de Cataluña decía que esta demanda era un gran despropósito, y esta tampoco es una opinión el Grupo Popular; es la del Colegio de Ingenieros Industriales de Cataluña. Supongo que ya estará contento; le acabo de dar munición, esta intervención radicalmente contraria a su propuesta se la puede entregar a los grupos que se dedican a torpedear este proyecto de interés general para los ciudadanos de Girona, de Cataluña y de España y que nos critiquen, pero no se equivoquen: aquí los únicos que están perjudicando los intereses de los vecinos de Girona son los que han dicho no a la MAT durante muchísimos años, y a las pruebas me remito. Hace quince días pasó lo que pasó, el presidente de la Generalitat, Castells, buena parte de las autoridades políticas de la Generalitat de Catalunya han dicho a lo largo de esta semana que con la MAT no se habría producido lo que se ha producido,

y lo que se ha producido es muy grave. Centenares de intoxicados, lamentablemente hubo un fallecido, 220.000 hogares sin suministro eléctrico, y eso con la MAT no se habría producido. Por favor, no interrumpan más por tanto el proceso de construcción de la MAT en Girona porque afecta directamente a la calidad de vida de los vecinos de Girona, de Cataluña y de España.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Socialista don Román Ruiz tiene la palabra.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Señorías, intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Socialista para fijar posición en torno a esta proposición no de ley, iniciativa que fue presentada, como ha dicho el representante de Esquerra, el 10 de julio de 2008 y que, por cierto, se ha autoenmendado en la línea —casi una copia literal— de la enmienda que ha presentado *Convergència i Unió*, o así lo entiendo yo. Hace veinte meses desde la presentación y han pasado muchas cosas, la primera, que ya nadie niega la necesidad de la interconexión con Francia para garantizar la seguridad de suministro eléctrico que la provincia de Gerona y la Costa Brava necesitan. En este sentido el acuerdo histórico entre el Gobierno de España y el de Francia de 27 de junio de 2008 ha sido fundamental para esta interconexión en la cual se está trabajando también por voluntad política del Gobierno socialista, y lo decía hoy el ministro respondiendo a una pregunta en el Pleno.

Señorías, en todos los planes de energía aprobados tanto por la Administración catalana —Pla de l'energia de Catalunya 2006-2011— como por la española —Planificación de los sectores de electricidad y gas 2008-2016— se señala la necesidad de proceder a reforzar la red eléctrica de la demarcación de la provincia de Gerona en el menor tiempo posible —remarco, en el menor tiempo posible— al valorar como muy crítica la situación de la misma en relación con la calidad y con la seguridad del suministro eléctrico. Esta precaria situación del mercado eléctrico en la demarcación de Gerona se verá solucionada con la construcción de la MAT, con el mallado eléctrico y las inyecciones de energía procedentes de Francia desde el norte y del sistema peninsular desde Sentmenat por el sur, constituyendo una importante mejora y refuerzo de dicha infraestructura al mismo tiempo que permite un mejor posicionamiento en referencia al mercado de la electricidad.

Hay que tener muy presente que la demanda de energía en la demarcación de Gerona es del orden del 10 por ciento de la demanda global de Cataluña, y que la situación de la Costa Brava —como saben, un punto turístico muy importante en época punta— puede generar muchos problemas a corto plazo. Por tanto, señorías, queda clara la necesidad de la MAT, la cual fue cuestionada como innecesaria por grupos determinados o plataformas que se constituyeron en el territorio y que ahora piden el total soterramiento de la MAT.

Señorías, vayamos al tema que se plantea. La red eléctrica en Cataluña tiene hoy 1.055 kilómetros —estoy hablando de la alta tensión, de 400 kilovoltios— y un tramo que se encuentra en construcción, así se ha dicho, de 86 kilómetros, Sentmenat-Vic-Bescanó, que entrará en funcionamiento a lo largo del periodo 2010-2011. Toda la red —remarco—, toda la red de alta tensión de 400 kilovoltios actualmente en Cataluña es aérea. Por otro lado, en Cataluña se encuentran en proceso otros tramos. El tramo Bescanó-Santa Llogaia y el ramal de la línea de Vic-Bescanó hasta Riudarenes tienen el anteproyecto redactado y la autorización administrativa solicitada por la Red Eléctrica de España el 14 de abril de 2008, que fue informada favorablemente el pasado 21 de octubre de 2009 por el Departamento de Economía y Finanzas de la Generalitat, Dirección General de Energía y Minas. También se informó favorablemente el proyecto ejecutivo de la subestación de Santa Llogaia, que deberá contemplar el emplazamiento propuesto por el Ayuntamiento de esa localidad y aceptado por Red Eléctrica de España. Asimismo el proyecto ejecutivo de la subestación de Ramis deberá contemplar también el emplazamiento en el enclave propuesto por el Ayuntamiento de Sant Julià de Ramis como opción 2, ya aceptado por red nacional. El tramo Santa Llogaia-frontera Baixàs-Catalunya nord, ha sido clasificado por la Unión Europea como proyecto prioritario de interés europeo en la Directiva 2006/1364 de la Comunidad Europea, y fue objeto de un exhaustivo análisis social y técnico por parte de Mario Monti en el año 2008, cuando fue nombrado coordinador europeo del proyecto para la Unión Europea, en el cual recomendó construir el tramo Santa Llogaia-frontera Baixàs, de 400 kilovoltios, en corriente continua soterrado. Dicho soterramiento, señorías, tiene unos 60 kilómetros. Este informe fue aceptado por los Estados español y francés, competentes en la materia, y en estos momentos se está elaborando el proyecto. Será el primer caso —remarco, el primer caso— y de momento el único de la línea eléctrica de 400 kilovoltios soterrada en Cataluña. Hay que señalar también que el propio informe Monti analizó la posibilidad de alargar el tramo de soterramiento más allá de Santa Llogaia, en concreto, en el tramo Bescanó-Santa Llogaia. Esta petición, que fue pedida por los opositores a la MAT, a pesar de que en el momento en que fue formulada esta petición se trataba de un tramo con una planificación muy avanzada, fue finalmente descartada por sus dificultades técnicas, económicas y ambientales, y finalmente esta opción, una vez analizada, fue descartada por el mismo comisario, señor Monti, que propuso en el informe número 5 bis construir el tramo Bescanó-Santa Llogaia en línea aérea en corriente alterna a 400 kilovoltios.

Hay muchísimas más razones que aconsejan que la línea de alta tensión se construya en sistema aéreo. Además de menor coste económico, hay razones de índole técnico y ambiental menores. Estudios e informes del Colegio de Ingenieros de Cataluña abundan en este criterio. A mayor abundancia, señala que, según un

informe hecho por el Institut Català d'Energia, soterrar una línea de alta tensión en terreno agroforestal no es comparable en nada a soterrar en zonas urbanas; es obvio. El impacto sería la apertura de una zanja de 20 a 25 metros de ancho, con los correspondientes caminos de acceso, que una vez acabada la obra siempre quedaría como una banda de servitud, que se debe mantener limpia y sobre la cual se debe poder operar sin dificultades. Hay que añadir y dejar claro que además de los costes de soterramiento de una línea de muy alta tensión —que pueden ser diez veces más cara que la línea aérea—, está la repercusión sobre el recibo de la luz para los ciudadanos, que se podría incrementar en un cien por cien; y eso también hay que decirlo para que todos sepamos de qué estamos hablando.

Los costes de soterramiento de la línea que nos propone en su proposición no de ley Esquerra entre Bescanó y Santa Llogaia serían de 238 millones de euros, mientras que hacerlo en aéreo sería de 25 a 26 millones de euros. Soterrar el tramo del ramal del Riudarenes sería de 121 millones de euros, frente a los 11 que costaría hacerlo en aéreo. Miren lo que dice el Colegio de Ingenieros de Cataluña sobre el tema: supondría como resultado la necesidad de duplicar el precio de la energía eléctrica al consumidor final. Consecuentemente, la industria española quedaría barrida de los mercados; el turismo no podría absorber los sobrecostos y solo los habitantes de rentas altas podrían tener la energía eléctrica con capacidad para mantener su calidad de vida. Añado, señorías, que quede claro, que las líneas de alta tensión en toda Europa son aéreas. Señoría, en Europa hay actualmente un mínimo de 115.000 kilómetros de líneas aéreas de tensión, comprendidas entre 315 y 500 kilovoltios, de los cuales solo 400 kilómetros son soterrados. Por tanto, las líneas soterradas representan el 0,35 por ciento del total de líneas aéreas de alta tensión, y pongo algunos ejemplos: Alemania 18.000 kilómetros, solo 65 soterrados; Francia 21.000 kilómetros, solo 2 kilómetros soterrados; Italia 10.000 kilómetros, solo 34 soterrados; el Reino Unido 11.122 kilómetros, 166 soterrados; España, en la actualidad, 18.806 kilómetros, solo 14 soterrados.

A nivel mundial más de la mitad de las líneas aéreas soterradas de muy alta tensión corresponden a tramos cortos, de longitudes no superiores a 5 kilómetros, y además los proyectos de línea de alta tensión soterradas se encuentran concentrados en tramos urbanos de grandes metrópolis. Por tanto, el tramo Santa Llogaia-frontera Baixàs será el segundo proyecto europeo de cierta magnitud que será soterrado en zona rural, por motivos de interés paisajístico. En este caso se trata de un tramo de aproximadamente 60 kilómetros, que será soterrado en corriente continua de 400 kilovoltios.

Respecto a la necesidad —que también se dice en la moción— de garantizar el suministro eléctrico para el funcionamiento del AVE, las consideraciones básicas que se deben tener en cuenta son prácticamente las mismas que se ponen en consideración en la planifica-

ción del sistema por parte de la red eléctrica española. La conclusión principal es que las oscilaciones de tensión solo se podrán abordar con garantías a través de la alimentación desde una red de 400 kilovoltios. Por tanto, es prioritario, señorías, llevar adelante la interconexión y la construcción de la MAT en los plazos que nos hemos comprometido por varias razones. La primera es para garantizar el servicio y la seguridad en el suministro eléctrico a la provincia de Gerona y a la Costa Brava, tanto en las necesidades actuales como a futuro. También para garantizar que el servicio del AVE pueda disponer de la potencia necesaria de la alimentación de la red de 400 kilovoltios para evitar las oscilaciones que se podrían producir. También porque los estudios de impacto ambiental y los proyectos para desarrollar la interconexión están en fase avanzada y es necesario, después de escuchar a todas las partes y de aceptar en buena medida el soterramiento de un tramo muy importante del proyecto, tomar decisiones políticas, decisiones que los ciudadanos nos piden, necesarias para que este proyecto venga a solucionar definitivamente la garantía de suministro para todos los ciudadanos de Gerona y la Costa Brava, pero también en clave de crecimiento económico y de garantizar que el turismo en una zona tan importante para la economía catalana y española, como es la Costa Brava, tenga viabilidad en el futuro. El proyecto también se ha concebido en línea con los criterios europeos —siempre miramos a Europa— en el desarrollo de líneas de muy alta tensión, y porque el soterramiento de todo el tramo ya fue descartado por el comisario Monti, nombrado por la Unión Europea para este proyecto de interés general para la Unión Europea, y se soterrará un tramo que se aceptó de 60 kilómetros de la línea.

Señorías, sensatez, seriedad, responsabilidad y compromiso a favor del interés general, escuchando a todo el mundo, pero al final hay que tomar las decisiones que el país necesita. Por todas estas razones mi grupo parlamentario votará en contra de la proposición no de ley presentada. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: No hay más grupos que vayan a intervenir en este punto.

Señor Canet, ¿acepta la enmienda del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió)?

El señor **CANET I COMA**: Como soy consciente, no voy a insistir en situaciones que se producen con frecuencia en estas comisiones y que reabren el debate. Me lo ahorro. En cualquier caso, me permitirá que agradezca la intervención, en primer lugar, del señor Macias, presentando la enmienda, con su rica, matizada y conocida ironía y el posicionamiento claro en el voto del Grupo Socialista, con un tono de voz elevado —que no por eso me entero mejor, porque me lo digan tan elevado—, pero que respeto por el contenido de su intervención, y además lo respeto especialmente porque no han tenido que relacionar la ausencia de la MAT con las

muerdes producidas, lo cual es un buen detalle que les agradezco a ambos, quizá porque pertenecen a grupos que tienen diputados por Gerona. Por eso, su intervención, pese a que es crítica, la agradezco, la elogio, y aunque no la comparto, no pasa nada.

En cuanto a la enmienda del señor Macias, sé que coincidimos en el fondo, porque él tiene alcaldes que están comprometidos con los cambios que pedimos, pero como prácticamente pedimos lo mismo, solo con algún matiz, y como ya hemos tenido que cambiar para adaptar a los tiempos actuales los nombres geográficos de la enmienda, preferimos que se vote tal cual nuestra enmienda, aunque en el fondo básicamente compartimos lo que proponía el señor Macias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Canet, por la matización. **(Los señores Gallego Burgos y Ruiz Llamas piden la palabra.)**

No podemos reabrir el debate.

El señor **GALLEGO BURGOS**: Para hacer un pequeño matiz, porque es una cuestión muy desagradable...

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, no podemos reabrir el debate. No he tenido en cuenta ningún tiempo para que pudieran explayarse en la exposición. Lo han hecho, ha quedado muy claro el punto y pasamos al siguiente punto, si no tienen inconveniente. **(El señor González García pide la palabra.)**

Señor González, no tiene la palabra, no hay reapertura del debate, porque se ha debatido extensamente.

— **RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN INTERMODAL Y SOTERRAMIENTO DE LAS VÍAS DEL AVE EN PONTEVEDRA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/01381.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al tercer punto: proposición no de ley, relativa a la construcción de la estación intermodal y soterramiento de las vías del AVE en Pontevedra, que ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular, y cuya portavoz es doña Ana Pastor.

Tiene la palabra.

La señora **PASTOR JULIÁN**: Señorías, vengo a esta Comisión a defender, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, la construcción de una estación intermodal en Pontevedra que incluya una nueva terminal de ferrocarril y de autobuses, un parquin, un intercambiador, el soterramiento de las vías en 2,6 kilómetros comprendidos entre la Avenida O Marco y el río Lárez, y que permita además ganar espacios para una mayor calidad de vida de los pontevedreses, especialmente de los vecinos de Monte Porreiro, San Antoniño, A Seca, A

Parda, A Estación, Campolongo y O Marco. Señorías, estamos ante un proyecto ambicioso que desde el Grupo Popular creemos que servirá no solo para mejorar las comunicaciones terrestres con el resto de la península y aumentar las posibilidades turísticas y económicas de Pontevedra, sino que además va a convertirse en un foco de creación de empleo y de generación de riqueza.

La actual estación de ferrocarril de Pontevedra comparte tráfico de pasajeros y mercancías. Esta coincidencia de servicios está provocando una incesante circulación de camiones y vehículos pesados que pasan por las calles adyacentes a la estación. La ampliación de la red de trenes de alta velocidad y su llegada a Pontevedra deben significar, a nuestro juicio, no solo un tendido eléctrico y electrificado de vías, sino hacer frente a una nueva estación intermodal —si me lo permiten— de primera categoría como en el resto de las ciudades de Galicia y de España. Además, el segundo gran objetivo de esta proposición, que seguro que todas SS.SS. entienden, es que las nuevas vías electrificadas no deben generar una herida en la ciudad, coartar o impedir el desarrollo a medio y largo plazo o constituir barreras de comunicación entre personas y vehículos. Es decir, Pontevedra no puede ni debe permitirse una infraestructura que divida y agrave los problemas que ya tenemos de comunicación, y produzca además un impacto visual y acústico a miles de viviendas en pleno casco urbano. Es por todo ello por lo que solicitamos el soterramiento de las vías en todo el tramo urbano, creando una gran zona verde y dotacional en el espacio ocupado por las mismas. ¿Por qué? ¿Por qué una estación intermodal? Porque la intermodalidad es un concepto del siglo XXI, es un nodo de comunicaciones, es un modelo de cómo se tienen que interrelacionar el transporte y los ciudadanos, de cómo afecta a la mejor movilidad y sobre todo disminuye la contaminación acústica.

¿Cuáles son nuestras propuestas? Las expondré muy rápido, señorías. Primero, evitar que los vehículos pesados de transporte de mercancías estén demasiado tiempo circulando por una zona que está muy habitada y con personas moviéndose. Proponemos separación clara y definitiva de la zona de pasajeros y de mercancías, situando la terminal de mercancías en un edificio independiente en el extremo sur de la zona de actuación. Segundo, la prohibición a los vehículos pesados de circular tanto por la nueva plaza como por sus accesos inmediatos. Tercero, habilitar una zona de carga y descarga y de maniobras para que los camiones no tengan que esperar y dar vueltas. Cuarto, crear un nuevo vial que comunique directamente la zona de mercancías con la avenida de Vigo y el nudo de acceso a la autopista y que, junto con el vial que sale hacia la rotonda de O Marco, conformen un recorrido circular. Es decir, las personas que vengan a Pontevedra en sus vehículos podrán disponer de un aparcamiento a cinco minutos de la autopista y conectado con la estación intermodal y luego podrán elegir la comunicación que deseen. Aquí van a confluír peatones, taxis y bicicletas —por cierto,

tendrá que haber un carril de bicicleta porque si no va a ser muy difícil que la utilicen— con sus paradas en superficie y autobuses y trenes en el nivel soterrado. Además, nos gustaría que se previera la creación de un vial solo para transporte público que salga de la estación y conecte el norte con el sur hacia el río Lérez.

Segundo bloque. Un espacio abierto accesible y sostenible. Queremos formar parte de las estaciones abiertas donde el edificio antiguo pasará a convertirse en un área social y cultural. Conservará la función de acceso y receptor de la estación y podrá ser destinado a zona de exposiciones, sobre todo para nuestros noveles artistas, y a aulas medioambientales. La nueva estación conservará, por tanto, el edificio antiguo y se apoyará en él para crear un espacio delante y otro detrás. Dicen que todo castillo tiene un patio, todo palacio un jardín y toda estación su plaza. Detrás estará el arranque del nuevo edificio que, para no enfrentarse al antiguo ni restarle presencia, tiene que ir hacia abajo. Debajo de la plaza se prevén también viales para el tráfico rodado y para un nivel inferior de parquin de hasta 756 plazas. En el lado sur de la estación la parada de vehículos y, como decía, el aparcamiento de motos y bicicletas y un poco más abajo los taxis. Por cierto, la terminal de mercancías, como piden todos los expertos, contará con un área de almacenaje de más de 4.000 metros cuadrados. Estamos pidiendo, señorías, una estación intermodal y el soterramiento de las vías, lo que el señor ministro de Fomento no ha tenido inconveniente en defender para otras ciudades —lo que además nos ha congratulado— como, por ejemplo, la estación de Vigo-Urzaiz o en otras ciudades, como A Coruña, Santiago o Lugo, que contó con la presencia del ministro y se comprometió a esa estación intermodal. Queremos que no se nos castigue a Pontevedra. Los gallegos vamos a recibir el AVE con años de retraso; espero que los socialistas no quieran además condenarnos a que lo recibamos mal. En el mejor de los casos las obras del AVE empezarán en 2012 y la llegada a Pontevedra se dice que está prevista para 2014.

Señorías, aquí no se trata de retrasar nada; aquí se trata de hacer un proyecto integral. Podremos escuchar de nuevo argumentos como los retrasos. No es verdad. Aquí hay algunas y algunos expertos en retrasos, pero no seremos nosotros. Para alcanzar ese gran objetivo de darle vida y calidad de vida a Pontevedra necesitamos esta infraestructura.

Nos gustaría que todos los miembros de esta Comisión apoyaran esta propuesta, porque creo que Pontevedra y los pontevedreses la necesitan, por cinco puntos. Primero, porque el proyecto es realista y puede salir adelante si hay voluntad política de que Pontevedra tenga una estación moderna y acorde con las necesidades actuales. Segundo, porque no podemos ni debemos permitir una herida que divida a nuestra ciudad ni a su desarrollo de futuro. Tercero, porque técnicamente es posible, como lo ha sido y lo está siendo en otras ciudades con mayores dificultades técnicas. Cuarto, porque puede y debe hacerse sin atajos. El señor Blanco, refi-

riéndose al AVE dijo que había ido una huída hacia delante. No nos gustan las huídas hacia delante que pudo haber en otro momento, pero tampoco nos gustan los atajos para que las cosas no se hagan bien. Y quinto, porque la financiación del proyecto no debe ser un obstáculo para su realización. Señorías, solo hay que aplicar los mismos mecanismos y criterios de financiación que se han contemplado para construir estaciones intermodales para otras ciudades en Galicia y en España. Señorías, Pontevedra se merece que hoy apoyemos esta proposición.

¿Qué pasos hay que dar para dotar a Pontevedra de ello? Si hubiera voluntad de avanzar, habría que crear una comisión de trabajo de la que formen parte todas las administraciones: el concello, la diputación, la Xunta de Galicia, el Ministerio de Fomento y, además, ADIF. En este mismo mes de marzo ha habido otras ciudades que han tenido avances como el que nos gustaría para Pontevedra, por ejemplo, León o ese protocolo que se ha firmado de la línea de alta velocidad Madrid-Levante. Por tanto, aquí estamos hablando de una cuestión de voluntad política —y así la vamos a defender— para recuperar 72.000 metros cuadrados que están ocupados por infraestructuras ferroviarias y destinarlos a espacios urbanos de alta calidad, para que se dediquen más de 46.000 metros cuadrados a nuevas infraestructuras de transporte y a otras actividades comerciales u hoteleras. Pontevedra debe estar lista para sacar provecho a nuestra situación estratégica. Estamos en el noroeste peninsular, pero somos capaces —lo hemos demostrado— de generar cada vez más progreso y más riqueza. Imagínense nuestro entorno. Un puerto a escasos kilómetros del casco urbano para transportar mercancías con eficacia, un aeropuerto a veinticinco minutos por autopista —y espero que en un futuro próximo mucho más cercano con la A-57— y una estación intermodal de transportes que será modélica para que tengamos mejores comunicaciones con el interior y con el exterior. Como he manifestado hasta ahora, deseo que esto se apruebe, porque va a ser bueno para que todos los ciudadanos puedan disfrutar de Galicia y de Pontevedra, de su cultura y de su economía, y para potenciar y estrechar lazos hacia un camino que espero que todos disfruten y también un Camino de Santiago que tenga AVE, estación intermodal y que no abra una grieta en nuestra querida ciudad de Pontevedra. Me gustaría contar con el apoyo de todas sus señorías.

Gracias, señor presidente, por su paciencia con mi exceso de tiempo. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley se ha presentado una sola enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, de modificación del texto. El portavoz del Grupo Parlamentario Socialista será en esta ocasión don Domingo Tabuyo.

El señor **TABUYO ROMERO:** Señorías, tratamos hoy otra de las iniciativas del Grupo Popular de esas que,

de un tiempo a esta parte, le florecen como camelias en primavera, como diría nuestro añorado y querido Odriozola, y que podemos clasificar dentro de la carpeta de bombas de palenque y otros artificios. Todo para estar en la agenda de las próximas municipales, para mayor lustre de algún candidato, independientemente de la viabilidad de las propuestas. La señora Pastor nos dibuja hoy el mito de la Arcadía feliz donde todo es fácil y sencillo de realizar, donde nada cuesta más euros aunque se modifique todo de cabo a rabo, donde no afecta ni a propiedades ni a intereses de personas, empresas e instituciones y donde modificar no implica paralizar ni retrasar lo que ya está en ejecución. Señorías, tanto la filosofía como la ciencia se empeñan en demostrar —y nos demuestran de hecho— que toda acción tiene su consecuencia e incluso que muchas provocan reacciones en cadena de inesperadas consecuencias, que las licitaciones se hacen basándose en proyectos y en costes estimados y que los tiempos calculados se hacen basándose en esos mismos proyectos, que los intereses de las empresas pueden verse conculcados si se producen tales o cuales modificados y que, según la intensidad de los mismos, se obliga a crear proyectos nuevos y a convocar nuevos procesos.

La iniciativa que hoy nos presentan está organizada en torno a dos ejes: uno, la estación intermodal y, otro, el soterramiento de las vías del AVE. La Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias está redactando un proyecto, que se encuentra muy avanzado, para la homogeneización de las estaciones del Eje atlántico, donde se incluye la estación de Pontevedra. Las actuaciones concretas están encaminadas a preparar la llegada del AVE a la ciudad y radican en un nuevo paso inferior entre andenes, el recrecido de los andenes, la adaptación de las marquesinas y las actuaciones necesarias sobre la playa de vías. ADIF, estaciones de viajeros, está analizando las modificaciones de espacios y la confortabilidad de los usuarios del Vialia, así como la construcción de un aparcamiento subterráneo de 394 plazas y otro de 64 plazas en superficie; todo ello sería con la condición de estar finalizado en el año 2012. Por otra parte, no se han recibido notificaciones del Ayuntamiento de Pontevedra planteando ninguna propuesta de que la estación sea intermodal, es decir, que esta propuesta que hoy nos traen aquí no está consensuada con el ayuntamiento ni con los grupos de gobierno del Ayuntamiento de Pontevedra, por lo tanto viene sin el aval del Gobierno pontevedrés, pero trae el marchamo del ambiente electoral de las premunicipales, de ustedes y de su candidato, buscando el efecto altavoz que esta Comisión pueda proporcionar. Por otro lado, es una iniciativa que ya vendieron ustedes en varias oportunidades en varios medios. Saben perfectamente que la intermodalidad de la estación, su conversión en tal en el futuro, es algo que no lo impiden las obras que se están ejecutando y, además, teniendo en cuenta la titularidad de la estación de autobuses de Pontevedra, la Xunta de Galicia tendría

competencias en este proyecto intermodal, tanto en proyectos como en financiación.

Señores del Grupo Popular, ¿se dan ustedes cuenta de que cada vez que hay alguna obra en ejecución en Galicia están persiguiendo que se paralice y nos obligan a repensar nuevamente cada una de ellas? ¿Están autorizados por el señor Feijóo para decir este tipo de cosas? Conocen perfectamente que una consecuencia directa de la paralización de las obras en ejecución, tal y como ustedes piden, supondría un retraso en la llegada del AVE no solo a Pontevedra, sino también a Vigo; cuando, tanto la estación de ferrocarril como la de autobuses Vialia están uno a continuación del otro compartiendo espacio. El segundo aspecto es el del soterramiento, la mayor parte del trayecto que pretenden soterrar corresponde al tramo Pontevedra-Cerponzóns, cuyas obras están en ejecución y cuyo proyecto fue redactado de acuerdo con el Ayuntamiento de Pontevedra para conseguir la integración de la infraestructura ferroviaria no solo con la trama urbana actual, sino con el planeamiento urbanístico de la ciudad. Fruto de ello son los 326 nuevos metros de zona cubierta a la salida de la estación, cuando ahora solo hay 134, y la mejora de pasos transversales a la vía, tanto los ya existentes como los previstos, que aumentarán la permeabilidad del trazado ferroviario. Permítanme que discrepe de su afirmación de que son ustedes los que se preocupan y defienden la calidad de vida de los pontevedreses y pontevedresas y no el Gobierno municipal, porque al menos el Gobierno municipal tiene el mismo interés que ustedes, al menos, y además tienen la confianza de la ciudadanía para realizar los proyectos que mejoren sus condiciones.

Se dice que la memoria es un país lejano y la oportunidad de esta formulación es evidente, porque ustedes que fueron Gobierno nos plantean ahora las cuentas del Gran Capitán y sorprende el escaso rigor con el que organizan y valoran este tipo de iniciativas, porque ustedes hablan de costes de unos 20 millones de euros, cuando la realidad es que su propuesta está mucho más cerca de los 200 millones de euros. Por otra parte, ninguna estación del Eje atlántico se ha soterrado y hasta el momento mantienen la misma rasante que tenían desde siempre. La excepción es la de Vigo, la de Urzaiz, en cuyo acceso no ha sido posible llevar a cabo la duplicación de vías sin afectar de forma importante a los edificios de viviendas entre los que transcurre.

Señorías, esta iniciativa está sobrada de fuegos de artificio y pone de manifiesto la incoherencia de la que están haciendo gala constantemente: pintan con colores que no soportan las más mínimas lluvias y se desdibujan totalmente como los horizontes en las nieblas. Ustedes quieren llevar la bandera de la austeridad y hablan de reducir gastos, pero nos proponen, un día sí y otro también, medidas que multiplican por decenas los gastos ya previstos, y critican si se hace y critican si no se hace, y quieren bajar impuestos pero a la vez pretenden multiplicar de manera muy importante los gastos. Aclárense

de una vez en sus posicionamientos y no pretendan algo y lo contrario a la vez.

El Grupo Socialista presentó una enmienda a su PNL que pretende, por una parte, darle el protagonismo a quien lo tiene, es decir, al acuerdo entre el Ayuntamiento de Pontevedra y el Ministerio de Fomento y, por otro, dotar de mayor impulso a las obras que se encuentran ya en ejecución, evitando así introducir retrasos que nunca se sabe a dónde conducen. A esta concordia los convocamos, señoría, desde la oportunidad y el rigor para apostar y defender conjuntamente los intereses de Pontevedra y de sus ciudadanos, evitando el intenso tinte partidista que domina su PNL y que, en ningún caso, beneficia a nadie. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Para fijar posición tiene la palabra por el Grupo Mixto el señor Jorquera del Bloque Nacionalista Galego.

El señor **JORQUERA CASELAS:** En primer lugar, intervengo para manifestar que en los términos en los que está redactada esta proposición no de ley, el Bloque Nacionalista Galego no la pueda apoyar, y no lo hacemos para disimular. Digo esto, si se me permite la broma, porque un portavoz de un grupo parlamentario aquí presente, además muy amigo, bromeaba hoy por la mañana conmigo diciéndome que últimamente coincidimos mucho con el Grupo Popular. Por supuesto que estamos dispuestos a coincidir con el Grupo Popular en todos aquellos temas que consideremos razonables, que consideremos justos, y así lo haremos en el futuro con el Grupo Popular y con otros grupos. Bromas aparte, no vamos a votar en contra de esta proposición no de ley para disimular, sino porque no nos parece seria en los términos en los que está formulada, con todo el respeto que me merece doña Ana Pastor. No nos parece seria por las razones que procuraré exponer de la manera más sucinta posible. En primer lugar, porque esta operación urbanística no la asume el Ayuntamiento de Pontevedra, no cuenta con el acuerdo del Ayuntamiento de Pontevedra, no la demanda el Ayuntamiento de Pontevedra. Es perfectamente legítimo que en época preelectoral, ante la cercanía de las elecciones locales, el Partido Popular pueda considerar que un reclamo electoral importante en Pontevedra es anunciar una gran operación urbanística, pero lo que no creo que sea serio es que una operación que no cuenta con el consenso de las fuerzas políticas, de las fuerzas sociales pontevedresas y de la principal institución representativa de esta ciudad, cuando estamos hablando de la inserción del trazado del AVE en la ciudad de Pontevedra, se traslade, sin esas premisas previas, al Congreso de los Diputados.

En segundo lugar, quiero recordar que el trazado del AVE a su paso por Pontevedra fue sometido a exposición pública. El Partido Popular no presentó ninguna alegación y una rectificación como la que propone el Grupo Popular podría conllevar un retraso en la realización de las obras con los perjuicios consiguientes. En tercer

lugar, nosotros discutimos que sea necesario esa gran estación intermodal en Pontevedra. ¿Por qué lo discutimos? Señorías, porque la estación de Pontevedra en fechas relativamente recientes, si hablamos en términos históricos, sufrió una importante actuación de modernización, ya cuenta con esos servicios comerciales y hosteleros a los que se refiere en la exposición de motivos esta proposición no de ley, ya va a ser objeto de otras reformas para adecuarla a la penetración del AVE en la ciudad de Pontevedra y además, contigua a la estación de ferrocarril de Pontevedra, está la estación de autobuses. En gran medida la intermodalidad ya está garantizada en la situación actual por ese motivo. ¿Qué ocurre? Eso sí, que la estación de autobuses, de la que es titular la Xunta de Galicia, sí necesita importantes obras de remodelación y mejora, como está demandando el Ayuntamiento de Pontevedra, sin que de momento haya tenido respuesta positiva por la Xunta de Galicia. Pero se da la circunstancia de que son colindantes, están intercomunicadas, por lo tanto, la intermodalidad entre el servicio de ferrocarril y el servicio de autobuses en gran medida ya está garantizada. Continúo con la exposición. El soterramiento de las vías en desuso es algo que asume el Ayuntamiento de Pontevedra, lo está negociando con el Ministerio de Fomento, y de la marcha de las negociaciones no hay nada que permita derivar una actitud refractaria del Ministerio de Fomento que se produzca el soterramiento de esas vías en desuso.

Por último, el Bloque Nacionalista Galego considera que hay que ser muy riguroso. Creo que nosotros nos caracterizamos en nuestro trabajo en el Congreso de los Diputados por demandar inversiones en Galicia que corrijan los déficits históricos que tenemos en materia de infraestructuras. En cuanto a graduar esas inversiones, a establecer prioridades, es imprescindible un mínimo de rigor, sobre todo cuando se sostiene un discurso que hace del elevado déficit público y de la necesidad por lo tanto de recortar drásticamente el gasto público para volver a un escenario de equilibrio y de estabilidad presupuestaria, el elemento vertebrador de toda su alternativa con respecto a la crisis económica. Galicia no se puede permitir que, mientras actuaciones que responden a necesidades mucho más perentorias y demandas sociales mucho más objetivas sufren retrasos, al mismo tiempo nosotros mismos pretendamos engañarnos con operaciones fantasiosas y de una rentabilidad social mucho más que discutible y dudosa. Por lo tanto, en esto hay que ser un poco riguroso, porque hacer una gran estación intermodal cuando la realidad de Pontevedra es la que acabo de describir, tendría todas estas consecuencias en cuanto a un uso racional y atendiendo a lo que son realmente las prioridades y necesidades sociales en la estructura del gasto público, sin olvidar —porque creo que además todos ustedes estarán de acuerdo en esto conmigo— que la construcción de muchas nuevas estaciones intermodales estaba condicionada a obtener una serie de beneficios por los aprovechamientos urbanísticos que conllevarían la desafección de áreas urbanas

que estaban ocupadas por tendidos ferroviarios y por instalaciones de las viejas estaciones, que desde que estalló la burbuja inmobiliaria en muchos casos esas actuaciones están totalmente comprometidas, en peligro en definitiva. Por lo tanto, creemos que es necesario más rigor, menos fantasías, centrarse en lo que realmente es fundamental a la hora de planificar las infraestructuras de un territorio, atender las demandas y necesidades objetivas y no propuestas que, desde nuestro punto de vista, tienen un claro marchamo demagógico y electoralista. Por todas estas razones, el Bloque Nacionalista Galego en absoluto puede apoyar esta proposición no de ley, porque nos gusta ser serios y rigurosos, y porque además —insisto— no cumple una premisa básica: una actuación de este tipo tiene que suscribirla el Ayuntamiento de Pontevedra, tiene que demandarla, porque difícilmente el Congreso de los Diputados puede demandar una determinada forma de insertar el AVE en la ciudad de Pontevedra si el propio ayuntamiento no lo asume, no está de acuerdo con la alternativa que se propone. Por estas razones, anuncio el voto en contra de nuestro grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Para aceptar o rechazar la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Pastor.

La señora **PASTOR JULIÁN**: Con el permiso de la Presidencia, quería decir, en primer lugar, que cuando aquí se habla de representación de los ciudadanos no se debe olvidar que los ciudadanos de Pontevedra han apoyado mayoritariamente al Partido Popular. Lo digo y lo recuerdo porque a lo mejor alguien que ocupa el tercer lugar en los votos de una ciudad puede pensar que tiene la legitimidad para quitársela a otro representante de los ciudadanos.

Señor Tabuyo, las camelias en primavera, pero usted sabe que algunas camelias, las más hermosas...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Pastor, disculpe.

La señora **PASTOR JULIÁN**: ... salen antes de la primavera, crecen antes de la primavera.

El señor **PRESIDENTE**: Doña Ana Pastor, por favor.

La señora **PASTOR JULIÁN**: Voy terminando ya.

El señor **PRESIDENTE**: No podemos reabrir el debate. Hemos concedido todo el tiempo que han necesitado para exponer su posición. Esta Presidencia no permite reabrir el debate y usted lo está haciendo. Tendríamos que alargar el debate y nos hemos comprometido con un horario. Por cierto, algunos compañeros suyos me están haciendo señales de terminación. Su propio portavoz es el primer interesado porque tiene un

encuentro importante. Por tanto, ¿acepta o rechaza la enmienda del Grupo Socialista?

La señora **PASTOR JULIÁN**: Muchas gracias, señor presidente. Además de decir...

El señor **PRESIDENTE**: No podemos reabrir el debate.

La señora **PASTOR JULIÁN**: ... que lo que vengo a defender es Pontevedra y su futuro, sería imposible aceptar...

El señor **PRESIDENTE**: Eso ha quedado muy claro.

La señora **PASTOR JULIÁN**: ... las propuestas de quien quiere que Pontevedra sea discriminada y quien no repara en gastos para otros sitios pero repara en infraestructuras de Pontevedra.

El señor **PRESIDENTE**: Pero la pregunta no me ha quedado clara. ¿Acepta o rechaza?

La señora **PASTOR JULIÁN**: No, de ninguna manera.

— **SOBRE LA SITUACIÓN DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-CASTILLA-LA MANCHA Y REGIÓN DE MURCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001404.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto. Entiendan, por favor, la inflexibilidad, porque nos hemos comprometido —además ha sido una petición de varios portavoces— terminar a las siete y cuarto como máximo, porque hay reuniones después del señor Ayala y tenemos que terminar. Lo digo porque vamos muy lentos en el tiempo, me están pidiendo celeridad y de ahí, por favor, que a partir ahora les ruegue a todos los portavoces que intenten ser lo más concretos posible y que no abran el debate una vez que terminen cuando se les pregunte, como ahora, sobre si aceptan o no las enmiendas. Nos quedan todavía cuatro proposiciones no de ley. Por tanto, vamos a acelerar un poco el ritmo.

Número 4.º: proposición no de ley sobre la situación de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha y Región de Murcia, que ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra doña Pilar López.

La señora **LÓPEZ RODRÍGUEZ**: Señorías, en el año 2001 se firmó un acuerdo entre cuatro presidentes autonómicos y un ministro para formar parte del Plan estratégico de infraestructuras y transportes. Fue la mayor apuesta acordada con las comunidades autónomas, las entidades locales, sindicatos y multitud de

colectivos. Este acuerdo, que en 2001 firmaron el ministro de Fomento y los presidentes de las comunidades autónomas de Madrid, Castilla-La Mancha, Valencia y Murcia, se está ejecutando satisfactoriamente y el Gobierno de España está cumpliendo su compromiso con Albacete y Castilla-La Mancha. El presidente en aquel momento de Castilla-La Mancha, el ex presidente Bono, consiguió en la Región de Murcia AVE en mayúsculas para Cuenca y Albacete. Si echamos mano de las hemerotecas, comprobamos cuáles eran los planteamientos de altos representantes del Partido Popular. Aznar calificaba la propuesta del Gobierno de Castilla-La Mancha, en cuanto a las paradas en Cuenca y Albacete, como algo que no iba a ser un AVE sino un tranvía. En aquel entonces el presidente del Gobierno defendió la opción centro sin paradas en Castilla-La Mancha. La fuerza de nuestro presidente hizo posible el acuerdo con Murcia. No obstante, son incomprensibles las falsas afirmaciones que están divulgando los dirigentes del Partido Popular de la ciudad de Albacete con la intención de confundir a los ciudadanos sobre el AVE Madrid-Castilla-La Mancha-Levante-Región de Murcia. Es necesario aclarar que todo el itinerario de línea AVE entre Madrid, Cuenca, Albacete, Valencia, Alicante y Murcia será de alta velocidad y de ancho internacional. En concreto, esta línea va a suponer un hito con la puesta en marcha de 438 kilómetros y un presupuesto de 1.470 millones de euros. Es una infraestructura que hace compatible la alta velocidad con el mantenimiento de trenes convencionales y tráfico de mercancías. Actualmente están en obra o servicio el 91 por ciento de todo el corredor del Levante. Ya no cabe hablar de dudas. Se va cumpliendo lo que se anunció. Aun así, el Partido Popular de Albacete sigue especulando para negar la evidencia que hace tiempo estaba clarísima en el Boletín Oficial del Estado y que ahora es una traviesa detrás de otra. Los murcianos —como mi compañero de mesa— y los alicantinos saben que el AVE de estas dos ciudades es el que pasa por Albacete, porque no hay otro recorrido. Si fuera cierto que Albacete no tiene AVE, ellos tampoco, pero según este partido de Albacete —por cierto, en ambos sitios gobierna el Partido Popular— se callan para tapar la traición de Zapatero. En Albacete este partido sigue manifestándose porque no quieren que esta ciudad prospere y logre sus objetivos. Creen que electoralmente no les interesa que Albacete vaya bien, que tenga AVE, y están dispuestos a todo con tal de impedirlo. Soledad; el Partido Popular de Albacete se ha manifestado solo en contra del AVE, del consenso, porque sus manifestaciones han sido una convocatoria en contra del futuro.

Si se cumple lo previsto, antes de que acabe el año este Gobierno inaugurará el AVE a Valencia con un trayecto que pasa por Cuenca y para en Albacete, en una estación de 2.900 metros cuadrados en la que Renfe va a invertir 42,5 millones de euros, que supondrá la creación de más de 300 puestos de trabajo. Va a ser una estación moderna, incorpora actuaciones encaminadas a la sostenibilidad de sus instalaciones, con aplicación

de medidas de eficiencia energética y la más accesible de toda España. Quien quiere mentir engaña y quien quiere engañar miente: el Partido Popular de Albacete. En honor a la verdad no ocurre lo mismo con este partido en otras comunidades y en otras ciudades, por ejemplo, en Alicante, en Murcia o en Valencia. Expliquen ustedes, señorías, a los representantes de estas comunidades y del Partido Popular todas las comparecencias que ha habido en esta Comisión y las afirmaciones de cuando va a parar el AVE en la ciudad de Albacete. Señores del Partido Popular de Albacete, quieren engañar a todos los ciudadanos, a pesar de todas las evidencias sobre la realidad del AVE. A este absurdo han llegado con tres manifestaciones en la ciudad. No sabemos a dónde quiere ir a parar el Partido Popular de esta ciudad pero sí dónde no está, no está con Albacete ni con su progreso ni con su futuro. Albacete tendrá AVE y será el centro neurálgico de la red de altas prestaciones. Sigamos afanándonos en la confusión y la mentira con intereses electorales. Nosotros creemos en la ciudad de Albacete y seguiremos construyendo con sus ciudadanos el futuro de esta ciudad.

No le voy a aceptar su enmienda, señor González, porque en las distintas comparecencias, desde los subsecretarios, secretarios de Estado y ministro, se han garantizado cuándo serán necesarias las obras en las estaciones de Murcia y Alicante. Lo que no sabemos es cómo van a ser las futuras estaciones de ferrocarril de dichas ciudades. Le aconsejo a los diputados de Murcia y Alicante que defiendan sus tierras y que las defiendan bien y no hagamos lo que siempre hacemos, que los castellano-manchegos tengamos que ir a defender los intereses de Castilla-La Mancha en otras ciudades y en otras comunidades. Defendamos los intereses de Albacete en Albacete y los intereses de Castilla-La Mancha en Castilla-La Mancha y con los castellano-manchegos. Los intereses de otras regiones que los defiendan nuestros compañeros y señores diputados. Por todo ello, el Congreso insta al Gobierno a que garantice la llegada del AVE a la ciudad de Albacete en 2010 a su paso hacia Valencia y que en el futuro los trenes a Murcia y Alicante lleguen por Albacete.

El señor **PRESIDENTE**: La señora López se ha ajustado estrictamente al tiempo. En el mismo sentido espero que el señor González en su intervención, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, defienda la enmienda de modificación que se ha presentado.

El señor **GONZÁLEZ GARCÍA**: Nos parece muy positivo que se presente esta proposición no de ley sobre la situación de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha y Región de Murcia en esta Comisión de Fomento de la que yo no formo parte, como conocen la mayoría de SS.SS., pero por deferencia de nuestro portavoz, el señor Ayala, tengo nuevamente la oportunidad de defender un tema como este que afecta muy directamente a mi tierra. Me gustaría que aprovecháramos el

debate de esta tarde y la posterior votación para despejar muchas interrogantes que todavía al día de la fecha siguen en el aire y sin estar suficientemente aclaradas ni comprometidas.

Ya les adelanto que la posición del Grupo Popular sobre el texto de la proposición no de ley por la que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que garantice la llegada del AVE a la ciudad de Albacete en 2010 a su paso hacia Valencia y que en el futuro los trenes a Murcia y Alicante lleguen por Albacete —faltaría más—, es la de votar a favor, pero al mismo tiempo pedimos a los demás grupos y especialmente al Grupo Socialista que apoyen la enmienda que presenta el Grupo Popular, que busca clarísimamente el compromiso del Gobierno de poner en servicio en un plazo de tiempo razonable, en el horizonte del 2012, los tramos de alta velocidad que también han de llegar a Murcia y Alicante pasando por Albacete. Muchas son las razones que justifican nuestra enmienda. Yo procuraré resumir brevemente algunas. Primera, creemos que es de justicia demandar también —puesto que nacieron al unísono— la terminación de los corredores que permitan la llegada de estos trenes de alta velocidad a las ciudades de Alicante y Murcia, tal como se acordó en 2001. Ya ha llovido mucho desde entonces, sobre todo en los últimos meses. Segunda, si me permiten, aunque sea egoístamente, a Castilla-La Mancha nos interesa, y a Albacete en particular, que el impulso económico y los beneficios de esta infraestructura, unido al aumento considerable de viajeros, reportaría un mayor tránsito de trenes con una mayor oferta de enlaces hacia Madrid, el Levante y el Mediterráneo, y cuanto antes se produzca esta situación, todos saldremos ganando. Tercera, porque debemos exigir al Gobierno que no se repita la situación actual. Decía la portavoz socialista que era magnífica. Pues después de lo que voy a decir a continuación no sé si los que la desconocen tendrán el mismo criterio que la portavoz socialista, es decir, casi tres años de retraso acumula esta infraestructura tan demandada por la Comunidad de Castilla-La Mancha y el Levante español. Además, es el retraso que han acumulado desafortunadamente la puesta en servicio de otras infraestructuras bajo los gobiernos de Zapatero, es decir: Figueras-Perpiñán, Lérida-Barcelona, Madrid-Málaga o Madrid-Valladolid, por poner unos ejemplos. Nosotros, señores socialistas, no somos conformistas ni siquiera con el refranero español: mal de muchos... ya saben lo que sigue. Por ello, hay que refrescarle la memoria al Gobierno, al Grupo Socialista y también recordar a los ciudadanos la historia al detalle de lo que se ha demorado el desarrollo del acuerdo del 8 de enero de 2001 al que antes se hacía referencia, efectivamente, entre las cuatro comunidades autónomas —Comunidad Valenciana, Región de Murcia, Madrid y Castilla-La Mancha— y el Ministerio de Fomento del Gobierno de José María Aznar —no se corten al nombrarlo—, dirigido por el señor Álvarez-Cascos. En aquel momento, la situación administrativa y de ejecución de determinados tramos

era ya evidente. En particular, el corredor Albacete-Valencia debería haber entrado en servicio en 2005. Por tanto, ¿de qué presumimos, señores socialistas, esta tarde aquí? En marzo de 2004, cuando el Partido Popular dejó el Gobierno, la situación administrativa del corredor Madrid-Levante y Mediterráneo en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha era la siguiente: de los 392 kilómetros de longitud del corredor en nuestra comunidad, 44 ya se encontraban en servicio; 152 en obras; 120 en proyecto, y 76 en estudio informativo con la DIA aprobada. Por tanto, es un dato objetivo que el actual Gobierno heredó un corredor cuyos tramos se encontraban en avanzado estado de ejecución de obras, relación de proyectos y estudios informativos con DIA aprobada y algunos sin ella. También resulta objetivo el dato de que seis años después, este corredor que tenía prevista su puesta en servicio hasta Valencia para 2007, sigue todavía pendiente de algunos retoques y, con suerte, se pondrá en servicio para finales de 2010. Señora diputada, después de todo lo dicho, no creo que la situación sea para tirar cohetes. Con estos antecedentes está más que justificado que debemos aprobar esta proposición no de ley con la enmienda incorporada del Grupo Parlamentario Popular, y además, contribuiríamos a respaldar las palabras del propio ministro. Pero si, como ha adelantado la portavoz socialista, no apoyaran nuestra enmienda, la conclusión es clara. El señor ministro avanza que el AVE llegará a Murcia y Alicante en 2012, pero hoy el Grupo Parlamentario Socialista en sede parlamentaria no lo respalda, no lo confirma y no se compromete. ¿Resultado? Siguen los interrogantes, la falta de compromisos firmes y el doble lenguaje de los socialistas: dicen una cosa y hacen lo contrario. Pero en Levante, en Murcia y en mi tierra ya no engañan a nadie, y esta vez, tampoco.

Para terminar, permítame, señor presidente, hacer referencia a un tema más localista que va también en la proposición no de ley. Dice la exposición de motivos, y lo ha reafirmado en su intervención la portavoz socialista, la magnífica estación que se está construyendo en Albacete. Deben conocer SS.SS. que precisamente no se está construyendo en la mejor ubicación que expertos del Colegio de Arquitectos de Albacete, los miembros del Partido Popular y la gran mayoría de los ciudadanos hubiésemos deseado y así lo propusimos en su momento. Esa espectacular estación, según la portavoz socialista, de más de 12.000 metros cuadrados y con un coste de más de seis millones de euros, a mi grupo le gustaría saber hoy, y si no lo comprobaremos en su momento, exactamente cuántos metros cuadrados son para los servicios específicos de Renfe. Por lo que conocemos hasta el momento, se está construyendo un macrocentro comercial con el que está en total desacuerdo el comercio local albaceteño. Por cierto, como recordatorio, las estaciones de Murcia, Alicante y Almansa en nuestra provincia instamos también al Gobierno a que reactive los convenios y actúe rápida e inmediatamente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo más desea intervenir en este punto? ¿El Grupo Parlamentario Socialista acepta o no la enmienda?

La señora **LÓPEZ RODRÍGUEZ**: No, ya lo he dicho antes.

— **RELATIVA AL DETERIORO DE LA CARRETERA N-640 A SU PASO POR LA PROVINCIA DE LUGO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001457.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 5.º del orden del día: proposición no de ley relativa al deterioro de la carretera N— 640, a su paso por la provincia de Lugo, que ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego, cuyo portavoz, señor Jorquera, tiene la palabra.

El señor **JORQUERA CASELAS**: En esta proposición no de ley proponemos que la Comisión de Fomento inste al Gobierno a acometer con carácter de urgencia las obras necesarias para mejorar la carretera N-640 a su paso por la provincia de Lugo, tanto en el trazado, eliminación de puntos negros, como en el estado del firme. Nosotros mismos nos hemos formulado una enmienda de adición del segundo punto, que paso a dar lectura. Dice: Entre estas mejoras debe figurar la construcción de carriles para vehículos lentos en los tramos carentes de ellos para mejorar la circulación y, sobre todo, la seguridad de los usuarios del vial. A la hora de justificar por qué hemos presentado esta proposición no de ley, y con la brevedad que demanda el presidente, quisiera manifestar lo siguiente. La N-640 entre Lugo y Ribadeo es una de las vías principales de comunicación de la provincia de Lugo. Absorbe buena parte del tráfico entre la capital de provincia y el norte de la provincia, la comarca de A Mariña Lucense, y también con la costa asturiana. Tiene un elevado tráfico, tanto de turismos como de vehículos pesados, y es una carretera nacional que presenta numerosas deficiencias. En primer lugar, un firme muy deteriorado en múltiples puntos, con el consiguiente impacto en la seguridad vial, algo que se ha pretendido corregir con obras, desde nuestro punto de vista, un tanto precipitadas, como distintos rebacheos realizados, por ejemplo, en el otoño pasado, que hoy en día ya están enormemente deteriorados por la mala calidad de la intervención realizada. La carretera en muchos tramos está llena de baches y además se forman continuas bolsas de agua, con el extraordinario peligro que ello conlleva para la seguridad en la circulación.

Además, en esta carretera existen puntos con una elevada concentración de accidentes, como es el caso de Couto de A, en el municipio de Castro de Rei, debido a la extraordinaria peligrosidad de las curvas allí existentes. Es un punto en el que se producen accidentes reiterados, algunos de ellos, por desgracia, con víctimas

mortales. Además, tenemos que señalar que en esta carretera hay una gran carencia en cuanto a la existencia de carriles para vehículos lentos por las características orográficas, debido a que la carretera discurre en estas zonas por áreas fundamentalmente llanas, como ocurre entre Lugo y Meira, incluso en estas zonas donde no debería de presentar grandes dificultades la habilitación de carriles para vehículos lentos, estos no existen, con el impacto en la densificación del tráfico. En los últimos años se han hecho en esta carretera algunas mejoras puntuales en las proximidades de Lugo, en el cruce de acceso a Castro de Rei, en la travesía de Meira, pero el trazado general de la vía no ha sufrido reformas importantes en los últimos veinte años, pese al gran incremento del volumen de tráfico que se ha producido en todo este período. La situación de falta de seguridad vial, de peligrosidad, ha provocado alarma en muchos de los ayuntamientos por los que discurre esta carretera nacional. Hay movimientos vecinales recogiendo firmas, hay ayuntamientos que han manifestado de forma clara e inequívoca su exigencia de que se acometan estas reformas cuanto antes. Estamos hablando de una actuación que, desde nuestro punto de vista, no tiene que conllevar un elevado coste económico y que incide en un aspecto que para nosotros tiene que ser siempre prioritario y esencial: garantizar la seguridad de una carretera nacional de elevado tráfico como a la que me estoy refiriendo tanto de los peatones como de los vehículos que circulan por ella. En interlocución previa al debate de esta proposición no de ley mantenida con otros grupos se apelaba como una de las dificultades a un contexto de problemas presupuestarios, el coste que esto pudiese conllevar. Señorías, quiero que reflexionen. No estamos hablando de transformar esta carretera nacional en una autovía. No estamos hablando de actuaciones que conlleven un extraordinario gasto. Estamos hablando de actuaciones que, insisto, tienen que ver, sobre todo, con la seguridad vial. Nosotros incluso consideramos que es razonable hacer una graduación donde se acometa con urgencia aquello que es más imprescindible, que es más necesario y que tiene menor impacto en el coste, como la necesidad de reponer el firme para que reúna las características de seguridad requeridas y, eso sí, que se asuma la necesidad, con un horizonte de ejecución más realista, de iniciar los estudios previos para otras reformas que objetivamente necesita esta carretera nacional, como la corrección del trazado en aquellos puntos donde hay una elevada concentración de accidentes y la habilitación en algunas zonas de vehículos lentos, para que sea acometida en un horizonte temporal razonable.

A esta proposición no de ley ha presentado una enmienda el Grupo Popular que propone añadir entre las actuaciones inmediatas no solo la reposición del firme, sino también la mejora de la señalización de la vía. Nos parece muy razonable. En los términos iniciales en los que está formulada la enmienda del Grupo Socialista no podemos estar de acuerdo con ella pero, en cualquier caso, con la interlocución que hemos mantenido se ha

constatado la posibilidad de llegar a una propuesta de transacción que tenga la firma de los tres grupos que representan a fuerzas políticas con presencia en Galicia. Se la haré llegar a la Mesa una vez que los representantes de los tres grupos firmen. Esa es nuestra voluntad, llegar a una transacción, que esto sea fruto de un acuerdo de todos y creo que puedo aventurar que no habrá dificultades en ese sentido.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Señorías, lo primero que quiero manifestar es que sustituyo a mis compañeros de la circunscripción de Lugo, ausentes por obligaciones parlamentarias.

Expongo una coincidencia con el grupo proponente, que es la preocupación por el muy deficiente estado de la carretera N-640 en su tramo desde A Pontenova a Porto en Ribadeo, afectando a los municipios de A Pontenova, Trabada y Ribadeo, en los que la situación del firme es de una conservación lamentable, que empeora día tras día a consecuencia de la climatología adversa —heladas, nieves, lluvias frecuentes— y en el que se han realizado siempre unas mínimas obras de parcheo, de conservación, que no son suficientes porque estamos hablando de una carretera nacional con muchísimo tráfico, sobre todo pesado. No está ofreciendo para nada la calidad que merecen los vecinos de esa zona y está afectando de manera muy preocupante a las travesías de esta carretera por distintos lugares de los ayuntamientos que acabo de mencionar. El diputado don Joaquín García Díez ya en noviembre del año 2008 formulaba una pregunta parlamentaria al Gobierno interesándose por los motivos que tenía el Gobierno para tener paralizadas las obras de la carretera N-640 a su paso por el municipio de A Pontenova y recibió una tardía respuesta en julio de 2009 en la que se apuntaba que la finalización de las obras sería en diciembre de 2009, aduciendo como causas de los retrasos las condiciones meteorológicas que habían impedido que estuvieran ya hechas en el año 2008. Lo cierto es que las muy deficientes condiciones de esta carretera persisten en estos momentos y los proyectos siguen sin avanzar. Joaquín García Díez visitó el 27 de enero de 2010 al señor subdelegado del Gobierno en la provincia de Lugo, al que le expuso la preocupación por la N-640 en general y por la situación en las travesías de A Pontenova y de Ría de Abres, y solo recibió muy buenas palabras pero muy pocas soluciones. Por eso y porque la senadora lucense señora Gueimunde ha formulado también bastantes iniciativas en este sentido en el Senado interesándose por la situación especialmente del ayuntamiento de A Pontenova, plagado de baches y amplios y profundos socavones, es por lo que nuestro grupo parlamentario se quiere sumar a la voluntad expresada por el proponente de esta proposición no de ley, que es que se actúe de un modo urgente para mejorar la carretera N-640. Es un problema fundamentalmente de

estado del firme pero también es un problema —como apuntamos en nuestra enmienda— de señalización, porque —ya lo ha dicho el señor Jorquera— hay puntos negros y de concentración de accidentes que tienen que estar bien avisados y, si la carretera todavía no está bien, hay que advertir a los conductores de esta situación para evitar perjuicios, accidentes y daños. Creemos también pertinente que se incorpore a esta proposición no de ley que se estudien reformas de trazado, no solo en el punto que se cita, en Couto de A, en Castro de Rei, sino en otros muchos del trazado de esta carretera nacional como los términos entre Paraxes y Lugo u otros en el tramo de Vegadeo-Pontenova, algunos de los cuales ya tienen proyectos redactados pero que todavía no han sido ejecutados.

Por todo ello, nuestro grupo parlamentario agradece al señor Jorquera que incorpore nuestra enmienda. Vamos a apoyar esta iniciativa con el convencimiento de que es bueno para los lucenses y para todos los que utilizan esta carretera nacional.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra doña Margarita Pérez.

La señora **PÉREZ HERRAIZ**: En primer lugar, uno de los motivos que origina esta iniciativa es la seguridad vial y tengo que destacar que es un objetivo importante de este Gobierno, que está trabajando con intensidad en mejorar la seguridad vial y disminuir el número de accidentes de tráfico. Este trabajo está teniendo buenos resultados, ya que hay una disminución considerable de muertes por este motivo, pero siempre está el deseo de que esta disminución sea todavía mayor, porque por pocas que sean siempre serán muchas. A este respecto el Ministerio de Fomento trabaja con el término tramo de concentración de accidentes, derivado de directivas europeas, que es un término estadístico basado en el tipo de vía, volumen de tráfico, promedio de accidentes en los últimos años, etcétera. Los tramos de concentración de accidentes se están señalizando y el Gobierno tiene el compromiso de hacer en esta legislatura el estudio de las causas y posibles soluciones de todos los tramos de concentración de accidentes que haya. Además, desde el final de la pasada legislatura, se dedica el 3 por ciento del valor patrimonial de la red de carreteras a mantener su estado de conservación, cuestión que también incide en la seguridad. Como han dicho mis compañeros, en la N-640 se han hecho mejoras en los puntos kilométricos del 79 al 81 y del 88 al 89, están finalizándose las obras de refuerzo del firme entre el kilómetro 3,7 y el 61,7 y se está terminando la fase previa —está en fase de aprobación técnica— del proyecto entre los tramos del punto kilométrico 13,4 y 37,7, que incluirá mejora de rodadura, colocación de balizas y defensa y una glorieta en A Pontenova. Los otros dos intervinientes en esta iniciativa saben que en infraestructuras cualquier actuación, por aparentemente pequeña que sea, suma millones de euros;

en concreto, este proyecto del que hoy hablamos suma varios millones de euros. Por lo tanto, cualquier actuación conlleva un coste importante.

Nuestra enmienda solicita que se agilice este trámite que está pendiente, que se licite con urgencia este proyecto y se haga un análisis de la situación de seguridad vial en esta vía, adoptando, en su caso, las medidas para tratar los tramos de concentración de accidentes. Como dijo el señor Jorquera, apoyaremos una transaccional que incluya la posibilidad de hacer estudios para mejorar el trazado, en concreto en la zona de Couto de A, y la posibilidad de construcción de carriles para vehículos lentos en distintos puntos de la vía.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar la posición respecto a la aceptación o no de las enmiendas, tiene la palabra el señor Jorquera. ¿Han llegado a un acuerdo?

El señor **JORQUERA CASELAS**: Hemos llegado a un acuerdo de transacción que ahora mismo remitiré a la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: ¿La podríamos tener lo antes posible?

El señor **JORQUERA CASELA**: Sí.

— **RELATIVA AL ESTUDIO DE LA NECESIDAD DE AMPLIAR LA CAPACIDAD DE LA CARRETERA N-634. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001504.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al penúltimo punto del orden del día, porque les quiero recordar que se han retirado dos. Proposición no de ley relativa al estudio de la necesidad de ampliar la capacidad de la carretera N-634 hasta Santiago de Compostela, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, cuyo portavoz, don Ceferino Díaz, tiene la palabra.

El señor **DÍAZ DÍAZ**: La carretera N-634 no sale de la Puerta del Sol, pero es una carretera importante. Discurre entre el barrio de Rekalde, en San Sebastián, y Santiago de Compostela, a través de la costa cantábrica, y sigue al País Vasco, Cantabria, Asturias y Galicia. Por los importantes tráfico pesados que fueron aumentando progresivamente según iba avanzando el desarrollo económico de la zona y por atravesar zonas densamente pobladas, se fue construyendo en paralelo a la N-634 lentamente —la orografía y los asentamientos urbanos lo dificultaban— una autovía que hoy se llama autovía del Cantábrico. Fueron los tráfico los que forzaron los avances y hoy la transcantábrica es casi una realidad. En Galicia, en concreto, el tramo que va desde el límite de Asturias hasta la autovía del Noroeste está a punto de finalizar, pero el tramo de la autovía del Noroeste a Compostela, que formaba parte de la N-634, no está progra-

mado. Por ello, es normal que los tráficos en la N-634 que vienen y van al norte de España y vía Francia para ir a Europa se van a intensificar con la puesta en operación de la autovía del Cantábrico. Hoy la citada carretera tiene ya dificultades para resolver los tráficos actuales. No fue diseñada para ello. Tiene problemas de firme, problemas de diseño y problemas de seguridad vial. Por ello, consideramos que no podrá soportar con normalidad los nuevos tráficos de la autovía del Cantábrico a punto de finalizar. Demandamos que se estudie en la planificación del ministerio la inclusión de la prolongación de la autovía del Cantábrico a Compostela. Les recordamos que esta obra no está contemplada en el vigente PEIT y pensamos que debe integrarse en la revisión del mismo. También creemos que es necesario —así se está haciendo por el ministerio— el mantenimiento y la mejora de la N-634 para soportar los tráficos que ya están ahí y los que pueden venir en un futuro inmediato, porque, en buena lógica, se va a finalizar antes la autovía del Cantábrico que la ejecución de la nueva autovía que proponemos. Por tanto, la actual N-634 tiene que sufrir remodelaciones importantes para adaptarse a estos tráficos, ya que está en los planes del ministerio y, además, esta vía vertebrada una parte importante de la Galicia interior y, en su conjunto, sirve para conectar el norte con el centro y el sur de Galicia, que hoy son las zonas más importantes a nivel de desarrollo industrial. Por todo ello, pedimos la aprobación de esta propuesta.

Señor presidente, espero haber cumplido los tiempos.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente.

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular doña Belén do Campo tiene la palabra.

La señora **DO CAMPO PIÑEIRO**: Paso a defender la enmienda a esta proposición no de ley que presenta el Grupo Socialista respecto a la planificación de actuaciones en materia de carreteras y con el objeto de la prolongación de la autovía A-8, que finaliza en Baamonde, hasta Santiago de Compostela.

Antes de defender la enmienda, me gustaría hacer dos comentarios, haciendo referencia a lo expuesto en la propia motivación de esta proposición no de ley que debatimos. Señor Díaz, compartimos su preocupación por el intenso tráfico de la N-634 a su paso por Teixeira Curtis, pero no podemos compartir su afirmación respecto a que está siendo objeto continuamente de reparaciones y mejoras, algunas aún pendientes de ejecución. Señor Díaz, la realidad es la que hay. Nos gustaría que el Gobierno, y en concreto el Ministerio de Fomento, se pusiese las pilas en este tramo. Esta diputada presentó en el mes de julio de 2009 una serie de iniciativas relativas al tramo de la N-VI a su paso por Curtis, al que usted hace referencia. De la misma manera, esta misma diputada, hace cinco años, presentó en el Senado una moción en la que instábamos al Gobierno de la nación a la realización de diversas actuaciones en la carretera N-634 a su paso por el término municipal de Curtis,

moción que, por cierto, se aprobó. Por tanto, no es un tema nuevo este debate. En esos 17 kilómetros de longitud de la N-634, que atraviesan el Ayuntamiento de Curtis de este a oeste, desde el momento que enlaza con la A-6 en Portobello el tráfico es verdad que experimenta un incremento muy considerable, en su mayoría vehículos pesados. Señorías, en el momento actual es una de las carreteras de la provincia de La Coruña con mayor densidad de tráfico, con más de cinco mil vehículos al día. Esas actuaciones, que están pendientes de ejecución y a las que usted hace referencia clara para justificar su proposición no de ley en la exposición de motivos, llevan durmiendo el sueño de los justos en la Demarcación de Carreteras, a pesar de las peticiones que desde el propio Ayuntamiento de Curtis —ahí he de decir que con el apoyo de los grupos parlamentarios de los tres grupos municipales— se trasladaron a dicho organismo. Esperamos, por tanto, que esto valga de aviso al Ministerio de Fomento para recordarle una vez más lo que está sin ejecutar en la N-634; esa necesidad de acondicionamiento de sus viales para la circulación de la maquinaria agrícola, para el traslado y conducción de ganado, pudiendo ser utilizado, incluso, por personas y vehículos ligeros. De este modo, se evitaría y se reduciría ese alto grado de peligrosidad que supone que tractores, ganados y peatones se desplacen diariamente por esta N-634, donde la existencia de numerosos cambios de rasante y la falta de visibilidad y velocidad de los vehículos que circulan por esta carretera nacional hacen que existan varios puntos negros muy peligrosos. Queremos dejar constancia desde el Grupo Parlamentario Popular de la necesidad de esa mejora del firme, de esa construcción de pasos subterráneos para peatones, ganado, maquinaria agrícola, así como esa rotonda para el acceso al polígono industrial de Teixeira Curtis, en el que cada día se instalan más industrias.

Voy a centrarme en la enmienda que presenta el Grupo Popular. Estamos de acuerdo en la prolongación de la autovía A-8 hasta Santiago de Compostela, porque va en la misma línea de los objetivos recogidos en el Plan de movilidad y ordenación viaria estratégica 2010-2015, el denominado Plan Move de la Xunta de Galicia, aprobado en septiembre de 2009. Dentro de las actuaciones propuestas de la red estatal para la revisión del PEIT, Plan estratégico de infraestructuras de transporte, como usted debe saber, señor Díaz, la Xunta de Galicia presentó en ese Plan Move esta propuesta en la red de altas prestaciones del Estado para incluirla en la citada revisión, que va en la misma línea que la proposición no de ley presentada. Pero hace falta, señor Díaz, más voluntad política, por ello, vemos necesario que se incluya en la revisión del PEIT esa prolongación. Hace falta más voluntad, como la demostrada por el Gobierno de la Xunta de Galicia, que sí lo incluye en el documento del Plan Move, que lo tenemos aquí y se lo podría hacer llegar.

Le pedimos, señor Díaz, más coherencia. Esperamos que nos acepte esta enmienda para que así podamos garantizar la actuación de esta prolongación y que no

quede solo en una mera declaración de intenciones. Por ello, entendemos que en lugar de instar al Gobierno —porque parece que ustedes entre estudios y crear comisiones se creen que arreglan el país—, a estudiar esa inclusión en la planificación de sus actuaciones en materia de carreteras de la prolongación de la autovía A-8 hasta Santiago de Compostela, el compromiso que nosotros pedimos y que trasladamos con esta enmienda a esta proposición no de ley es que se inste al Gobierno a que se incluya en la revisión que se está llevando a cabo en la actualidad a cargo del PEIT la prolongación de la autovía A-8 hasta Santiago de Compostela a través de la N-634, que es con la que conecta.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jorquera, ¿quiere fijar posición?

El señor **JORQUERA CASELAS**: Sí, con la máxima brevedad.

En primer lugar, para manifestar que coincido con la señora Do Campo, y de hecho el Bloque Nacionalista Galego también presentó iniciativas en esta materia en el sentido de que es necesario realizar una serie de mejoras para garantizar la seguridad vial en la N-634 al margen de su transformación en autovía. Por tanto, coincido con ese planteamiento. Y a la hora de fijar posición sobre los contenidos exactos de la proposición no de ley, desde nuestro punto de vista es muy razonable lo que plantea la misma, que es la necesidad de que en las planificaciones del Ministerio de Fomento se contemple la prolongación de la autovía A-8 hasta Santiago de Compostela. Coincidimos, aunque no hayamos presentado enmiendas, en que lo lógico sería incluir esta actuación en la revisión del PEIT. Tengamos en cuenta que si se argumentan dificultades presupuestarias, a corto plazo la revisión del PEIT y la inclusión de esta actuación en esa revisión lo que marca es un horizonte futuro de actuaciones que se consideran prioritarias y fundamentales, no significa que todas vayan a ser ejecutables en plazos inmediatos, y por tanto entendemos que sería el marco lógico de inclusión de esta actuación, pero por supuesto corresponde al grupo proponente pronunciarse sobre la enmienda presentada por el Grupo Popular. Nosotros, en cualquier caso, vamos a dar apoyo a esta iniciativa porque entendemos, insisto, que es una actuación necesaria.

Tengan ustedes en cuenta que en su momento, cuando se trazó la autovía del Cantábrico A-8, a la hora de definir su itinerario por Galicia se optó por una solución que no deja de ser original; en vez de seguir un trazado más o menos paralelo a la línea de costa, al llegar a Galicia se optó por desviar esta autovía hacia el interior para desembocar en la A-6 en Baamonde, en la provincia de Lugo. Con esta solución, desde nuestro punto de vista, no está de momento bien resuelto el entronque de la autovía del Cantábrico con el resto de las vías de alta capacidad de Galicia; piensen ustedes que la A-6, la autovía del Noroeste, que es en la que desemboca,

conecta Madrid con A Coruña, pero es necesario también resolver la conexión de la autovía del Cantábrico con todo el cuadrante suroccidental de Galicia. Mientras esto no esté resuelto, el flujo de tráfico entre la autovía del Cantábrico, la A-8, y el cuadrante suroccidental de Galicia se realiza en el tramo al que se refiere esta proposición no de ley, la N-634, en el tramo entre Teixeira y Lavacolla, a través de esta carretera nacional. Estamos hablando del tráfico con destino u origen en Santiago, estamos hablando del tráfico con destino u origen en Pontevedra, estamos hablando del tráfico con origen o con destino en Vigo y en todas las comarcas próximas a estas ciudades —todas ellas comarcas con una elevada densidad de población—, que al llegar a Santiago, si quieren seguir el itinerario para conectar con la A-8, para conectar en definitiva con el corredor transcantábrico, tienen que tomar esta carretera nacional. Es una carretera nacional que objetivamente —porque además puedo presumir de que la conozco bien como automovilista que soy— padece una altísima densidad de tráfico, tiene una elevadísima densidad de tráfico de vehículos pesados, atraviesa distintos núcleos de población, tiene tramos con una elevada concentración de accidentes, y entendemos que su transformación futura en autovía es objetivamente una necesidad que hay que atender. Por tanto, apoyaremos esta proposición no de ley, aunque consideraríamos lógico que hubiese una referencia explícita a la necesidad de incluir esta actuación en el marco de revisión del Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Díaz, al objeto de aceptar o rechazar la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **DÍAZ DÍAZ**: Señor presidente, usted sabe mejor que yo que los diputados del grupo del Gobierno no podemos escribir cartas a los Reyes Magos. Nosotros, cuando hacemos una propuesta, tenemos la garantía de que la propuesta salga adelante. Luego si ese diputado hace esta propuesta, tiene el compromiso del Gobierno de que se va a estudiar para incluirlo en la revisión del PEIT, por eso me parece innecesaria la aceptación de la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Aclarado.

— **RELATIVA A LA INTRODUCCIÓN DE MEJORAS EN EL SERVICIO DE TRENES AVANT EN LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-CIUDAD REAL-PUERTOLLANO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001537.)**

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente vamos a entrar en el último punto del orden del día, y les pido a los distintos grupos parlamentarios que vayan llamando a

sus diputados porque sobre las siete y cuarto podríamos estar en disposición de votar el conjunto de todas las proposiciones no de ley. Para defender la última proposición no de ley, relativa a la introducción de mejoras en el servicio de trenes Avant en la línea de alta velocidad Madrid-Ciudad Real-Puertollano, que fue presentada por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Cotillas.

El señor **COTILLAS LÓPEZ**: Señoras y señores diputados, defiendo en nombre del Grupo Popular la proposición no de ley presentada por mi compañera diputada por Ciudad Real, Carmen Quintanilla, que persigue instar al Gobierno socialista de España a que mejore las condiciones de funcionamiento diario de un servicio público de transporte fundamental para las ciudades de Puertollano y Ciudad Real y también para muchos vecinos de otros muchos municipios de la provincia de Ciudad Real, de donde soy yo. Este servicio fundamental son los trenes Avant, que comunican Puertollano con Ciudad Real y estas ciudades con Madrid.

Traemos a esta Comisión las necesidades y reivindicaciones justas de los vecinos, de los usuarios de este servicio de transporte, y lo hacemos haciendo seguimiento a la inacción, a la inactividad del Gobierno del señor Zapatero, que cinco años después no ha cumplido con ninguno de los mandatos de dos proposiciones no de ley aprobadas en este Parlamento en abril del año 2005, que ya recogían demandas como la que hoy volvemos a presentar, como consecuencia no solo de esa inactividad sino de que la situación va a peor.

Desde que en 1992 se pone en funcionamiento la línea de AVE Madrid-Sevilla, con paradas en Ciudad Real y Puertollano y con servicio de lanzaderas AVE Madrid-Ciudad Real-Puertollano y viceversa, el número de usuarios se ha multiplicado por diez, creciendo año tras año hasta el millón setecientos mil viajeros; ello da cuenta de la importancia que este servicio tiene para una provincia como la nuestra. El AVE, junto al campus universitario y otras muchas actuaciones que han llevado a cabo entre otros el Ayuntamiento de Ciudad Real, ha hecho crecer las posibilidades económicas, sociales y de crecimiento urbano de estas ciudades. Esta infraestructura de transportes permite que trabajadores, pequeños y medianos empresarios, estudiantes, profesionales y demás vecinos puedan dirigirse diariamente a trabajar, formalizar oportunidades de negocio, reabsorber sus necesidades del día a día tanto a Madrid como de Madrid a Ciudad Real y Puertollano. Lamentablemente, la crisis económica y también, porqué no decirlo, el hartazgo de los usuarios, que escuchan promesas que después no se cumplen y que ven disminuidas día a día las prestaciones de las que son objeto y deberían ser sujetos, ven menos accesible la posibilidad de acceder a los trenes Avant y además ven aumentado el precio de sus billetes, ha hecho que en este último año 2009 se hayan perdido en torno a 170.000 viajeros, que muchos ciudadanos se tengan que replantear a la fuerza cambiar su modo de vida e

incluso que hayan planteado cambiar también su lugar de residencia o trabajo. Apostamos por el transporte público de viajeros, pero para ello hay que mejorar los servicios ofertados y ponérselo más fácil a los usuarios clientes de esos servicios.

Esto es así porque desde hace cuatro años los usuarios del servicio Avant, que sustituye al servicio de lanzadera AVE, han visto como se ha ido encareciendo el precio de sus billetes. Tenía un promedio de 14,95 euros en el año 2004 y en 2010 se sitúa en 22,8 euros, con crecimientos por encima del IPC todos los años, mientras que han ido perdiendo prestaciones de las que antes de 2005, antes de la llegada del Gobierno socialista sí disfrutaban: sustitución del abono por la tarjeta plus; mayores restricciones de acceso a su uso; mayor dificultad para el cambio de billetes; aumento real del tiempo de viaje; pérdida de servicios por cambio de tren; pérdida de la tarjeta de fidelización; pérdida de uso del parquin gratuito en las estaciones de origen y destino; denegación de acceso sin coste a trenes de cercanías en Madrid para poder continuar utilizando el transporte público una vez que llegan a esta ciudad; denegación del acceso a la sala club; desaparición del servicio de cafetería en los trenes, entre otros servicios. Además, como digo, si esto viene ocurriendo desde el año 2005, en el año 2009 también han tenido que sufrir los usuarios continuos retrasos y varias y sucesivas averías en los trenes Avant, que además ponen en peligro no solo su seguridad sino la estabilidad laboral de los mismos. Por ello, el Grupo Parlamentario Popular trae hoy una vez más una proposición no de ley que viene a recoger las demandas de los usuarios, pero que viene a repetir y reiterar lo que ya pedíamos en el año 2005, que fue aprobado por este Congreso en el año 2005 y que, como digo, no solo no ha sido ejecutado por el Gobierno del señor Rodríguez Zapatero, sino que la cosa ha ido a peor.

Ya entonces el señor diputado del Partido Socialista Sebastián Fuentes pedía en su proposición no de ley mantener y mejorar el servicio garantizándolo; parece que preveía que iba a ir a peor. No nos vale que se nos responda, como hizo el ministro de Fomento esta semana pasada, que se van a arreglar los exteriores de la estación —lo cual nos parece bien— y que además se va a hacer en colaboración con el Ayuntamiento de Ciudad Real, o que en próximos meses se mejorarán los andenes de la misma estación incluyendo marquesinas para que los viajeros no se mojen cuando llueve —lo cual también nos parece correcto—, propuestas ninguna de las cuales mejora las condiciones que han perdido los usuarios del Avant. Tampoco nos parece bien que seis años después nos puedan decir que estos trenes los puso el Gobierno del Partido Popular y que a ustedes no les gustaban —han tenido seis años para cambiarlos—, o que las averías y retrasos son consecuencia del estrés de los motores —han tenido también seis años para prever que eso ocurriese y para evitarlo—. Por ello, en el día de hoy les proponemos una vez más que cumplan con las proposiciones no de ley aprobadas en abril del año 2005,

que reestablezcan la seguridad, el tiempo de viaje y la puntualidad en los servicios de alta velocidad de los trenes Avant; que revisen los horarios actuales para adecuarlos a las verdaderas necesidades de los usuarios —se ha retirado un tren de primeras horas de la mañana y se ha adelantado la vuelta del último tren desde Madrid, imposibilitando muchos desplazamientos de trabajadores de nuestra provincia—; que al menos sigan manteniendo el actual número de servicios y plazas, y que si hubiese que reducir plazas no lo hagan disminuyendo los horarios; que rebajen el precio de la tarjeta plus como mínimo en un 25 por ciento, puesto que los costes de este servicio son menores y han ido creciendo a lo largo de los años los precios de los recibos así como de los billetes y además se han reducido las prestaciones; que flexibilicen la formalización de billetes y el acceso de los usuarios a la tarjeta plus; que en definitiva hagan posible que este servicio público sea de más calidad y que sea más fácil para quienes lo usan, sobre todo en estos momentos de crisis. Sé que no nos han presentado ninguna enmienda y, por tanto, quiero entender que el señor Moraleda ha convencido al Grupo Socialista de las bondades de esta proposición no de ley, que recoge las peticiones que a diario escuchamos de los usuarios del servicio, que son, como digo, reiteración de proposiciones no de ley aprobadas en el año 2005 y, por tanto, espero y deseo que aprueben esta proposición que hoy les traemos. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente antes de votar y para conocer la posición del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Fernando Moraleda.

El señor **MORALEDA QUÍLEZ**: Antes de nada quería poner de manifiesto que me ha sorprendido que finalmente esta proposición no de ley se presentara, y no por la legitimidad de cualquier grupo parlamentario —obviamente del Grupo Popular en este caso— de plantear cuantos objetivos de mejora entienda en este servicio público como en cualquier otro que se preste a los ciudadanos. Y digo que sigo sin entender por lo que a continuación voy a explicar a SS.SS., que, como decía Ortega, son las cosas, los hechos y no algunas afirmaciones que desvían los hechos o simplemente tienden a desconocerlos.

El día 27 de enero una asociación de usuarios de este servicio de alta velocidad de media distancia se dirigió a los grupos parlamentarios, en particular a los grupos parlamentarios con representación en Ciudad Real —por tanto, Partido Socialista y Partido Popular— con un decálogo de consideraciones que tienden a la mejora de este servicio. Esta es la proposición no de ley que hoy presenta el Grupo Popular, literalmente, del número 1 al número 10, solo que desde el momento en que la asociación de usuarios se dirige al Grupo Socialista, este, a través de sus diputados en Ciudad Real, tiene numerosas conversaciones tanto con Renfe y con ADIF como con el propio Ministerio de Fomento para

atender la sustancia de las principales demandas que hacen los usuarios.

El pasado miércoles, en contestación a una pregunta de este diputado, el ministro de Fomento dio concreción a las respuestas y a los compromisos que el ministerio estaba dispuesto a abordar. No voy a detallarles los diez puntos objeto de la proposición no de ley del Grupo Popular. Los voy a agrupar en tres de los aspectos más representativos y espero que se tenga la misma predisposición para escuchar desde la racionalidad los argumentos que voy a citar. Respecto al primero de ellos, la puntualidad, algunos han asumido, derivada de la puntualidad, la seguridad de este servicio. Desde mi punto de vista no es directamente proporcional la puntualidad a la seguridad, por tanto, separaría —como hicieron correctamente en la proposición que presentaron en el Ayuntamiento de Ciudad Real, aprobada por unanimidad, y en la Diputación de Ciudad Real, aprobada también por unanimidad— puntualidad y seguridad. Después habría un tercer punto genérico de prestaciones. Aquí dicen algo distinto, pero también pueden tener una opinión allí y otra en el Congreso de los Diputados; tienen derecho a ello. En cualquier caso, lo primero que hay que hacer es no unir seguridad a puntualidad.

Es verdad que desde el mes de octubre la puntualidad sufría un problema llamativo en sí mismo, y es que se producían retrasos de más de cinco minutos e incluso de diez y en algún caso esporádico se producían retrasos significativos. No era la norma de los trenes de alta velocidad y este diputado, junto con la diputada por Ciudad Real, se interesó por saber el motivo exacto por el cual se estaban produciendo dichos retrasos. Estos retrasos, que se acumulan como consecuencia de condiciones climáticas o como consecuencia de las obras de enlace en la alta velocidad a Valencia, a las que no me voy a referir como las responsables, tienen su origen en un agotamiento prematuro de los motores S-104, es decir, su prestación de velocidad es distinta una vez que alcanzan un kilometraje determinado. Estos motores son la causa de ese retraso. No voy a decir ahora quién tiene la culpa, pero es una verdad incuestionable que estos trenes con esos motores fueron comprados por el Gobierno popular y que esos trenes con esos motores han tenido que ser usados —no creo que haya alguien que diga que no debíamos usarlos— por el Gobierno socialista. En cualquier caso, este problema por desgaste prematuro de los motores ha sido resuelto puntual y rápidamente. Hoy la puntualidad de estos trenes es superior a la media de la puntualidad de los trenes de alta velocidad en España con el 99,2 por ciento después de las reformas que les acabo de anunciar. De ello dio cumplida fe el ministro el pasado miércoles.

En cuanto a los precios me quiero detener un poquito y me parece que este es un tema que tenemos que abordar no tanto desde la petición de usuarios a grupos parlamentarios sino desde el punto de vista de grupos parlamentarios que hemos sido Gobierno, porque creo que eso es lo que nos dará bases objetivas para afrontarlo.

Ustedes, si me lo permiten, cometen un error de base y es que en su PNL copian la descripción de los usuarios, que no tienen por qué saber el coste de estos trenes, pero ustedes deberían saberlo. En la exposición de motivos de la PNL ustedes señalan que este es uno de los más rentables de la alta velocidad y en el punto 4 establecen que hay que rebajar como mínimo un 25 por ciento el precio de los billetes por los menores costes de explotación de estos trenes. La verdad no es esa. El déficit que en 2009 ha tenido este servicio es de 9 millones de euros, con una tasa de cobertura, es decir ingresos-gastos, que alcanza el 61 por ciento. En el contrato-programa de Renfe con el Gobierno este déficit tiene que ser financiado por el presupuesto público, y es el interés público del servicio el que establece esa financiación pública para acometer ese déficit que, como digo, alcanza la cuantía de 9 millones de euros. Si nosotros hiciéramos caso a lo que ustedes plantean de disminuir al menos el 25 por ciento del precio y tener en consideración la acumulación de la inflación desde el año 2004 —yo he hecho la cuenta, hay que hacerla cuando se pide—, nos llevaría al absurdo de ir a un precio, a una tarifa menor a la última que ustedes pusieron cuando gobernaba el Partido Popular. **(El señor Cotillas López: Porque había otros trenes.)** No, los mismos. Por tanto, absurdo como eso.

Le voy a dar otro dato respecto de las tarifas. Hay un punto en el que no estamos de acuerdo y es que el 10 por ciento de los viajeros, que son los que podrían subir y no tienen en este momento acceso porque son todas plazas turista, tengan derecho a acceso gratuito al parquin. No lo vemos, en primer lugar, porque creo que el servicio, teniendo financiación pública, está en la regularidad y en la puntualidad de las prestaciones, pero no en el parquin público, entre otras razones porque mucho tiene que decir el Ayuntamiento de Ciudad Real, del que es competencia también y que ustedes tienen la responsabilidad de gobernar.

Seguía pensando que ustedes traerían aquí una propuesta en la que hubieran incluido algo de lo que ya ha ocurrido. No, han traído lo mismo y tengo la sensación de que no quieren que de verdad se acometan las reformas. Por cierto, el mismo día que usted acusaba al ministro de Fomento de reírse de los ciudadanos y ponía en duda que las obras se realizaran, en un periódico de Ciudad Real, junto al artículo de sus declaraciones, había una foto con el inicio de las obras que usted ponía en duda. Por tanto, o es una actitud congénita a decir que no, o no entiendo cuál es el motivo último de esta proposición no de ley. Por eso el Grupo Parlamentario Socialista votará que no, sobre todo por las razones que he podido dar a SS.SS. en esta Comisión. **(La señora Villalobos Talero: Pues, hijo mío, si esas son las razones. . .)**

El señor **PRESIDENTE:** Hemos intentado ser flexibles con todos los grupos. Nos habíamos comprometido a votar a las siete y cuarto. Sé que cuando alguien no

habla le parece muy larga la intervención de los demás, pero hemos sido equilibrados con todos los grupos en el tratamiento, en exceso, y queríamos terminar porque el señor Ayala tiene una reunión y nos habíamos comprometido a que íbamos a terminar. **(Risas.)**

Si el señor Canet no llega, tenemos que empezar a votar. Llevo avisando quince minutos de que votamos a las siete y cuarto. Por tanto, señor Macias, ¿el señor Canet entra o no entra? En el momento en que el ujier cierre la puerta, no pasa nadie. ¿Está fuera el señor Canet?

La señora **VILLALOBOS TALERO:** ¿Por qué tenemos que esperar al señor Canet?

El señor **PRESIDENTE:** Celia, es que habíamos dicho a las siete y cuarto y son ahora mismo. Es que está bajando. No seamos tan intransigentes cuando no nos toca. Está bajando en el ascensor. Podemos esperar treinta segundos. Tiene una proposición no de ley que ha defendido. Vamos a esperar treinta segundos.

La señora **VILLALOBOS TALERO:** Pues que se hubiera quedado.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Ayala, mientras llega, que va a llegar en un momento, el señor Canet, quiero decirles para recordárselo y que tomen nota que sobre la comparecencia del ministro de Fomento que habíamos señalado en la última Mesa y reunión de portavoces para el día 13 martes a las diez de la mañana, nos ha pedido, por motivos de viaje, que se pueda posponer para el siguiente martes día 20. ¿Todos los grupos parlamentarios están de acuerdo? Simplemente es una semana de retraso. Por tanto, cambiamos la fecha de comparecencia del ministro para informar sobre los recortes del gasto presupuestario para el día 20 martes a las diez de la mañana.

El señor **MACIAS I ARAU:** Yo no estoy de acuerdo.

El señor **PRESIDENTE:** Está de viaje, señor Macias.

Hemos esperado suficiente. No llega el señor Canet, a pesar de que le ha dicho al señor Macias que venía y vamos a votar. Cerramos la puerta.

Primera votación, proposición no de ley sobre modificaciones en las obras de la autopista AP-46 al objeto de incluir un acceso directo a Casabermeja, en la provincia de Málaga. Vamos a votarla en los términos en que se presentó por doña Celia Villalobos esta proposición no de ley. Entre, señor Canet, estamos votando.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 20; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Segunda proposición no de ley, sobre el soterramiento de la línea eléctrica de muy alta tensión (MAT) a su paso por las comarcas de Girona, que fue presentada por Esquerra Republicana de Catalunya y que se vota en sus propios términos con una autoenmienda que presentó el señor Canet a su iniciativa.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 34; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Tercera proposición no de ley, relativa a la construcción de la estación intermodal y soterramiento de las vías del AVE en Pontevedra, del Grupo Parlamentario Popular, que se vota en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 20; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Punto 4.º, proposición no de ley sobre la situación de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha y Región de Murcia, que fue presentada por el Grupo Socialista y que se vota en los propios términos de la mencionada iniciativa.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Punto 5.º, proposición no de ley relativa al deterioro de la carretera N-640 a su paso por la provincia de

Lugo, que fue presentada por el Grupo Mixto, señor Jorquera, y que ha sido transaccionada junto con el Grupo Popular y con el Grupo Socialista. Se vota en esos términos.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Punto 7.º, proposición no de ley relativa al estudio de la necesidad de ampliar la capacidad de la carretera N-634 hasta Santiago de Compostela, que se vota en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dijo**

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

La última, porque recuerdo que hoy ha habido dos iniciativas retiradas, es la relativa a la introducción de mejoras en el servicio de trenes Avant en la línea de alta velocidad Madrid-Ciudad Real-Puertollano, que acabamos de debatir y que se vota en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 20; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Sin más, levantamos la sesión dándoles las gracias a todos ustedes, señorías.

**Eran las siete y veinticinco 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**