



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2010

IX Legislatura

Núm. 688

FOMENTO

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

Sesión núm. 43

celebrada el miércoles 15 de diciembre de 2010

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de Ley:

- | | |
|--|---|
| — Relativa al campamento Benítez. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001978.) | 2 |
| — Relativa al proyecto de autovía A-76 entre Ourense y Ponferrada. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001548.) | 5 |
| — Relativa al mantenimiento de los servicios de la línea convencional Madrid-Cuenca-Valencia. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001939.) | 8 |

— Sobre medidas para impulsar la finalización de las obras de la B-40 entre Viladecavalls y Olesa de Montserrat durante el año 2012. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001955.)	12
— Sobre la necesidad de proceder a la protección del edificio-estación del ferrocarril Renfe de Sant Feliu de Llobregat. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/001973.)	14
— Relativa a la concesión de explotación de la autopista AP-9 en Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001999.)	19
— Relativa al estudio funcional del corredor ferroviario de altas prestaciones Madrid-Ávila-Salamanca. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001836.)	22

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

— RELATIVA AL CAMPAMENTO BENÍTEZ. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001978.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se han propuesto algunas pequeñas modificaciones por algunos grupos parlamentarios, que van a tener una pequeña incidencia. Las modificaciones, que han sido consensuadas, conllevarían que el primero de los puntos que vamos a debatir sería la proposición que aparece en el orden del día con el número 6, la relativa al campamento Benítez (Málaga); el segundo de los puntos sería el que aparece como primero en el orden del día; el tercero sería el mismo; el cuarto será el mismo; el quinto será el quinto; el sexto —que ha pasado a ser punto primero— pasa a ser debatido ahora; el punto último, el séptimo, pasa al sexto lugar; y el punto segundo pasa a ser el séptimo. Ha sido pedido expresamente por el diputado Sebastián González, del Grupo Parlamentario Popular, porque tenía problemas para estar presente. Creo que hay que intentar consensuar estos cambios que se solicitan. Repito, el primer punto del orden del día será el que aparece como número 6; el punto segundo, el que aparece como número 1; el punto tercero, el que aparece como punto 3, al igual que el cuarto y el quinto, que no cambian; el punto 7 del orden del día pasa a ser el sexto y el número 2 pasa a ser el séptimo. Si no hay ningún inconveniente, con estas modificaciones que habían sido trasladadas a los portavoces, damos comienzo a la iniciativa propuesta

por doña Celia Villalobos, relativa al campamento Benítez. Tiene la palabra doña Celia Villalobos.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: En primer lugar, quiero agradecer al presidente, al resto de los grupos y al diputado Daniel Vázquez, del Partido Socialista, el haber aceptado este cambio por motivos que me afectan sola y exclusivamente a mí.

El hecho de que debatamos en esta Comisión de Fomento algo que se refiere a los parques podía crear una cierta sorpresa porque lo normal es hablar de parques en la Comisión de Medio Ambiente. Pero estamos en la Comisión de Fomento porque esto deviene de una acción que inició doña Magdalena Álvarez en el año 2005, cuando firma un acuerdo con el Ministerio de Defensa, propietario del campamento Benítez, una vez que ya lo desafecta de lo militar y plantea en la ciudad la necesidad de hacer en este espacio un museo del transporte acompañado de un parque urbano. La ministra de Fomento lo manifiesta a lo largo de todas sus intervenciones, y en Málaga plantea incluso el nivel de inversión, 300 millones de euros, firma, aparte de los convenios con Fomento, la intervención de AENA, pagando 16 millones de euros que costaba la propiedad, que todavía está un poco en el aire. Pero qué duda cabe que el ministerio había iniciado una serie de acciones muy importantes, en el sentido de anunciar no de realizar. Hizo un encargo, la ministra prometió que esto iría así, pero como la política es lo que es, deja de ser ministra y el señor Blanco no está de acuerdo con este proyecto de invertir 300 millones en un museo del transporte para Málaga y empieza a plantearse qué hacer con este proyecto; proyecto que a mí personalmente me podría gustar más o menos, pero que jamás en la vida he creído que pudiera haberse convertido en una realidad. Firma un acuerdo de colaboración con las instituciones, con las fuerzas vivas de la ciudad, mucha foto pero ningún tipo de contenido. El señor Blanco un

día ve la luz porque una candidata del Partido Socialista, la señora Gámez, que hasta entonces no había abierto la boca para hablar del campamento Benítez, dice que hay que hacer un parque, que ya estaba previsto en el proyecto de la señora Álvarez. En primer lugar, en esta situación, el Ayuntamiento de Málaga pide la reversión de unos suelos que por las circunstancias de la dictadura de Primo de Rivera fueron transferidos de manera obligatoria del ayuntamiento al entonces denominado Ministerio de la Guerra. Esa es la situación, se plantea el tema del parque, las tres administraciones dicen que les parece bien, que van a trabajar en esta línea, porque a fin de cuentas al ayuntamiento lo que le interesa es que sea algo positivo para la ciudad, lo que sea pero que funcione más allá de las quedadas, como llaman, de *paintball*, que es lo que se realiza hoy por parte de muchas asociaciones en el campamento Benítez. Eso lo sabemos los que utilizamos Internet, lógicamente no aparece en ningún medio de comunicación. El Ministerio de Fomento se encargó de cortar árboles sin permiso del ayuntamiento, se lo encargó a Tragsa; ahí hay una serie de movimientos que en este momento no vienen al caso.

Estamos en el parque, en el supuesto parque. La Junta propone, en una reunión del 15 de noviembre con la Subdelegación del Gobierno y el ayuntamiento, que el ministerio remita un texto de convenio, que es lo que yo propongo en mi proposición no de ley, para aclarar la posición de cada una de las partes, de las tres administraciones que van a intervenir y cuáles son los compromisos de cada una de esas partes. La Junta de Andalucía, por boca de su delegada, la señora Gámez, propone un parque periurbano en la ciudad de Málaga, y que el ayuntamiento, como cualquier parque de ciudad, se haga cargo de su gestión y de su mantenimiento. Ahí empiezan las grandes diferencias, al margen de que se tenga más o menos confianza en que este proyecto siga adelante. En este sentido, el 28 de octubre de este año, en el Pleno del Ayuntamiento de Málaga, se aprueba por unanimidad una moción —la mía es copia de esa moción—, en la que se pide un parque urbano para uso y disfrute de los malagueños sin renunciar a la posibilidad de acometer otros proyectos prometidos anteriormente. La ciudad de Málaga pide que no se olviden del museo del transporte. Pero ahora nos ocupa el tema del parque. Es una moción aprobada por unanimidad en el Pleno del Ayuntamiento y yo lo traigo aquí porque entiendo que hay que finalizar esta cuestión.

En primer lugar, hay una falta de cumplimiento del compromiso por parte del Ministerio de Fomento porque se comprometió a remitir el convenio en este mismo año 2010. No lo ha remitido ni tiene visos de que eso vaya a suceder. Por otro lado, hay una serie de discrepancias sobre qué tipo de parque hay que hacer y en este momento en la ciudad se da una situación, desde mi punto de vista, bastante poco seria. El Partido Socialista, en vez de intentar buscar soluciones reales y consensuadas para el campamento Benítez, se está dedicando a bombardear al alcalde de Málaga: está bombardeando

el proyecto, según dice la señora Gámez; es desleal y hace uso partidista del campamento Benítez, según el señor Díaz Trillo, delegado de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Y si hablamos de mi compañero, aquí presente: Yo vengo aquí a armar la bronca, porque yo no quiero buscar soluciones... Se refiere a la señora Villalobos. Permanentemente se busca, cosa a lo que estamos bastante acostumbrados en el PSOE, echar la culpa a los demás y no asumir las propias responsabilidades e intentar resolver los problemas que se van presentando en cada caso.

¿Por qué planteo esto? ¿Qué es lo que quiere el ayuntamiento? El ayuntamiento quiere un parque urbano o metropolitano, que es lo mismo, que, además, es tal como lo contempla el Potaum, que es el Plan de ordenación territorial de la aglomeración urbana de Málaga, aprobado y planteado por la Junta de Andalucía sin consultar con nadie, por supuesto, donde dice claramente que el campamento Benítez es de interés supramunicipal y metropolitano; es decir, que afecta al conjunto del área metropolitana de Málaga, que son once pueblos con 850.000 habitantes. Eso es lo que dice la propia Junta de Andalucía. El ayuntamiento dice que está de acuerdo en que sea un parque metropolitano o urbano en el sentido de área metropolitana para que pueda disfrutar de él todo el mundo y tenga unas características determinadas. ¿Por qué unas características determinadas? Porque un parque metropolitano, como el del Alamillo en Sevilla, depende de la Junta de Andalucía, es decir, de una administración supramunicipal, donde hay una inversión de equis millones, frente a un parque normal y corriente de una ciudad, que es un parque periurbano —en Málaga hay varios, de los cuales alguno puso en marcha esta señora cuando era alcaldesa— que lo financia el ayuntamiento, a veces con ayuda de la comunidad autónoma vía convenios o ayudas europeas también vía convenio. La realidad es que son parques con unas limitaciones importantes desde el punto de vista financiero y desde el punto de vista de lo que significa el parque en sí mismo. Por eso creemos que no es necesario un parque periurbano sino un parque donde haya una inversión importante.

La inversión que planteaba la señora Álvarez, como he comentado antes, era de 300 millones de euros; la financiación que plantea ahora mismo la Junta de Andalucía es simplemente acogerse al Plan de reforestación de la Junta de Andalucía e invertir en ese parque 2 millones de euros, es decir, plantar unos cuantos árboles y pasárselo al ayuntamiento para que lo gestione y pague el mantenimiento. Y si eso es así, ¿por qué no se le transfiere la propiedad al Ayuntamiento de Málaga y que haga el parque que le dé la gana en la ciudad de Málaga? Porque si aquí el tema es que no sea propiedad del Ayuntamiento de Málaga y que siga siendo propiedad —algo absolutamente inverosímil— del Ministerio de Fomento un parque en la ciudad de Málaga, entonces si usted quiere un parque periurbano transfíerale la propiedad al Ayuntamiento de Málaga, y este hará el parque que

considere oportuno como ha hecho con el resto de los parques que hay en la ciudad de Málaga, que son bastantes y todos de los últimos quince años. Hay que decirlo, porque hasta el que hizo don Pedro Aparicio tuvimos que renovarlo porque lo único que había era piedra por todos los lados, y lo tuvimos que hacer nuevo entero. Era el parque del Oeste en la carretera de Cádiz.

Por lo tanto, o se hace eso o se acepta el planteamiento que dice la propia Junta de Andalucía en el Potaum, es decir, un área metropolitana con un parque metropolitano que significa una inversión de aproximadamente 20 millones de euros y una gestión de la comunidad autónoma correspondiente, la Comunidad Autónoma de Andalucía, exactamente igual que ocurre con los parques metropolitanos, como el parque del Alamillo, que está en la ciudad de Sevilla, que lo gestiona, lo mantiene y lo llevó a cabo la comunidad autónoma, con una pequeña ayuda en un convenio con el ayuntamiento. En ningún caso se plantea una situación de tanta desventaja para la ciudad de Málaga.

El Partido Socialista me presenta una enmienda y, por lo que he dicho hasta ahora, ustedes entenderán que yo no la puedo aceptar. Yo puedo aceptar la enmienda del Partido Socialista si me quita parque periurbano y me pone parque metropolitano o parque urbano, y acepto que sea en el menor plazo posible, pensando y confiando en la buena voluntad de todo el mundo y en que realmente el año que viene se puedan iniciar estas obras que ni siquiera están planteadas en los presupuestos ni nada que se le parezca. Pero, tal y como está planteada es aceptar que es simplemente un parque, como cualquier parque de cualquier ciudad, en cuyo caso que se cedan los terrenos al ayuntamiento y que este haga lo que le parezca oportuno, pero no nos coloquemos aquí medallas de que frente a una política de crear grandes edificios vamos a crear grandes parques. No. Lo que está planteando el Partido Socialista son 2 millones de inversión del Plan de reforestación de la comunidad autónoma; es decir, plantar unos cuantos árboles y dejar aquello como está, y nosotros lo que queremos es un parque de uso y disfrute. Queremos un parque importante, queremos un parque como el de El Retiro de Madrid, donde los ciudadanos puedan estar y puedan participar. Y si el día de mañana hay dinero en el Ministerio de Fomento para hacer el museo del transporte, cosa que yo personalmente dudo pero ojalá pudiera decir que me he equivocado, que se haga en su momento. Por eso también el ayuntamiento plantea una reserva de suelo para construir ese posible museo del transporte más adelante. Así que ni siquiera desecha el proyecto original de la señora Álvarez, y teniendo en cuenta que la señora Álvarez es del Partido Socialista y le ha dado mucha caña al alcalde y que el alcalde es del Partido Popular, al que yo pertenezco y yo también le he dado mucha caña a la señora Álvarez pero no el alcalde de Málaga, sería el momento para quitarle la autoridad a la señora Álvarez, y sin embargo se la mantiene; quien no lo hace es su partido,

su gobierno autonómico y su gobierno nacional. Por lo tanto, que se cumplan los compromisos adquiridos, que se inicie y se firme ese convenio ya, que sea un parque metropolitano o urbano, que es lo mismo, y que desaparezca la palabra periurbano, insisto, que son parques municipales gestionados, pagados y mantenidos por los ayuntamientos correspondientes, que eso es lo que quiere el Partido Socialista para quitarse de en medio un problema.

Esta es la posición que yo mantengo. Entiendo que es lo más razonable para resolver un problema ya endémico en la ciudad de Málaga y tenemos la obligación de resolverlo definitivamente.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, ha sido presentada una enmienda por el Grupo Parlamentario Socialista y para defenderla don Daniel Pérez tiene la palabra.

El señor **PÉREZ MORALES**: El ministro de Fomento anunció el pasado 24 de octubre de 2010 la propuesta para convertir los terrenos del antiguo campamento Benítez en un gran parque periurbano. El establecimiento de un parque en los terrenos del campamento Benítez es una buena solución para los ciudadanos de Málaga, que además cuenta con un amplio consenso social y político. Asimismo, se ajusta a la situación de la coyuntura actual, que no impide el establecimiento en el futuro de otras instalaciones cuando las circunstancias lo permitan. A tal fin, el ministerio está elaborando una propuesta de convenio que se enviará tanto a la Junta de Andalucía como al Ayuntamiento de Málaga, con el objeto de concretar los términos de las actuaciones como se acordó en la reunión mantenida el 15 de noviembre entre todas las administraciones. Desde que se celebró la primera reunión entre Gobierno, Junta y Ayuntamiento de Málaga para abrir como espacio ciudadano los terrenos del campamento Benítez las administraciones socialistas están trabajando para que el proyecto salga adelante, mientras que el ayuntamiento, donde está el PP, parece hacer todo lo posible para que descarrile, porque al PP no le interesa que los grandes proyectos de la ciudad salgan adelante. **(Risas.)** El PP ha vuelto a cambiar de criterio con el campamento Benítez; los diputados del Partido Popular quieren ahora, a través de una proposición no de ley, que los antiguos terrenos militares se conviertan en parque urbano. Quiero recordar que hace solo cuatro días, el sábado 11 de diciembre, el alcalde de la capital, Francisco de la Torre, y el presidente provincial del PP, Elías Bendodo, acompañados de los alcaldes del Partido Popular, reclamaron que el parque fuera metropolitano, repito metropolitano. Lamento que el PP vuelva a demostrar que no le interesa lo más mínimo el parque. El PP no quiere parque, quiere otro enfrentamiento. La señora Villalobos viene hoy al Congreso a pedir al Gobierno que haga un parque en el campamento Benítez, viene buscando confrontación para luego decir que el Gobierno no quiere hacer el parque,

pero se equivoca, donde debería ir es a la Casona del Parque, a pedirle a De la Torre que no bloquee este parque.

Nosotros, los socialistas, hemos planteado un texto alternativo a la proposición no de ley presentada por la señora Villalobos, que no ha aceptado, que dice que el Ministerio de Fomento formalice un convenio con la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga que contemple la financiación y los plazos de ejecución para la conversión del campamento Benítez en un parque periurbano de uso y disfrute público en el menor plazo posible. Nosotros, los socialistas, vamos a votar a favor de su proposición no de ley a sabiendas que es imposible que antes de que finalice el año se produzca la firma del convenio debido a que se requiere un informe de la Abogacía del Estado. Pero queremos verbalizar y que quede en acta que nosotros, los socialistas, no buscamos la confrontación; nosotros buscamos el consenso y el diálogo para convertir los terrenos del antiguo campamento Benítez en un parque periurbano de uso y disfrute para toda la ciudadanía.

El señor **PRESIDENTE**: Una pregunta, después de la exposición que ha hecho: ¿entendemos que retira la enmienda porque acepta la proposición no de ley de la señora Villalobos?

El señor **PÉREZ MORALES**: Sí.

El señor **PRESIDENTE**: Damos por concluido el debate, si no hay ningún grupo que pida la palabra. (**La señora Villalobos Talero pide la palabra.**) Sin réplica, doña Celia.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Simplemente era porque, como estamos en Navidad, para que el señor Sánchez —pobrecito, es muy buena persona— vea que no voy a la confrontación... (**Rumores.**) Es que él no va a la confrontación. Lo que yo le propongo...

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido —así lo entiende la Mesa— un piropo.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Noble, sí; tonto, no.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Tonto eres tú que estas hablando, porque nadie te ha dicho que interviengas. Tú te has colocado la medalla; yo no te la he puesto.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Usted ha sido despreciativa desde el primer momento.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Para nada. Jamás he sido despreciativa con ningún miembro de esta Cámara ni con nadie.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Se ha reído usted.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, dejemos que doña Celia Villalobos concluya, porque no hay turno de réplica.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Ya lo sé. Le tengo respeto porque me parece un gran compañero y le deseo mucha suerte, y él lo sabe porque me conoce muy bien. Como, efectivamente, esto se ha visto a 15 de diciembre, le propongo al señor Vázquez una transacción para quitar lo de antes de que finalice el año 2010, que es bastante ridículo. Presentamos una transaccional y ya está.

El señor **PRESIDENTE**: A la hora de votar, hay la posibilidad de transaccionar, y en caso de que no haya transacción se entendería retirada la enmienda del Grupo Socialista con el voto a favor a la proposición no de ley. Hasta las siete y media, que calculo será la hora que podamos votar, tienen tiempo para transaccionar. Calculamos que será sobre las siete y media, si no abusan del tiempo que tienen cada uno de los seis restantes intervinientes de cada grupo.

Si no hay ningún otro grupo que vaya a intervenir en esta iniciativa, se concluye este debate.

— **RELATIVA AL PROYECTO DE AUTOVÍA A-76 ENTRE OURENSE Y PONFERRADA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001548.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la número 2, proposición no de ley relativa al proyecto de autoría A-76 entre Ourense y Ponferrada, presentada por el Grupo Popular. Don Celso Delgado, portavoz del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra.

El señor **DELGADO ARCE**: Señorías, definiendo esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular que hemos suscrito los dos diputados de la provincia de Lugo, la diputada Olga Iglesias y el diputado Joaquín García Díez, nuestro diputado por la provincia de León y en concreto por la ciudad de Ponferrada, su alcalde, don Carlos López Riesco, la diputada por Ourense Ana Vázquez y quien se dirige hoy a todos ustedes.

Traemos a debate una proposición que afecta a la autovía entre la ciudad de Ourense y la ciudad de Ponferrada, y que atravesará las tierras del sur de Lugo, Monforte de Lemos, Quiroga y la comarca de Barco de Valdeorras; una autovía de unos 125-130 kilómetros de longitud. En diciembre del año 2005 fue adjudicada la redacción del estudio informativo de la misma; es decir, es un proyecto que tiene ya un largo recorrido. Sin embargo, hasta la fecha, ni han comenzado las obras ni se han licitado los proyectos, y avanza con un ritmo preocupantemente cansino que denota falta de voluntad política y, como diré después, también de compromiso presupuestario. Las zonas que atraviesa, la ciudad de

Ourense, las Terras de Lemos, la comarca de Valdeorras y la ciudad de Monforte, capital de El Bierzo, son tierras que necesitan imprescindiblemente de unas buenas vías de comunicación, que hoy no se satisfacen —ni de lejos— con la carretera N-120, una carretera saturada, con dificultades de trazado, con dificultades para realizar adelantamientos y que soportan un tráfico pesado muy importante, entre otras cosas porque en esa zona están las explotaciones de pizarra más importantes de este país. La ciudad de Ponferrada es una ciudad pujante, la ciudad de Ourense es una ciudad pujante y la ciudad de Monforte también lo es, y necesitan vertebrarse y comunicarse. Esta autovía sería, además, la tercera vía de entrada por carretera desde Castilla y León a Galicia y, por lo tanto, una autovía muy ansiada, y no solo por el Partido Popular, sino por todas las fuerzas políticas de estas comarcas y de estas tierras, en este momento gobernadas por alcaldes de distintos signos políticos, pero que todos están unidos en una reivindicación: hay que impulsar esta autovía. Y así lo venimos haciendo desde el Grupo Parlamentario Popular, con un espíritu constructivo, con un seguimiento constante y continuo de todos los proyectos.

Señorías, desde septiembre de 2008, en que se sometió a información pública el estudio informativo del trazado, estamos pendientes de su aprobación definitiva, pendientes de la declaración de impacto ambiental. Ha habido una sucesión de dejaciones por parte del Ministerio de Fomento en la tramitación administrativa de este procedimiento, y también las ha habido —y tengo que decirlo— en la anterior Xunta de Galicia, gobernada por el Bloque Nacionalista y el Partido Socialista, que tuvieron demorada casi dos años la emisión de unos preceptivos informes —que no vinculantes— de impacto ambiental. Lo cierto y verdad es que estamos en el año 2010, a punto de concluirlo, y que el 9 de febrero, en el Senado, el señor ministro de Fomento, preguntado por la situación de la A-76, manifestó tajantemente: Durante este año 2010, una vez que concluya la declaración de impacto ambiental, licitemos los proyectos que nos permitan seguir avanzando para poder, en su día, licitar la obra. Y remachaba: Señoría, le anuncio que durante este año licitemos los proyectos que constituyen la fase previa a la contratación de la obra y también anuncio que voy a incluir esta obra en el plan de colaboración público-privado para tratar de garantizar su ejecución y su desarrollo íntegro, para que no tenga retraso alguno y para que, de una vez por todas, se pueda contar con ese tercer acceso, que es muy importante para la zona de El Bierzo y también para Lugo y Ourense. Palabras de don José Blanco en el Senado, ratificadas a posteriori por distintos cargos de su ministerio a distintas respuestas tanto de diputados como de senadores. Pues lo cierto y verdad es que va a concluir el presente año y todavía no ha sido emitida la declaración de impacto ambiental, y todavía no han sido licitados los proyectos, y todavía no hemos visto en ninguna programación público-privada la definición de las cantidades que se

consignarán para esta infraestructura ni ningún tipo de calendario.

¿Qué es lo que pretendemos los diputados de Ponferrada, de Lugo y de Ourense? Trabajar en positivo, pedir en esta sesión del Congreso de los Diputados que se cumpla lo que el ministro dijo. Nosotros sabemos que dentro de estos 125 kilómetros hay unos problemas que se circunscriben a 3 kilómetros, que es cuando este trazado atraviesa el lugar de interés comunitario A Serra da Enciña da Lastra, donde hay un problema de afección a la fauna y a la flora, y donde es necesario por parte del Ministerio de Fomento establecer medidas correctoras. La Xunta de Galicia está obligada a informar de la existencia de esas afecciones, pero el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Medio Ambiente son autónomos, no están vinculados por ningún tipo de decisión; tienen que respetar las normas comunitarias, las directivas, pero es una decisión de ellos. En los últimos meses, y gracias a la acción conjunta de ambas administraciones, no quiero dejar de reconocer que se están manteniendo reuniones y conversaciones para tratar de solucionar estos problemas. Somos conscientes de estas conversaciones, pero, pese a todo, creemos que se debe instar desde esta Cámara a la agilización de esos trámites y a la licitación inmediata —la palabra inmediata tiene esta connotación, la de que sea rápida—, pero al mismo tiempo no está fijando un plazo cerrado y concreto. En los quince días que quedan para que concluya este año 2010 será inviable hacerlo, lo sabemos, pero en el primer semestre de 2011 es imprescindible que de aquí salga un mandato al Gobierno que diga que se liciten ya estos proyectos como se comprometió su ministro y que se asegure su financiación y su inclusión como prioritario dentro de un plan de colaboración público-privado. Les planteo a los dignísimos representantes del Grupo Parlamentario Socialista que cuando en una obra pública surgen unos problemas concretos en unos kilómetros relacionados con cuestiones medioambientales, nada impide la licitación, la aprobación del estudio informativo en su totalidad excepto en aquellas partes afectadas, lo cual posibilita la licitación de la obra de la autovía en sus mayores partes. Yo no he visto que en España en alguna ocasión en una autovía se hayan puesto en servicio todos los kilómetros el mismo día de su inauguración. Lo normal y lo habitual es que se inaugure por tramos, porque lo normal y lo habitual es que se licite por tramos. La autovía entre Ourense y Ponferrada se puede licitar por tramos y se pueden ejecutar actuaciones en aquellos tramos que no plantean ningún problema de tipo medioambiental; y en este momento, ocurre en más del 90 por ciento del recorrido que acabo de referir.

Por todo ello, es una cuestión de voluntad política y nosotros aquí no estamos trasladando hoy la posición del Grupo Parlamentario Popular, estamos trasladando también las inquietudes de una plataforma de seguimiento integrada por alcaldes de distinto signo político, por los empresarios de El Bierzo, de Valdeorras y de la comarca de Lemos, que han pedido en una reunión muy reciente

que se liciten estos tramos y que se agilice la tramitación. Por nuestra parte, haremos todo lo posible en las administraciones que gobierna el Partido Popular para que esto se agilice. Pero hoy estamos en el Congreso de los Diputados, y aquí a quien se le pide agilidad y actuaciones es al Ministerio de Fomento. Confiamos en que nuestra iniciativa tenga éxito y que sea respaldada por el conjunto de sus señorías.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley relativa al proyecto de autovía A-76 entre Ourense y Ponferrada ha sido presentada una enmienda por el Grupo Parlamentario Socialista, cuya defensa va a llevar a cabo don Xavier Carro.

El señor **CARRO GARROTE:** Efectivamente, la A-76 es una nueva infraestructura incluida por este Gobierno en el PEIT. Es una infraestructura ansiada por este Gobierno que, como digo, ha sido quien la ha diseñado en su inicio y quien la ha puesto sobre la mesa y en la planificación de infraestructuras de nuestro país. Une, efectivamente, Ourense con Ponferrada y constituye la cuarta entrada por autovía a Galicia. Su presupuesto total sería en torno a 1.000 millones de euros y, después de cinco años, estamos todavía en fase de tramitación administrativa. En este momento se está en la fase de declaración de impacto ambiental, sin que pueda despejarse por la petición de la Xunta de un cambio de trazado y por el rechazo de la Xunta a las tres alternativas planteadas por el ministerio. Es importante destacar que resulta cuando menos curioso que el portavoz del Partido Popular achaque el retraso a la Xunta, pero eso sí, a la Xunta anterior y no a la Xunta actual, teniendo en cuenta que el tiempo corre igual para unos que para otros, y si estamos hablando de los últimos cuatro años tocarían dos años para cada uno. En ese sentido, me parece que la responsabilidad, si desde el punto de vista del Partido Popular está en la Xunta anterior, desde el nuestro está en la Xunta actual, evidentemente. En definitiva, lo que sí sucede es que la Xunta es Administración competente en determinados aspectos que obligan al ministerio a tener en cuenta su posición, especialmente en la Red Natura y otras limitaciones medioambientales que son, como digo, competencia de la Xunta y por lo tanto sus informes son preceptivos. ¿El ministerio podría diseñar una infraestructura con un informe negativo de una comunidad autónoma? Podría hacerlo, pero no parece que sea lo más razonable; lo mejor es llegar a un acuerdo. Creemos que hay posibilidades de hacerlo pero habría que modificar la posición de la Xunta, que pretende un túnel de 4 kilómetros de las características del túnel de Guadarrama, y esto no parece muy razonable.

En definitiva, hay una afirmación muy sencilla: no podemos hacer una declaración de impacto ambiental de una carretera que no sabemos por dónde pasa. Una vez más el Partido Popular actúa con incongruencia al venir aquí a reclamar que el Gobierno de España haga lo que la Xunta de Galicia impide. Por ejemplo, la Xunta

de Galicia podría avanzar en un compromiso que sí es de la Xunta anterior, que es el enlace de Trives, que afecta también a la complementariedad de esta autovía, que es competencia de la Xunta, y por lo tanto la podría estar construyendo; sin embargo en los presupuestos del año 2011 de la comunidad autónoma no hay ni un solo euro para este enlace. Una vez más viene aquí el Partido Popular a reclamar urgencia en las obras y más inversión cuando en sus propias programaciones de obras la Xunta del señor Feijóo ha retrasado inversiones hasta en cinco años, lo que supone por ejemplo el retraso en la autovía Ferrol-San Cibrao, lo que significa que el Gobierno actual abdica de su responsabilidad y la coloca en el futuro de los próximos gobiernos que vengan en las siguientes legislaturas. Feijóo presume de recorte en Galicia como solución a la crisis, y manda a sus diputados a Madrid a reclamar más recursos, más obras y más cortos plazos al Gobierno de España en las obras que son de su competencia. Pues bien, es precisamente el Gobierno de Zapatero el único que ha mantenido una inversión del Estado en Galicia del 8 por ciento cada año desde 2004, y que en el peor momento de la crisis, para el año 2011 los presupuestos para Galicia supondrán un 9,3 por ciento de inversión cuando en PIB o en población nuestro peso en el conjunto de España está en torno al 6 por ciento. Y esta misma semana el ministro de Fomento acaba de reafirmar el cumplimiento del importante y curioso Pacto do Obradoiro, donde el ministerio pone la pasta y la Xunta la vigilancia.

Los socialistas vamos a cumplir con Galicia, vamos a cumplir el Pacto do Obradoiro en relación al tren de alta velocidad, y vamos a cumplir también con esta infraestructura, con la A-76. Vamos a mantener los plazos previstos y vamos a desenmascarar a quien actúe con cinismo e incluso mala fe. Seguiremos trabajando para alcanzar un acuerdo sobre el trazado con la Xunta de Galicia, y a continuación sacaremos adelante la declaración de impacto ambiental, la aprobación del proyecto, la exposición pública, la licitación de la redacción de los proyectos constructivos de los diferentes tramos, y por supuesto la ejecución de la obra. Así lo ha afirmado además el propio ministro de Fomento en el Senado, y cito textualmente: tengo el máximo interés en impulsar el proyecto en este acceso, que es muy importante para vertebrar, desde Ponferrada a Galicia, el interior de este territorio, y si desde luego el proyecto, superadas las trabas, estuviera concluido antes de que finalice esta legislatura, a través del plan público-privado del plan extraordinario, podríamos completar su ejecución.

Hemos planteado una enmienda en la que el Grupo Popular nos propone una transacción para que coloquemos esta autovía como prioritaria y su inclusión dentro del plan de colaboración público-privado. Estaríamos en disposición de aceptar este apartado, pero nosotros también queremos que se incorpore en el punto 1 de su transacción la evidencia de que necesitamos un acuerdo con la Xunta para resolver la cuestión del trazado, cosa que parece bastante obvia, insisto, para

poder hacer una declaración de impacto ambiental sobre una obra y que sepamos por dónde va. Si el Partido Popular acepta estos términos podríamos llegar a una transacción, y si no votaremos en contra de su iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: Don Celso Delgado, ¿están en posición para aceptar o rechazar la enmienda?

El señor **DELGADO ARCE**: Nos pronunciaremos más adelante

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, señoría. Tiene la palabra el señor Jorquera para fijar posición.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Quiero fijar la posición del Grupo Mixto, en este caso del Bloque Nacionalista Galego. En primer lugar he de manifestar con toda claridad que el Bloque Nacionalista Galego tiene una disposición inicial a votar a favor de la proposición no de ley presentada por el Grupo Popular, porque consideramos que estamos hablando de una actuación importante que, como muy bien dice el grupo proponente, va a permitir vertebrar tres comarcas importantes del interior de Galicia, la comarca de Ourense, la comarca do Val do Lemos, en el sur de la provincia de Lugo, y la comarca de Valdeorras, en la provincia de Ourense. Va a permitir además conectar estas comarcas gallegas con una comarca que tiene con Galicia un vínculo económico e incluso me atrevería a decir que histórico, cultural y lingüístico, como es la comarca do Bierzo, y además como muy bien dice el grupo proponente esta autovía, una vez realizada, va a significar un tercer acceso a Galicia desde la meseta, un acceso central alternativo a los dos existentes, la autovía del Noroeste A-6 por el norte y la autovía A-52 de las Rías Baixas por el sur; por lo tanto también va a facilitar la permeabilidad de conexiones entre Galicia y la meseta. Estoy hablando de la meseta, y lo digo porque el amigo Xavier Carro me está hablando de Asturias, pero Asturias de momento no está en la meseta.

Dicho esto insisto en que tenemos disposición para votar favorablemente, pero consideramos que las enmiendas presentadas por el Grupo Socialista son razonables; no creo que tenga que explicar aquí que en absoluto tenemos vocación de suplantar al Grupo Socialista en su portavocía; creo que después del debate acalorado que vivimos en la Comisión de Fomento ayer no tengo que insistir en que esa no es la vocación del BNG; pero en cualquier caso para estar en condiciones de poder licitar de manera inmediata la redacción del proyecto de trazado y construcción, previamente hay un requisito, como es el ponerse de acuerdo con el trazado. Yo quiero que ustedes tengan presente que estamos hablando de una autovía que va a discurrir por zonas de una extraordinaria importancia paisajística y medioambiental, por lo que es fundamental resolver bien la inserción de la autovía en el territorio por donde discurre para evitar su

afectación paisajística y medioambiental. Tanto es así que entre las alegaciones presentadas las hay de distintos colectivos, incluida la propia Xunta de Galicia, y a la hora de buscar alternativas que minimicen el impacto paisajístico y medioambiental, por poner un ejemplo que minimice el impacto a la red Natura, también hay que buscar alternativas donde los costes sean asumibles en el contexto de restricción presupuestaria en el que nos encontramos. Nosotros somos muy críticos con la política presupuestaria del Gobierno, pero al margen de ese debate es evidente que los recursos públicos no son ilimitados, y menos en un contexto de crisis económica como el que atravesamos, y por lo tanto también hay que buscar soluciones que sean asumibles desde el punto de vista económico. Por eso en líneas generales lo que plantea el grupo enmendante es razonable, y por lo tanto, sin vocación de hacer una labor de mediación que no me corresponde, reitero nuestra disposición a apoyar esta proposición no de ley, pero creo que tendría mucha más fuerza si la apoyasen todos los grupos y que debía de hacerse un esfuerzo de transacción para buscar los puntos de encuentro, porque lo que se está planteando como matiz considero que es total y absolutamente razonable.

El señor **PRESIDENTE**: Tienen todavía tiempo hasta que votemos para intentar buscar la transacción. Ojalá lo logren, porque efectivamente sería lo mejor.

— **RELATIVA AL MANTENIMIENTO DE LOS SERVICIOS DE LA LÍNEA CONVENCIONAL MADRID-CUENCA-VALENCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001939.)**

El señor **PRESIDENTE**: Entramos en el punto 3.º, proposición no de ley relativa al mantenimiento de los servicios de la línea convencional Madrid-Cuenca-Valencia, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Va a intervenir su portavoz doña María Jesús Bonilla.

La señora **BONILLA DOMÍNGUEZ**: Señorías, intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular para defender la proposición no de ley presentada por este grupo el 5 de octubre del presente año, relativa a la línea de ferrocarril Madrid-Cuenca-Valencia, en la que proponemos a la Comisión de Fomento su aprobación para instar al Gobierno de España a adoptar las medidas necesarias para que la actual vía convencional Madrid-Cuenca-Valencia no vea mermada la prestación de sus servicios, como consecuencia de la puesta en funcionamiento del AVE Madrid-Valencia. El futuro desarrollo de la provincia de Cuenca, mi provincia, pasa de forma irrenunciable por la mejora de nuestras vías de comunicación, entre las que sin lugar a dudas se encuentra la pervivencia, y por tanto la remodelación de la línea férrea convencional entre Madrid, Cuenca y Valencia.

Permítanme señorías que resalte la circunstancia de que hoy, día 15 de diciembre de 2010, fecha en la que se ha inaugurado hace escasas horas oficialmente la línea de AVE que comunica Madrid, Cuenca y Albacete, estemos debatiendo en el Congreso de los Diputados esta proposición no de ley que presentamos desde el Grupo Popular en los términos en los que acabo de expresarme **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

Señorías, permítanme también que muestre mi satisfacción personal y política por esta realidad, la llegada de la alta velocidad a mi provincia, por lo que supone una mejora en las comunicaciones, y por tanto un impulso importante, absolutamente necesario para el desarrollo económico, social y cultural de nuestra capital, Cuenca, y de nuestra provincia. Esta realidad, la de la alta velocidad a Cuenca, fue una apuesta clara del Partido Popular, por cierto un proyecto que no fue apoyado en su día, eran contrarios los informes tanto de los miembros del Partido Socialista como del Gobierno socialista, que decían que era inviable su paso por Cuenca por cuestiones medioambientales. Pero, repito, el Gobierno del Partido Popular y su Gobierno, nuestro Gobierno apostaron por ello, y hoy es una realidad que vemos con plena satisfacción. Pero señorías, nunca algo tan tremendamente positivo para una provincia y para unos ciudadanos puede ser una justificación o una disculpa para restar servicios y oportunidades al resto. El que hayamos conseguido una justa reivindicación, el AVE, no puede servir de coartada para eliminar otro instrumento, el tren convencional, clave para nuestro desarrollo y para la vertebración territorial de nuestra provincia. Señorías, en la actualidad, como ya existe en muchas ciudades, las infraestructuras de alta velocidad y las de red convencional pueden compartir estación y ser totalmente compatible su uso. La alta velocidad tiene sus potencialidades como infraestructuras ferroviarias puestas al servicio de los pasajeros, pero no tiene por qué suponer la desaparición de una línea convencional apta para el transporte de medio recorrido para pasajeros y mercancías, obviamente si se realizan las reformas precisas en la plataforma del trazado, las que sean necesarias para que pueda y deba utilizarse de forma exitosa como un corredor para el transporte de mercancías.

Señorías, repito, no podemos olvidar que estamos hablando de un instrumento básico a la hora de impulsar el desarrollo económico de los municipios de la provincia de Cuenca por los que discurre el tren, que no estarían vinculados ni comunicados por el AVE, que de otra manera se verían abocados a la incomunicación, a la falta de desarrollo económico, a la despoblación y probablemente algunos a la desaparición. Esta reivindicación es ya histórica, y permítanme señalar muy brevemente cómo ya en 1980 el Gobierno de España decidió eliminar los trenes Talgo creando el nuevo Intercity, y esta decisión conllevó que la gran partida presupuestaria para la modernización ferroviaria en nuestra región —Castilla-La Mancha— se desviara en beneficio de la

nueva línea que fue desdoblada y electrificada, en detrimento de la línea de Cuenca, que permaneció no solo sin desdoblarse ni electrificar, sino también sin el adecuado mantenimiento para su viabilidad. Quiero recordar también cómo en los catorce años de gobierno socialista fue absolutamente olvidada. Con el paso de los años esta situación ha supuesto la eliminación de estaciones y puestos de trabajo en pueblos de la provincia de Cuenca. Desde esa fecha a nuestros días muchos han sido los intentos por defender la viabilidad de la referida línea Madrid-Cuenca-Valencia: Plataforma por el ferrocarril convencional, ayuntamientos afectados, Cámaras de Comercio de Cuenca y Valencia, Diputación provincial, sociedad civil en general, así como desde luego el Partido Popular, que siempre hemos apostado por esta línea, que hemos realizado ese esfuerzo constante por la pervivencia y mejora de nuestro tren convencional como instrumento básico de vertebración territorial y de desarrollo económico y social. Ya en el año 1995 la Diputación Provincial de Cuenca realizó un estudio de viabilidad de la vía que definía perfectamente las medidas a adoptar para conseguir que esta línea ferroviaria jugara un papel determinante en el transporte de mercancías y en el de viajeros, para determinados segmentos de comunicación en el triángulo Madrid-Valencia-Barcelona. De igual manera quiero resaltar como determinante en la defensa de esta línea el estudio de viabilidad realizado por la Cámara de Comercio de Valencia, en marzo de 2007, cuyas conclusiones avalan la reivindicación de existencia del trazado con argumentos económicos sólidos, y que nos propone una justificación razonada por la que debemos seguir reivindicando, por justicia social y por rentabilidad económica, la línea convencional del ferrocarril entre Madrid-Cuenca-Valencia como imprescindible para los intereses de nuestra provincia. Y hace escasamente un año la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha realizó un análisis sobre el estado de la línea, las inversiones necesarias y su viabilidad, con el fin de posibilitar el intercambio entre pasajeros y mercancías con un objetivo claro: el mantenimiento de la línea y el uso en condiciones de seguridad y rentabilidad, tanto para pasajeros como para mercancías. Y si siempre ha sido preocupación clara en los habitantes y en los ciudadanos de Cuenca el fin, el presente y el futuro del tren convencional, las últimas actuaciones del Gobierno del señor Zapatero, así como las declaraciones de miembros de su Gobierno y también de cargos públicos del Partido Socialista, como por ejemplo el posible cierre de la línea o la ubicación de los futuros centros logísticos ferroviarios, dejan fuera a Cuenca. Quiero recordar cómo a mediados de septiembre del año en curso el Ministerio de Fomento presentó el Plan estratégico para el impulso de transporte de mercancías por ferrocarril de España. Dicho documento fue el resultado de diversos estudios y trabajos en connivencia con las comunidades autónomas, y pretende desarrollar un modelo de gestión más eficiente para el transporte de mercancías por ferrocarril en nuestro país

y en las comunidades autónomas, alcanzando así mayor cuota de mercado y vertebrando España. Pues bien, dicho plan excluye a Cuenca en la citada vertebración, y en ese momento ni el Gobierno del señor Zapatero ni el Gobierno del señor Barreda defendieron los intereses de Cuenca; simplemente manifestaron que se quedaba fuera.

Pues bien, todo esto, unido a las nulas inversiones en su mejora y mantenimiento, tanto por parte del Estado como por parte de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, nos han motivado a presentar esta proposición no de ley dentro de otras iniciativas que hemos presentado en otras cámaras parlamentarias. Queremos por tanto instar al Gobierno a adoptar a la mayor brevedad posible las medidas necesarias para que no se produzca esta merma en la prestación de servicios en esta línea como consecuencia de la inauguración y puesta en marcha de la línea del AVE. Medidas que evidentemente nosotros entendemos que deben y pueden pasar por la inclusión, tienen que pasar en el referido Plan estratégico de transportes de mercancías, así como en la inclusión de la línea ferroviaria Madrid-Cuenca-Valencia como de interés público. Es decir, que se adopte todo lo necesario para que el trazado Madrid-Valencia por Cuenca, que es el más corto y el más económico, sea también seguro, eficaz y rentable, tanto para el transporte de pasajeros como para el de mercancías, contribuyendo de esa manera a la recuperación, progreso y desarrollo de nuestra ciudad, Cuenca, y también de la provincia.

Señorías, en resumen, se trata de voluntad política; se trata de que tanto el Gobierno de España como el de Castilla-La Mancha apuesten y decidan invertir y adoptar todas las medidas necesarias para que esta línea convencional no solo no desaparezca, sino que siga prestando los servicios, y eso tiene que pasar por hacerla más segura y más rentable, y las medias ahí están. Señorías, desde el Grupo Popular esperamos conseguir el apoyo de todos los grupos de la Cámara, porque entendemos honestamente que se trata de una cuestión de justicia social y de apoyo a la vertebración no solo de una provincia o de una región, sino de nuestro país.

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

El señor **SAHUQUILLO GARCÍA**: La verdad es que escuchando a la señora Bonilla, compañera paisana de la provincia de Cuenca, parecería que a lo que insta al Gobierno es a una cosa distinta de lo que ha dicho, porque lo que se dice textualmente en la proposición no de ley que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular es que la llegada del AVE a Cuenca —un hecho magnífico del cual he tenido la satisfacción hoy de estar allí, de ir a Albacete, de pasar por Cuenca y de volver e inaugurarla— no suponga la merma en la actual prestación de los servicios de Renfe. Sin embargo ha hecho un alegato de otra serie de cuestiones, de mercancías, etcé-

tera, sobre las que no insta al Gobierno en dicha proposición. No obstante le voy a leer algo: estamos trabajando con el Ayuntamiento de Cuenca y la Junta de Castilla-La Mancha en un protocolo para desarrollar una solución de variante de la línea convencional que elimine las vías del tren de la ciudad, trasladando la actual estación y el resto de las instalaciones ferroviarias, junto a esta nueva estación de alta velocidad. Un proyecto que espero pueda quedar acordado lo antes posible, y cuyo desarrollo en cualquier caso deja muy claro que la línea convencional Madrid-Cuenca-Valencia no se va a cerrar, y que seguirá en funcionamiento de forma conjunta con la nueva línea de alta velocidad. Esto lo decía el pasado 23 de noviembre de 2010 en la inauguración de la estación el ministro de Fomento, y ha supuesto además que esta aseveración al Partido Popular de mi provincia —que quieren seguir enredando, como siempre— le haya hecho cambiar su discurso, y les diré luego por qué. Tengo también una carta, señora Bonilla, que me ha facilitado esta misma mañana el subdelegado del Gobierno, ante una petición que le hace al secretario general de Transportes, al señor Cachafeiro, referente a escritos que le mandan de algún ciudadano de Cuenca sobre el tren convencional, donde dice: y traslado un mensaje de tranquilidad a todos aquellos que están preocupados por el futuro de la línea convencional, ya que en estos momentos no hay ninguna previsión para su cierre, y en el acuerdo para elevar al Consejo de Ministros que estamos preparando, donde se establecerían las obligaciones de servicio público en la red ferroviaria de interés general, se contempla el mantenimiento de los actuales servicios. Además, el 3 de septiembre de 2009, en nuestra provincia nos desayunábamos con una buena noticia: Renfe asegura que la línea convencional se mantendrá; los trenes convencionales están circulando con normalidad en la provincia de Cuenca, y van a seguir circulando con toda normalidad. Pero para hacer todo esto y llegar hoy aquí señora Bonilla, ha habido que trabajar mucho, y es curioso que usted tenga el arrojo de decir que el Gobierno de Aznar durante ocho años apoyó tanto, pero claro, los datos son tozudos; en ocho años de gobierno de Aznar se invirtieron en la línea Madrid-Cuenca-Valencia tres millones y medio de euros. En seis años de gobierno de Zapatero, trece millones de euros. **(La señora Bonilla Domínguez: No es así.)** No diga que no; es una realidad. Si quiere, como tenemos que hacer ahora las listas municipales, se viene conmigo a Cardenete, a Huete y ve cómo están remozadas las estaciones, les han dado un lavado perfecto, y se están cambiando todos los días traviesas; hay muchísimas. La capital misma, está llena de ellas; se ven en los aledaños de la estación actual de Cuenca, en la estación del centro del tren convencional. Por lo tanto no diga que ahora no se hace nada y que antes se hacía, porque los datos son como son. Es curioso que el PP venga ahora planteando aquí estas iniciativas para el tren convencional, y cuando gobernó no se le ocurriese ninguna; es ahora que está en la oposición. Y es que el PP cambia de discurso conforme se le desmonta

el mismo. Por ejemplo, el 30 de septiembre de 2010 en el Senado, señora Bonilla, su compañera la señora Moya presentó una proposición no de ley que era distinta a la que usted presenta, aunque usted hace mención a ella y parece que es la misma. En ella decía textualmente —qué casualidad—: ha llegado el momento, —¿ahora ha llegado el momento; ahora que llega el AVE a Cuenca?— de reivindicar de forma clara y directa el mantenimiento de la línea de ferrocarril convencional, dado que la línea ferroviaria ha sido y volverá a poder ser un motivo de desarrollo para la provincia de Cuenca. Y dice: instar al Gobierno para que esta línea sea de interés general. Usted esto no lo pide aquí, usted pide otra cosa, usted pide que no se mermen los servicios existentes. En su discurso habrá dicho lo que quería decir, pero eso es lo que se contempla.

Además de esta cuestión que le digo que se contemplaba en la Comisión del Senado, el 30 de noviembre, en que se iba a tomar esa decisión, que luego hubo una comparecencia del propio señor Cachafeiro donde hizo ciertas manifestaciones, su compañero y portavoz de esta comisión, el señor Ayala, dijo textualmente: el PP no ve viable el sistema mixto de pasajeros y mercancías. Se contradecían ustedes. **(La señora Bonilla Domínguez hace gestos negativos.)** Sí, sí, está en el «Diario de Sesiones», señora Bonilla; léase el «Diario de Sesiones». **(La señora Bonilla Domínguez: En alta velocidad.)** Cuando uno viene a debatir algo tiene que preparárselo y coger todos los argumentos que tiene. Mire, se decía textualmente: Ayala ha defendido una política de vías separadas para pasajeros y mercancías, ya que el PP no ve viable este sistema mixto. Esa es la postura defendida por sus compañeros distinta para la provincia de Cuenca. **(La señora Bonilla Domínguez: En alta velocidad.)** Yo le digo lo que hay; ustedes hagan y digan lo que quieran.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Perdone un momento, señor Sahuquillo. ¿Quieren dejar al compareciente que se exprese con tranquilidad, y después si tienen que replicarle algo lo hacen?

El señor **SAHUQUILLO GARCÍA**: Además de esto, como les decía, la presidenta del Partido Popular de mi provincia, después de hablar el ministro y ser tajante, como les he leído, el 23 de noviembre, aprovechando la inauguración de la estación del AVE, decía: desde el Partido Popular no nos conformamos con la permanencia del tren convencional, queremos que sea declarado de interés general. Lo que no pide hoy la señora Bonilla. Usted dice que no suponga una merma en la actual prestación de servicios de Renfe en la línea convencional. Es su proposición no de ley, no me estoy inventando nada. Eso sí, la señora Moya dice que ha llegado el momento cuando presenta la proposición no de ley en el Senado, y usted dice que desde el año 2000, en que se alcanza el acuerdo del AVE —fue el 8 de enero de 2001—, ha venido existiendo una gran preocupación

por el futuro de la línea; desde el año 2000. ¡Pues tuvieron ustedes cuatro años casi para poder haber tomado decisiones que no tomaron! **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Seguimos; ustedes cambian el discurso conforme el Gobierno de España ha ido solucionando cuestiones planteadas. Se quieren convertir en defensores a ultranza de esta línea, a pesar de que cuando gobernó el señor Aznar —1996 a 2004— poco hizo por impulsar la misma. Ya les he detallado las inversiones de su Gobierno, tres millones y medio frente a trece del Gobierno de Zapatero. Y hubo acuerdos, claro que sí, en la Diputación Provincial y en las Cortes de Castilla-La Mancha, y le recuerdo que ambas instituciones estaban gobernadas mayoritariamente por el Partido Socialista. Así que no diga que el Partido Socialista no ha apoyado esta cuestión. Saben, por ejemplo, que el alcalde actual de la ciudad, el señor Pulido, del Partido Popular, el 31 de marzo de 2010, en el despacho del consejero de Ordenación del Territorio —señor Sánchez Pingarrón— dijo textualmente: consejero, estoy de acuerdo con que se cierre el tren convencional, para cuatro gatos que suben. Eso es lo que decía el alcalde de la ciudad de Cuenca el 31 de marzo de 2010, y está recogido en los medios de comunicación. Eso sí, unos meses después, el 23 de junio de 2010, el propio alcalde pide explicaciones sobre el posible cierre de la línea de tren convencional, a pesar de que asegura en los medios de comunicación que el propio Adif le ha dicho que no existe nada de eso. Entonces, señores del Partido Popular, ¿de qué hablamos? Aquí lo que subyace es que el PP de Cuenca se ha quedado sin discurso, y por qué. Porque han querido continuamente infravalorar que el Gobierno de Zapatero haya cumplido su compromiso, que cuando ganó las elecciones de 2004 dijo que en 2010 llegaría el AVE a la ciudad de Cuenca, cosa que ha ocurrido. Señores del Partido Popular, que llegue el AVE es una mala noticia para ustedes, y quieren enredar con circunstancias que ya están discutidas y debatidas. ¿Saben que decía el señor Aznar el 11 de octubre de 1999? Dijo: a los que piden un AVE con paradas aquí y allá, en todos los sitios, les digo lo que me dijo un amigo mío; para eso mejor un tranvía que es más barato. Con estas palabras respondía el presidente del Gobierno Aznar a la alternativa del trazado del AVE Madrid-Valencia, que defendía José Bono, con paradas en Cuenca y en Albacete, manifiesta el periódico que dio la noticia. Y ahora se despacha usted, señora Bonilla, con que el AVE es del Gobierno del Partido Popular. Fíjese usted si era el AVE del Partido Popular que cuando ganamos las elecciones, en marzo de 2004, el 2 de octubre de 2002 el presidente Aznar colocó una traviesa en Picassent. ¿Sabe lo que habían invertido, de todo lo que ha costado el AVE? El 1,56 por ciento del total. ¿Sabe cuántas traviesas se han puesto desde entonces? Se han puesto 1.200.000 traviesas para que hoy sea posible que estuviera aquí el AVE. **(Rumores.)** Sí, comenten. Se tuvo que tragar el señor Aznar sus palabras cuando el 8 de enero de 2001 Bono

consiguió lo que había dicho previamente, que si el tren no pasaba por Cuenca y Albacete no iba a llegar a Levante, porque aunque se llamase AVE no volaba, y tendría que pasar por el territorio de Castilla-La Mancha. ¿Y qué decían ustedes —porque las declaraciones del Partido Popular no tienen desperdicio—? El 29 de septiembre de 2007, el señor Pulido, alcalde de Cuenca, dice: falta voluntad para hacer el AVE, y habla de 2012 como posible fecha para finalizar la obra del AVE. El 29 de septiembre de 2007, acompañado de un parlamentario por mi provincia que me merece mucho respeto, el señor Madero, y la señora Moya, que fue la que presentó la propuesta en el Senado, el señor Arias Cañete decía: con los socialistas el AVE no estaría ni en el 2025. El 26 de febrero de 2008 —y esto es para nota— en un mitin en Cuenca, la alcaldesa de Valencia, doña Rita Barberá, dijo: si el AVE llega en 2010 habrá que tirarse por la ventanilla. El 1 de marzo de 2008, Rajoy también se cubrió de gloria diciendo que el PP promete el AVE en las capitales de provincia en 2015, cinco años antes que el Partido Socialista. Es decir, Rajoy auguraba que el AVE llegaría a las cinco capitales de provincia en 2020. ¡Pues no; ha llegado hoy, señora Bonilla, a las cinco capitales de provincia! Por lo tanto, señores del Partido Popular, lo que a ustedes les mata es que los gobiernos socialistas hayamos cumplido nuestra palabra, como aseveraron los ministros socialistas y el propio presidente de Castilla-La Mancha, José María Barreda, que el 26 de febrero de 2006 ya aseguró que las licitaciones —y está recogido— demuestran que el AVE estará en 2010. Se cumplen los plazos previstos. Por lo tanto dejen ya de comentarios donde tienen que poner en valor lo importante que es el AVE para nuestra provincia, para Castilla-La Mancha, y para la ciudad de Cuenca. Le voy a recordar otra cosa, cuando habla usted de que no defendieron los intereses de Cuenca ni Zapatero ni Barreda cuando el otro día se presentó el tema de mercancías, le recuerdo a usted, que quería ser alcaldesa de Tarancón y es concejala en la oposición, que Tarancón también es de Cuenca y a Tarancón llega el tren de mercancías.

Vamos a trabajar conjuntamente por que en lo que usted dice aquí, estamos de acuerdo: que no se merme. Pero es que ya lo ha dicho el propio ministro, señora Bonilla. Sí, sí. Pero usted no dice lo que decía su compañera senadora y presidenta de su partido en la provincia de Cuenca: interés general. Como ya le han dicho lo que hay, ya cambian. Ahora dicen que no se mermen los servicios que hay en el tren convencional. ¿Qué tenemos que hacer desde Cuenca? Trabajar para que sea utilizado por los ciudadanos. Porque, ¿sabe cuánto tarda el tren convencional de Madrid a Valencia? Seis horas y media, y el AVE va a tardar una hora y treinta y cinco minutos, gracias al Gobierno socialista, manque les pese. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguien desea fijar posición? (Pausa.)

— **SOBRE MEDIDAS PARA IMPULSAR LA FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE LA B-40 ENTRE VILADECAVALLS Y OLESA DE MONTSERRAT DURANTE EL AÑO 2012. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/001955.)**

El señor **PRESIDENTE**: Entramos a debatir el punto 4.º del orden del día, proposición no de ley sobre medidas para impulsar la finalización de las obras de la B-40 entre Viladecavalls y Olesa de Montserrat durante el año 2012, propuesta por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), cuyo portavoz, señor Macias, tiene la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU**: Me temo que mi tono no va a ser mitinero como el del compañero diputado por Cuenca, que hoy vive uno de los días más felices de su vida, y a quien, como a todas las personas de Cuenca y de Castilla-La Mancha, felicito porque creo que es una gran noticia que el tren de alta velocidad llegue a estas ciudades. Deseo además que preste un gran servicio y que se encuentre la fórmula de equilibrar algo que es muy importante como que tengamos buenos servicios, pero que los costes para todos los que no lo utilicen sean costes razonables. Es decir, que el coste de un billete de Villarriba de Arriba a Villarriba de Abajo no cueste más que un billete para ir a la luna. Por lo tanto creo que hay que ser conscientes, más allá del enardecimiento de los argumentos, que es un día feliz para ustedes. Perdóneme, señor presidente, pero creo que toda la Comisión debe felicitarse porque es un día importante, y esta es una buena noticia como lo será el sábado con la llegada a Valencia, y como lo será también el domingo, que creo que es cuando entra en servicio el tren de alta velocidad francés, que llega hasta Figueras.

Yo voy a hablar de otro tema que por desgracia no es feliz; es un tema muy triste, y es el llamado cuarto cinturón o autovía B-40 entre las localidades de Terrasa y Abrera. Esta es una vía muy importante a la que nuestro grupo político siempre ha dado un gran apoyo, y cuya construcción es un auténtico rosario de calamidades de todo tipo. Una de estas calamidades, la última y la que vamos a relatar hoy, es la que se ha puesto de manifiesto a partir de la paralización de los pocos tramos que están en construcción. Hay dos tramos en servicio, que son dos tramos irrelevantes, que prácticamente no prestan servicio porque están desconectados de la red, y el tramo que garantizaría una mínima conexión entre las comarcas del Baix Llobregat y del Vallés occidental resulta que está con las obras paradas por las restricciones presupuestarias, por el ajuste, y parece ser que con un calendario que prevé su finalización el año 2014. Es evidente que esto ha preocupado a todos los ciudadanos del Baix Llobregat y del Vallés occidental, y los ayuntamientos regidos por distintas fuerzas políticas de todos estos sectores han llevado a cabo una demanda —yo diría que

casi unánime— para que este plazo pudiera ser mejorado, y que el calendario previsto para el año 2011, ya que hay que reajustar, que se reajuste, pero que como mínimo se pueda garantizar la finalización durante el año 2012.

Esta es una autovía cuyo tráfico previsto es muy importante, del orden de 10 veces más que otras autovías de las que se está hablando hoy aquí, que supongo que son importantes, pero si importante es un tráfico de 10 más lo es uno de 100, y parece poco justificado que haya sido tan afectado por el recorte presupuestario. Nuestro grupo siempre ha comprendido la necesidad de este ajuste, que los sacrificios tienen que llegar a todos, todos debemos ser conscientes y queremos hacer pedagogía, y la hacemos en este sentido, pero nos parece oportuno recoger una proposición no de ley con las mociones que han sido aprobadas por muchos ayuntamientos, instando al Gobierno a impulsar estas obras para que acaben no en el lejano 2014, sino en 2012. La inversión es muy modesta; otro punto del orden del día de hoy hablaba de una inversión de 1.100 millones de euros, y aquí con una veintena de millones de euros la cosa podría resolverse, y como para un tráfico muy superior la inversión es muy inferior, parecería que deberíamos encontrar los mecanismos para impulsar la finalización de estas obras. Esto es justamente, señor presidente, lo que nuestro grupo presenta como proposición no de ley y que no dudo que va a contar con el apoyo de los grupos de la Cámara, porque me parece que es una proposición respetuosa, muy prudente, y además debe contar con el entusiasmo de todos los señores y señoras diputadas presentes en la Cámara.

El señor **PRESIDENTE:** Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Socialista una enmienda, y para su defensa tiene la palabra doña Dolors Puig.

La señora **PUIG GASOL:** Quisiera decirle al señor Macias que casi estoy de acuerdo con él, pero no voy a votar positivamente su proposición no de ley porque realmente lo que pretende es hacer ruido, hacerse propaganda, pero le importa muy poco realmente que las obras vayan adelante o no, y esta es la gran realidad del tema, porque si no hubiera entendido mi enmienda, que iba en el camino de que en 2012 podamos terminar este subtramo de esta gran autovía que, como ha dicho, es muy importante para la comarca en la que vivo y he nacido, que enlaza el Baix con el Vallés. Señores, estamos hablando de que las dos comarcas suman casi 2 millones de habitantes: cerca de 1.200.000 los valleses y 700.000 en el Baix Llobregat.

Quiero hablar un poco del quart cinturó, porque el quart cinturó o la B-40 es un tema que viene desde los años sesenta, desde el Porcioles, que ya contemplaba esta autovía que pasaba por detrás de las montañas de Barcelona, atravesando las comarcas del Vallés, yendo del norte al sur sin pasar por la ciudad de Barcelona. Es lo que llamamos la segunda corona, donde hay unas

ciudades muy importantes que van desde Tarragona, desde Vilafranca en la parte baja, hasta Mataró, en la parte de arriba de Barcelona, pasando por Terrasa, Sabadell, Granollers, Sant Boi, donde la actividad económica y empresarial es muy importante para Cataluña, además como he dicho antes de los habitantes. Es una autovía muy solicitada por Convergència, por el Partido Popular, y por el Partido Socialista; en cambio muy contestada por los grupos de Esquerra Republicana e Iniciativa per Catalunya. Yo, como teniente de alcalde de la ciudad de Terrasa, sufrí muchas manifestaciones en contra de esta autovía. La ciudad de Terrasa, con socialistas delante, con la ayuda de Convergència i Unió y del PP siempre hemos visto que esta infraestructura era muy importante para las tres comarcas de las que estoy hablando. Pero la realidad fue que esta gran infraestructura estaba prevista hace más de 15 ó 20 años, pero la realidad es tozuda y solo en el 2007, cuando los socialistas estábamos en el poder empezó a haber dinero para adjudicar las obras y empezar este primer tramo de la autovía, un tramo que consta de tres subtramos, como he dicho. Sobre todo el tramo que yo llamo Viladecavalls-Terrasa está muy transitado, muchísimo, porque nos sirve de cinturón lateral que nos va muy bien a los terrasenses, señor Macias; utilizamos bastante este cuarto cinturón. Sí que es verdad que necesitamos el tramo de en medio, pero hemos llegado donde hemos llegado. Los socialistas hemos hecho todo el esfuerzo necesario para que este cuarto cinturón se hiciera, y se ha hecho; ahora hay una crisis económica y hemos tenido que frenar un poco este proceso de inversión, y en vez de hacerlo hasta el 2012 como estaba previsto, lo haremos hasta el 2014. Y digo hasta el 2014, que sería el 2013, porque en 2014 solo hay 9 millones de euros y es el final; podríamos adelantarlo hasta el 2013, pero —porque no hay dinero hasta el 2012— no engañemos a los habitantes de estas comarcas; no hay dinero excepto si somos capaces de juntarnos y mirar en otro lugar, como por ejemplo la adicional tercera; hay remanentes de la adicional tercera, y los socialistas estábamos decididos a pedir que en estos remanentes de la adicional tercera entraran los más de veinte millones que faltan para acabarlo entre 2012 y 2013, porque aunque quisiéramos y tuviésemos dinero no llegaríamos a tiempo para 2012. No quiero engañar a mis conciudadanos porque es donde vivo, y porque cada día ando por la calle y hablo con ellos. No voy a aceptar esta proposición no de ley, porque sé que no hay dinero para 2012; no existe ni un euro, lo siento. Además me parece que es una tomadura de pelo pedir que busquemos el dinero. Busquemos el dinero no solamente en los presupuestos; busquemos en otros sitios porque seguro que lo encontraremos, y aquí sí van a tener al Partido Socialista para conseguir toda la ayuda que ustedes necesiten.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra la señora Nadal en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

La señora **NADAL I AYMERICH**: El Grupo Parlamentario Popular votará favorablemente la proposición no de ley del Grupo de Convergència i Unió relativa a la necesidad, si no inmediata sí con mayor premura de lo previsto por el Gobierno socialista, de finalizar las obras en el subtramo Viladecavalls-Olesa de Montserrat de la B-40, conocida por todos como el cuarto cinturón. Supongo que no sorprenderá a sus señorías, puesto que desde el Grupo Popular reiteradamente hemos reclamado la realización de este subtramo tantas y tantas veces lo recordará también el señor Macias y el resto de grupos parlamentarios, y no podemos más que votar a favor. Lo que sí resulta asombroso, señora Puig, es que nuevamente se tenga que emplazar al Gobierno a realizar esta obra. Si me permite la expresión, como diría el castizo, es que es raca-raca, cada vez lo mismo. Cuando se consigue tener una resolución de este Parlamento que establece un mandato político al Gobierno para que realice la obra en una fecha, después resulta que se producen retrasos. Y eso no es un juicio de intenciones, señora Puig, como usted hizo antes, eso es una realidad.

Mejorar la conectividad entre las comarcas del Baix Llobregat y del Vallés occidental es una verdadera necesidad, sin duda, lo dijo la señora Puig, tanto por la importancia económica como por la importancia de la población y por las demandas que se han hecho por parte de los conciudadanos, especialmente los conciudadanos de la portavoz del Grupo Socialista; ello hace imprescindible que se dé un empuje a la finalización de estas obras. Pero lo cierto y verdad, y lo digo con todo respeto, es que retrasó mucho las obras —usted también hizo referencia, señora Puig— el auténtico guirigay en el que se convirtió el Gobierno tripartito en Cataluña. **(La señora Puig Gasol pronuncia palabras que no se perciben.)** Sí, señora Puig, el Partido Socialista de Cataluña iba por un lado, Esquerra Republicana de Cataluña iba por otro, Iniciativa per Catalunya-Verds, Esquerra Unida i Alternativa no se ponían de acuerdo. Eso retrasó enormemente las obras, eso se convirtió en un auténtico guirigay y eso no es un juicio de intenciones, señora Puig —usted lo hizo antes y yo no lo voy a hacer—, está recogido en toda la prensa catalana y usted lo conoce. Lo dijo antes el portavoz de Convergència i Unió, hace cinco meses que entraron en funcionamiento los dos subtramos de la vía Terrasa-Viladecavalls y Olesa-Abrera, pero queda pendiente el tramo intermedio. Por lo tanto, de poco sirve si no se realiza este tramo con una cierta rapidez. Es cierto también que nos encontramos en una gravísima situación económica, no reconocida por el Gobierno socialista hasta que ya estábamos inmersos en un auténtico desastre —como siempre ocurre con el Partido Socialista— y las inversiones en Cataluña, por mucho que se diga que no, se han recortado de forma muy importante. Y ello a pesar de que las obras a paralizar no incluían este tramo. **(La señora Puig Gasol: No se han paralizado.)** Sí se han paralizado, señora Puig, las obras a paralizar no incluían ese tramo, pero sí se ha paralizado y aparece en los presupuestos

para el año 2012 que hasta el año 2014 no se van a poder realizar, a pesar de que no estaba entre las obras que se debían paralizar. Lo digo por tener todos los datos con los que estamos interviniendo

Señoras y señores diputados, solo quiero reiterar el voto favorable del Grupo Popular, puesto que siempre hemos reclamado la ejecución de la B-40, conocida como el quart cinturó. **(La señora Puig Gasol pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: No hay turno de réplica.

La señora **PUIG GASOL**: Señor presidente, es que se ha dirigido a mí. Solo quiero puntualizar que el guirigay si acaso estaba en Terrasa-Granollers, pero nunca en Abrera-Terrasa.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dejarlo, porque no hay réplica y eso sería motivo de respuesta por parte de la señora Nadal.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Señor presidente, puesto que ha sido usted tan comprensivo con la señora Puig, le pido el mismo trato.

El señor **PRESIDENTE**: Lo que tienen que buscar es el consenso, si cabe.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Es solo una apostilla muy breve, señor presidente. Es público y notorio la balsa de aceite que era el tripartito en Cataluña, señora Puig.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor presidente, no voy a entrar en la polémica entre las señoras diputadas, pero creo que ha sido felizmente resuelto por los ciudadanos de Cataluña. **(Rumores.)** En cualquier caso sí quiero decirles que no puedo aceptar la enmienda de la señora Puig, me consta su buena intención, su extraordinaria intención, y lo mucho que ha trabajado en este aspecto, pero no ha podido superar las barreras de los nuevos ministerios.

— **SOBRE LA NECESIDAD DE PROCEDER A LA PROTECCIÓN DEL EDIFICIO-ESTACIÓN DEL FERROCARRIL RENFE DE SANT FELIU DE LLOBREGAT. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/001973.)**

El señor **PRESIDENTE**: Damos por concluido este debate y entramos en el punto 5.º del orden del día: proposición no de ley sobre la necesidad de proceder a la protección del edificio de la estación de ferrocarril de

la estación de Sant Feliu de Llobregat, cuyo autor es el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y cuyo portavoz, el señor Tardà, tiene la palabra.

El señor **TARDÀ I COMA**: Como quiera que el azar ha dispuesto que hubiera una iniciativa parlamentaria de ámbito catalán después de otra también de ámbito catalán, quisiera sacar a colación algún argumento que ciertamente me sirve para la exposición que voy a realizar. Debo recordar a los compañeros catalanes del Partido Socialista de Cataluña que este grupo proponente no ha votado favorablemente los presupuestos para el próximo año, lo cual tiene que ver con lo que voy a explicar en cuanto a esta proposición no de ley. Aun cuando lo expuesto por la compañera y amiga Dolors Puig tiene ciertamente una lógica interna evidente, también es cierto que, como acabo de decir, nuestro grupo no votó a favor de los presupuestos. Además hay otra consideración, el tema que les presento hoy no tiene gasto económico, pero sí tiene carga desde el punto de vista de la posición política, y ella, el grupo —en justa medida a lo que ella nos exige de responsabilidad a nosotros—, debería sentirse aludida cuando yo les pida que por favor voten a favor de lo que les voy a proponer. Es lo siguiente. Luego ustedes se preguntarán por qué un tema de estos llega al Parlamento español. Intentamos evitar que se vuelva a repetir aquella imagen tan propia de los años sesenta, setenta, del siglo pasado, que permitía que una excavadora derrumbara un edificio histórico, patrimonio del imaginario de la ciudadanía. Todos ustedes han sido protagonistas y han sufrido lo que les relato, cuántos elementos del paisaje arquitectónico, histórico, del patrimonio arqueológico industrial, etcétera, ustedes han visto que han desaparecido para lamento de las generaciones contemporáneas y perjuicio de las futuras, porque esto es una pérdida de los referentes colectivos. Básicamente en aquellas ciudades en donde el crecimiento ha sido extraordinario en los últimos años y que han necesitado conformar imaginarios del pasado y del presente para lanzarlos al futuro. Estamos hablando de la estación de ferrocarril de Sant Feliu de Llobregat, que es la segunda más antigua en funcionamiento en todo el Estado español. La segunda más antigua. Ustedes saben que la línea de ferrocarril Barcelona-Molins de Rei-Martorell fue la tercera en construirse en Cataluña y hoy día esta estación, conjuntamente con la de mi ciudad, con la de Llobregat, que es la más antigua en el Estado español en funcionamiento, forman dos de los elementos que tienen una gran importancia y que han posibilitado que agrupaciones y entidades culturales de todo el Estado español se hayan solidarizado con esta plataforma ciudadana —quizá un poco tarde, pero la ciudadanía responde cuando responde, y esto las izquierdas lo sabemos y lo hemos sufrido también— cuando se ha planteado la necesidad de salvaguardar este edificio. ¿Y por qué llega aquí esta demanda? Porque esto forma parte de una reivindicación de la ciudadanía

de Sant Feliu; desde la recuperación de las libertades, los distintos ayuntamientos democráticos gobernados por Iniciativa per Catalunya Verds, por los socialistas, gobiernos de coalición, también con Convergència i Unió, siempre han reclamado el soterramiento de esta vía del ferrocarril, y durante treinta años se ha venido reclamando, y la verdad es que tanto gobiernos del Partido Popular como del Partido Socialista no han encontrado los recursos suficientes para que la obra se lleve a cabo.

Es cierto que, a raíz de enmiendas presentadas por nuestro grupo parlamentario y otros grupos parlamentarios catalanes, se incorporaron en ejercicios pasados partidas a favor de la elaboración del proyecto y parecía como si esta vez, sí. Pues, por desgracia, las partidas que había en los presupuestos del Estado anteriores este año han desaparecido. De hecho, el mismo secretario de Estado, señor Morlán, aquí mismo, durante la comparecencia, nos dijo que no había dinero y, como no había dinero y el Gobierno y el Partido Socialista no querían, tal y como decía la compañera Dolors Puig, engañar a la ciudadanía, la mejor manera de decir que no hay dinero y no vender humo, ni engañar a la ciudadanía, es hacer desaparecer la partida. Pues bien, al parecer este edificio no se podía salvar porque actuar a favor de salvar este edificio quizás podría retardar el proceso de licitación y el proceso de ejecución del proyecto de soterramiento.

Primer objetivo de la ciudadanía de Sant Feliu: conseguir recursos suficientes para soterrar las vías. Segundo objetivo: salvaguardar este edificio que, repito, es de una importancia enorme desde el punto de vista cultural. ¿Qué solicitamos nosotros? Nosotros solamente solicitamos un plazo de tres meses, tres meses. Llevamos más de veinte años reclamando el soterramiento, el secretario de Estado Morlán dice que no hay dinero, se retira la partida, queda claro que se tardarán unos años en ejecutar la obra, y les decimos ¿no es posible que ustedes —Gobierno— presenten un estudio en el plazo de tres meses para que se evalúe la viabilidad técnica de mantener el proyecto con la salvaguarda del edificio? Por cierto, no les escondo a ustedes, porque lo saben mejor que yo, y máxime aquellas personas que provienen del municipalismo, que, en aras de salvaguardar los edificios históricos, los alcaldes de todo color político han hecho y han imaginado miles de soluciones para salvaguardar conservando parte de los edificios, trasladándolos, o bien haciendo compatible proyecto y salvaguarda. Pedimos un estudio que diga: es posible, vamos a estudiarlo. Tres meses. Yo apelo a los compañeros socialistas, la compañera Dolors Puig pedía responsabilidad. ¿En qué afecta a nivel de presupuesto presentar este estudio y ver si es posible llevar a cabo esta salvaguarda de algo tan importante?

Hoy día en el siglo XXI, no podemos permitirnos, duele, y termino, señor presidente, ver unas excavadoras arrasando la segunda estación de Renfe en funcionamiento más antigua del Estado español. Esto es una

vergüenza, esto no va a ocurrir ni ocurre en ningún sitio de Europa sin al menos intentar evitarlo. Les pedimos un estudio de viabilidad para ver si es posible salvarla. Yo sé que la ciudadanía, y en concreto la de esta ciudad, o el mismo ayuntamiento podrían haber hecho las cosas mejor. Yo vengo de una ciudad como Llobregat que tiene la estación de Renfe más antigua del Estado español y, gracias al ayuntamiento socialista, presidido entonces por el compañero, amigo, entonces yo concejal y él alcalde, José Montilla, se salvaguardó, gracias a la actuación de este ayuntamiento y gracias a la movilización popular, convergieron movilización popular y ayuntamiento. Esto ocurrió hace quince años y en el año 2011 ¿tenemos que ver cómo este edificio es derruido por una excavadora?

Les pedimos por favor que busquemos un pequeño texto transaccional que pueda permitir avanzar mínimamente.

Gracias, señor presidente, por su tolerancia con el tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar la posición en nombre de Convergència i Unió tiene la palabra el señor Macías.

El señor **MACIAS I ARAU**: Este es un tema muy delicado y muy importante y, desde este punto de vista, mi grupo político quiere explicar una cuestión en primer lugar. El señor Tardà, con su habitual verbo, ha relatado algo en lo que lleva razón; qué falta de sensibilidad significa derribar un edificio, que es un edificio histórico, que seguramente también por falta de sensibilidad de algunas personas no fue declarado de interés local, patrimonial, pero esto es como es. Hay que preguntarse ¿por qué? Yo creo que todos los que estamos aquí comprendemos que esto no debería hacerse y nos preguntamos por qué parece que esto está abocado a hacerse. Yo voy a relatar esto, además con la coherencia con la que lo defienden mis compañeros que están en el grupo de Gobierno del Ayuntamiento de Sant Feliu. La razón es muy simple, los ciudadanos de Sant Feliu de Llobregat llevan años luchando para que se soterré el ferrocarril en esta ciudad. Esto no es un capricho, hace pocas semanas he oído el enésimo atropello mortal, esto es una demanda sentida, no simplemente por razones estéticas sino por motivos yo diría casi de supervivencia. El ferrocarril pasando por allí se ha convertido en un enemigo público al que hay que soterrar cuanto antes para proteger a la población. Este es un sentimiento altamente mayoritario en los ciudadanos de Sant Feliu de Llobregat y por tanto yo comprendo que, tanto el alcalde socialista como los concejales socialistas y de Convergència i Unió del equipo de Gobierno, recogiendo esta sensibilidad, no quieran ni pensar que cualquier decisión que se tome retrase ni un día más de los necesarios una obra tan necesaria. Y hay que comprenderlo, hay que respetarlo y darle todo el apoyo.

Nos encontramos ante un elemento de sobrevivencia, casi, de necesidad, de justificar lo que es la política para los ciudadanos y ante otra cuestión también muy importante, que es el respeto a los valores históricos y patrimoniales. Quien les habla, quizás por profesión, es sensible a ambas circunstancias y sentirá una profunda, muy profunda, frustración personal si hoy sus señorías, entre las cuales me incluyo, no somos capaces de encontrar un texto transaccional que dé satisfacción a estos dos objetivos absolutamente legítimos, el expresado por el señor Tardà y el que han manifestado los regidores, incluidos los de mi partido. Yo creo que hay fórmulas y para que no quede solo en esto yo voy a leer a sus señorías una propuesta de enmienda in voce, que creo que daría satisfacción a todas las partes. Enmienda in voce: el Congreso de los Diputados insta al Gobierno español a: —dos puntos y aparte—: elaborar en un plazo no superior a tres meses un estudio que avale la viabilidad de preservar los elementos arquitectónicos relevantes del edificio de la estación en el proyecto de soterramiento de las vías del tren a su paso por Sant Feliu de Llobregat, sin que ello suponga retrasar ni un solo segundo —repito, ni un solo segundo—, la licitación de las obras correspondientes.

Señor presidente, sabe que a mí me gusta ser serio, pero también me gusta dar un tono distendido a mis intervenciones. Hoy es el día 15 de diciembre, de aquí a tres meses será el 15 de marzo. Yo les invito a todos ustedes a tomarse una copa si el día 15 de marzo está licitada esta obra.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra a la señora Nadal, quiero preguntarle, señor Macías, si el texto que ha leído lo tienen los grupos parlamentarios. **(Pausa.)** Le agradecería que se lo trasladase a los grupos y a la Mesa y ojalá que se pueda lograr la transacción.

Señora Nadal, tiene la palabra.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Quiero empezar mi intervención anunciando el voto en contra del Grupo Popular a la realización de ese estudio para la rehabilitación de la estación de Renfe de Sant Feliu de Llobregat. Y votaremos que no por los siguientes motivos. En primer lugar, el equipo de Gobierno de la ciudad de Sant Feliu se ha manifestado en contra de que se retrase por cualquier motivo el soterramiento de la línea y se ha mostrado en contra de esta demanda, claramente, el equipo de Gobierno de la ciudad, como lo han hecho, he de decir, mis compañeros representados en ese ayuntamiento, los concejales del Partido Popular. Por dejarlo claro de forma meridiana, los concejales del Partido Popular están en contra de esta demanda, compañeros que conocen perfectamente el tema. Yo no seré quizás tan —iba a decir exagerada— dramática como el señor Macías, no creo que sea una cuestión de sobrevivencia del pueblo, pero sí que es una cuestión que afecta a la seguridad, que afecta al bienestar y que afecta a la salud, en ciertos casos, de los ciudadanos de Sant Feliu. Todos

sabemos que desde el año 2006, cuando se firmó el protocolo de convenio entre el Ministerio de Fomento y el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya y el ayuntamiento para el soterramiento de las vías del tren, se ha trabajado en la redacción del proyecto ejecutivo y en su tramitación administrativa y ambiental. Lo cierto es que durante este proceso de las tramitaciones, que las conocen ustedes, que son miembros de esta Comisión, mejor que yo, no ha habido ninguna alegación, ningún ciudadano, ninguna institución se ha manifestado en el sentido de que sea necesario conservar el edificio de la estación. Además, el proyecto constructivo determina el derribo del actual edificio de la estación para la construcción de la nueva estación soterrada y porque el trazado del nuevo carril ferroviario así lo hace necesario. Por lo tanto, en opinión del Grupo Popular, y en este sentido ya me posiciono respecto a la enmienda in voce que ha hecho el señor Macias, creemos que es incompatible lo que plantea el señor Macias con que no se retrase ni un segundo. Y el Grupo Popular prioriza lo que piden los ciudadanos, el equipo de Gobierno y el grupo municipal popular en la ciudad de Sant Feliu de Llobregat.

No estamos a favor, votaremos en contra de la propuesta de Esquerra Republicana y no podemos tampoco dar nuestro apoyo, aun reconociendo la voluntad de llegar a pactos y a acuerdos por parte, tanto de Esquerra Republicana, del señor Tardà, como por parte del señor Macias. Es que no es compatible una cosa con la otra, no se puede querer a la vez que no se retrase la obra y que se hagan estudios para ver si se puede rehabilitar la estación, porque, en definitiva, en el proyecto constructivo ya se contiene que la nueva estación soterrada es incompatible con la rehabilitación de la estación. Creo que hay muy buena voluntad pero muy poca realidad en las propuestas que se hacen, tanto por parte de Esquerra Republicana como de Convergència i Unió. Se ha dicho ya reiteradamente también que el edificio de la estación de Renfe de Sant Feliu no se encuentra catalogado dentro del patrimonio histórico-arquitectónico de la ciudad, pero no es que se hayan olvidado, no es que no se haya hecho, es que se ha hecho y voluntariamente no se ha incluido, y esa es una decisión de la ciudad, es una decisión de Sant Feliu de Llobregat. De hecho, fíjense, fueron catalogados de forma total o de forma parcial más de cien edificios y sin embargo el edificio de la estación no se catalogó. Yo creo que este es un dato también a tener en cuenta, porque no puede decirse: hemos visto cómo por olvido a veces... No, es que hubo una manifestación de voluntad en el sentido de no hacerlo.

He de decir también que el pasado mes de noviembre todos, todos, señor Macias, todos los grupos municipales presentes en el Ayuntamiento de Sant Feliu manifestaron la posición contraria a esta situación y la exigencia al Ministerio de Fomento de que licitara las obras de soterramiento de manera inmediata, poniendo de manifiesto, además, el descontento del ayuntamiento, de los grupos municipales y de la ciudadanía ante los retrasos que se

habían producido en el soterramiento que se reivindica desde hace más de treinta años.

Solo me queda, señorías, reiterar el voto en contra del Grupo Popular, tanto a la propuesta realizada por el señor Tardà como a la enmienda in voce que ha realizado el grupo de Convergència i Unió.

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

El señor **RUIZ LLAMAS**: Yo no creo que sea un problema de falta de sensibilidad sobre el tema, haré un relato de las cuestiones, para que veamos cómo ha sido todo el proceso y en definitiva en qué situación nos encontramos en este momento. Para los que no lo conozcan, Sant Feliu es una capital de la comarca del Valle de Llobregat con unos 45.000 habitantes y las vías del ferrocarril atraviesan la ciudad por el centro de la misma, con solo dos pasos de accesibilidad para los vehículos en un tramo de no más de dos kilómetros. El proyecto de soterramiento de las vías del tren empezó a tramitarse en el año 1997, siendo entonces Francesc Baltasar alcalde de Iniciativa, y, por parte de la Generalitat, el director general de Transportes, don Enric Quico. Estas dos administraciones elaboraron ya un anteproyecto que no contemplaba preservar la estación. En el año 2000 presentaron este anteproyecto siendo conseller de la Generalitat don Pere Macias, proyecto en el cual tampoco se contemplaba la conservación de esta estación al Ministerio de Fomento. Y fue con el Gobierno socialista con el que se llevaron a cabo los estudios pertinentes sobre la base del anteproyecto presentado. En el año 2006, como ya se ha dicho, se firmó un protocolo entre el Ministerio de Fomento, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas y el ayuntamiento para el soterramiento de las vías del tren a su paso por la población. En el proceso de tramitación de este proyecto, que se ha mejorado considerablemente sobre el proyecto inicial y que se ha expuesto al público, no se ha recibido ni una sola alegación en el sentido de que se conservara el actual edificio de la estación. Y las mejoras introducidas fueron básicamente que la longitud de la cobertura se ampliara, porque se dejaban dos barrios fuera del ámbito de soterramiento y en el nuevo proyecto se contempla el soterramiento de toda la trama urbana.

En abril del año 2009, el Ministerio de Fomento y el ayuntamiento presentaron públicamente este estudio en un acto público a la población. En dicha presentación, que se contempla la previsión de la tasa del nuevo carril ferroviario, se explica todos los métodos constructivos, el derribo de la actual estación y los plazos de construcción, que se acortan, dado que la construcción del túnel se hace con el sistema de mina y no se interrumpe el paso entre las dos partes de la ciudad. En diciembre del año 2009, se aprueba por el Ministerio de Medio Ambiente la declaración ambiental del proyecto y en estos momentos se encuentra en fase de auditoría téc-

nica, previa a la licitación de la obra. Es curioso que en abril del año 2010, una vez aprobados los proyectos, pasada la información pública, los trámites administrativos y de aportación de mejoras al proyecto, cuando ya han pasado todos estos trámites, el concejal señor Solé, del Grupo Iniciativa Verds, crea una plataforma, *Salvem l'Estació*, para la defensa del patrimonio de la ciudad y en concreto de esta estación. Recordemos que, siendo alcalde y gobernando la ciudad Francesc Baltasar, también del mismo grupo, en ningún momento ellos se hicieron eco de si se contemplaba el mantenimiento de la misma, ni siquiera la incluyeron en el catalogo del patrimonio histórico-arquitectónico de la ciudad aprobado en el año 1966, siendo, como ya se ha dicho, catalogados más de cien edificios de la población. La plataforma, que no se ha desarrollado en términos, como se decía, de ciudadanía, sino prácticamente en una actividad a través del Facebook, de las redes sociales, no ha presentado en todos estos meses ninguna propuesta al pleno municipal y tampoco lo ha hecho ningún grupo político. En junio de 2010, el señor Rull, portavoz en el Parlament de Catalunya del Grupo de Convergencia, y los concejales del Grupo de Convergència se manifestaron por sacar adelante el proyecto actual y expresaron su voluntad de que se llevaran a término las obras en los términos redactados. Nosotros estamos con lo que nos dice el Ayuntamiento de Sant Feliu. Todos los grupos políticos de Sant Feliu se manifestaron en el mes de noviembre por la licitación de las obras del proyecto actual, y además no se ha aportado sobre este tema, como he dicho, en ningún pleno, donde hay un reglamento de participación ciudadana desde el año 1998 y donde se llevan constantemente temas de la ciudad y de los barrios, ni una sola impugnación, ni una sola recomendación, ni un solo debate por parte de la ciudadanía. Por tanto, como nos comunica el ayuntamiento, el proyecto constructivo determina esto y creemos que se tiene que llevar adelante. No es razonable que a estas alturas empecemos un nuevo proyecto que retrasaría otros tres o cuatro años, como mínimo, si se tuviera que rehacer, y además es contrario a la petición de todos estos grupos. Yo quiero decir que ayer mismo, día 14, la junta de gobierno local pidió al grupo de Esquerra Republicana que retirara esta PNL.

Quiero hacer también un llamamiento, señorías, a la seriedad de todos los grupos políticos de esta Comisión. No es lógico que llevemos adelante procesos amplios en los que la gente puede intervenir, hacer alegaciones, tiene la exposición pública, y una vez hayan pasado todos los temas y cuando estemos en fase de licitación salga un hecho por el que se tenga que replantear todo el proyecto. Después decimos que no se llevan a término las obras, pero cuando se crean las plataformas, una vez que se ha hecho todo el proceso, cuando ha habido unanimidad de todos los grupos políticos, usted dice, señor Tardà, que no costaría nada hacer esto. ¿Se compromete usted a pagarlo, ya que no cuesta nada? En todo caso, si saliera, si se conservara, se tendría que rehacer todo el proyecto.

¿Esto no retrasaría la obra? En el momento actual de la tramitación no es lógico que en este Parlamento nos manifestemos en contra de la voluntad de la ciudad, en contra de los representantes legítimos de la ciudad, que es el ayuntamiento, que por unanimidad de todos los grupos se ha manifestado por el actual proyecto. Por tanto, en este caso el Grupo Socialista va a votar no a esta proposición no de ley, en función de que es lo que el ayuntamiento, legítimo representante de los ciudadanos de Sant Feliu, ha pedido al Grupo Socialista. **(La señora Nadal i Aymerich: ¿Y la enmienda in voce?)**

El señor **RUIZ LLAMAS**: La enmienda in voce, evidentemente, no la aceptamos.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Ruiz, eso quería decirles, hay una enmienda in voce que para poder ser...

El señor **MACIAS I ARAU**: Presidente, la enmienda in voce tiene la voluntad de recabar unanimidades. Si no, lógicamente, yo la retiro. Mi enmienda es simplemente una voluntad parlamentaria de recabar una posibilidad de votos.

El señor **PRESIDENTE**: Tendría, señor Macias, que ser aceptada por todos los grupos parlamentarios, y por lo que he podido ver no es así.

El señor **MACIAS I ARAU**: Evidentemente, en esas condiciones la retiro y ya votaré lo que crea.

El señor **PRESIDENTE**: Se da entonces por retirada la enmienda in voce, con toda su buena voluntad y se tendría que votar el texto propuesto por el señor Tardà. **(El Señor Tardà i Coma pide la palabra.)** Sí, señor Tardà.

El señor **TARDÀ I COMA**: Señor presidente, un comentario de diez segundos. Yo desearía que no se hicieran interpretaciones basadas en la literalidad de las palabras, y, en segundo lugar, pongo a votación, ya que lo ha aclarado el señor Macias, el texto presentado en forma de proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, ese será el texto que votemos. ¿Alguna aclaración más? **(Pausa.)** Antes de dar paso al punto siguiente, el 7.º, quiero decirles, señorías, que por la hora que es, teniendo en cuenta que quedan dos proposiciones no de ley, es más lógico que estemos a las siete o siete y cinco en disposición de votar que a la hora que inicialmente habíamos previsto, que era las siete y media. Lo digo para que se lo vayan trasladando a aquellos diputados o diputadas que estén en sus despachos a fin de que estén atentos sobre las siete de la tarde para votar. Al comienzo dijimos que podría ser a las siete y media, pero a las siete de la tarde estaremos en disposición de votar.

— **RELATIVA A LA CONCESIÓN DE LA EXPLOTACIÓN DE LA AUTOPISTA AP-9 EN GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001999.)**

El señor **PRESIDENTE**: Damos por finalizado el punto anterior y vamos a entrar en el punto 7.º del orden del día, que es la proposición no de ley relativa a la concesión de la explotación de la autopista AP-9 en Galicia, propuesta por el Grupo Mixto. Tiene la palabra su portavoz del Bloque Nacionalista Galego, señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: En la parte resolutive de esta proposición no de ley proponemos que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a evitar la ampliación de la concesión de la autopista AP-9 de modo que se mantenga la fecha de 2048 para la reversión al Estado de esta importante infraestructura.

Señorías la AP-9, autopista del Atlántico, es una vía fundamental para la vertebración de la fachada atlántica gallega, que es el área de Galicia que concentra mayor población, donde existe la mayor concentración de núcleos urbanos y que concentra también buena parte de la actividad económica de nuestra comunidad autónoma. Piensen ustedes que esta autopista conecta las ciudades y sus entornos urbanos de Ferrol, Coruña, Santiago de Compostela, Pontevedra, Vigo, para conectar en Tui con la A-55, y a través de la A-55 se hace posible continuar ruta a través de vías de alta capacidad por toda la fachada atlántica peninsular, por lo tanto conectar con la red de autopistas portuguesas e ir por autopista a Porto o Lisboa. Digo esto para ilustrar la importancia comunicativa de la AP-9. Pese a ser una autopista de peaje, podemos hablar de la ausencia, a efectos prácticos, a efectos reales, de un itinerario alternativo exento de peaje merecedor de ese nombre. Piensen ustedes que la N-550 entre A Coruña y Tui es casi en todo su itinerario una vía convencional, llena de cruces y de travesías, que hace que los tiempos de viaje, haciendo un cálculo enormemente optimista, sean aun así claramente superiores al doble que si se va por la autopista del Atlántico. Por lo tanto, no podemos considerar la N-550 realmente como un itinerario alternativo, que juegue ese papel, a la autopista del Atlántico. Transformar la N-550 en autovía es un proyecto a muy largo plazo, máxime en el actual contexto de restricciones presupuestarias. En Galicia, y esto es lo que motiva la presentación por parte del BNG de esta proposición no de ley, ha causado alarma la posibilidad de que se llegue a un acuerdo con la empresa concesionaria de esta autopista, la empresa Audasa, perteneciente al grupo norteamericano Itinere, en función del cual se financie la ampliación del puente de Rande, situado en el tramo de autopista que conecta Pontevedra con Vigo y que supondría una inversión de 174 millones de euros, y se financie también la ampliación del tramo Santiago norte-Santiago sur, un

tramo exento de peaje que desempeña el papel de circunvalación a Santiago y cuya ampliación comportaría una inversión de 93 millones de euro. Insisto, ha causado alarma que se pretenda llevar a cabo estos proyectos de ampliación a través de una ampliación de la concesión a la empresa Audasa. Y no es una alarma infundada. En primer lugar, en los Presupuestos Generales del Estado se incluye esta autopista, y por ese motivo no tienen estas actuaciones de ampliación del puente de Rande y ampliación del tramo Santiago norte-Santiago sur dotación presupuestaria en el Plan extraordinario de infraestructuras, que, como muy bien se sabe, se va a financiar con cargo a la colaboración público-privada a través de un régimen de concesión, y teniendo en cuenta que estamos hablando de una autopista concesionada, por lo tanto, conllevaría en este caso una ampliación del periodo concesional. Pero es que además el propio ministro de Fomento anunció el 11 de octubre que la ampliación de la autopista en estos tramos se acometería a través de una prórroga de la concesión de la que disfruta la empresa Audasa.

Yo quiero que ustedes tengan en cuenta estos elementos para la reflexión. En primer lugar, la autopista del Atlántico es un jugoso negoci. Según la web del grupo Itinere, en 2009, Audasa, que es la que gestiona la autopista del Atlántico y, como he dicho, pertenece a este grupo, aportó a las cifras de negocio consolidado del grupo 156 millones de euros en un único año, cuando la inversión en toda la AP-9, desde la puesta en servicio de sus primeros tramos en los años setenta hasta hoy, fue de 1.498 millones de euros. Hagan ustedes las cuentas para llegar a la misma conclusión que yo del jugoso negocio que representa esta concesión a la empresa Audasa, perteneciente al grupo Itinere. La concesión debía expirar, señorías, en el año 2023, es decir, tan solo dentro de trece años, pero resulta que en el año 2000 el Gobierno de Aznar decidió prorrogar la concesión hasta 2048 a cambio de que Audasa financiase la prolongación de la autopista desde Fene hasta Ferrol, un tramo exento de peaje por ser acceso a Ferrol y de escasamente 10 kilómetros. Es decir, desde la apertura del primer tramo de esta autopista hasta el actual límite de concesión los gallegos tendremos que pagar peaje sesenta y nueve años por usar una vía fundamental para nuestra vertebración interna; algo sobre lo que ahora además existe el riesgo de que se pretenda prorrogar. La Ley de Concesiones establece que el tope que puede alcanzar una concesión es de setenta y cinco años. Esto puede hacer inviable el anuncio del ministro de Fomento de ampliar el periodo concesional para que se financien estas actuaciones, a no ser que se pretenda modificar la Ley de Concesiones, y para evitar esto es por lo que nosotros consideramos que esta proposición no de ley y este pronunciamiento del Congreso de Diputados es total y absolutamente pertinente.

Para el Bloque Nacionalista Galego existen otras alternativas posibles para acometer estas actuaciones. En primer lugar, consideramos que como alternativa a la

ampliación del Puente de Rande, como hemos manifestado en distintos debates parlamentarios, se debería priorizar y, por lo tanto, dar impulso a la construcción de la autovía A-57, una autovía alternativa entre Pontevedra y Vigo exenta de peaje y que al mismo tiempo facilitaría una salida rápida dirección meseta a Pontevedra. En segundo lugar, consideramos que se debería asumir con cargo a los presupuestos, —por supuesto hablamos de futuros ejercicios dado que el trámite de los presupuestos para el ejercicio 2011 está casi cerrado— la ampliación del tramo Santiago norte-Santiago sur, dado que estamos hablando de un tramo exento de peaje y que cumple objetivamente un papel de interconexión de las principales vías de entrada y salida a Santiago, un papel de semicircunvalación. En cualquier caso, la alternativa no puede ser, por las razones expuestas, la ampliación del periodo de concesión a la autopista del Atlántico y no puede ser tampoco, por supuesto, pretender pactar con la empresa concesionaria una subida del peaje que los gallegos, insisto, vamos a pagar durante sesenta y nueve años y si se amplía el plazo de concesión lo pagaremos aún durante más tiempo. Estas son las razones que motivan la presentación de esta proposición no de ley del BNG, que además creemos sinceramente que responde a una demanda compartida por buena parte de la sociedad gallega.

El señor **PRESIDENTE:** Para fijar la oposición en nombre del Grupo Parlamentario Popular la diputada doña María Ramallo tiene la palabra.

La señora **RAMALLO VÁZQUEZ:** Yo quisiera manifestar la postura que tenemos, que es conocida porque la hemos manifestado de manera pública, acerca del anuncio efectuado por el ministro de Fomento sobre la ampliación de la concesión de la AP-9 el día 11 de octubre de este año, no fue un día antes ni un día después, fue ese día, no es un tema que se hubiera puesto encima de la mesa con anterioridad ni de manera meditada. Fue en el transcurso de unas declaraciones a la prensa en la inauguración de una de las obras del aeropuerto de Vigo cuando se dijo textualmente: Llegamos ya a un acuerdo con la concesionaria para que podamos hacer frente a la obra. Hablábamos de la ampliación de Rande y a partir de 2014 habrá que buscar formulas que posibiliten, a través de una prórroga o concesión, sufragar los costes de la obra. Y dijo: Haremos la obra de inmediato. Pero no es la primera vez que supedita el ministro de Fomento obras en Galicia a formulas financieras externas. Antes ya había anunciado que el acceso a Alvedro en A Coruña desde la AP-9 estaría condicionado a la rentabilidad de la concesionaria y que para la autovía entre Vigo y Pontevedra, inicialmente proyectada en dos tramos, Pontevedra-O Confurco y Vilaboa-Peinador, con fondos públicos se recurriría finalmente a la fórmula mixta de financiación, a cambio de una concesión de treinta años por la que el Gobierno le pagará un canon anual y la empresa se encargará del mantenimiento y de las

reformas que sean necesarias. La AP-9 es la vía principal de comunicación de Galicia, que vertebró todo el eje atlántico, comunicando las ciudades más pobladas, Ferrol, A Coruña, Santiago, Pontevedra y Vigo hasta Tui. Por lo tanto, quisiera manifestar la importancia de esta infraestructura, que está puesta fuera de toda duda. Pero haciendo memoria recuerdo que fue este mismo año, el 17 de abril, cuando, antes de que el ministro de Fomento tuviera su comparecencia en esta Comisión acerca de los recortes presupuestarios y que afectarían a diversas inversiones, dijo respecto a esta infraestructura algo diferente, que luego cambió, o sinceramente no sabemos si era diferente o era una entrega en fascículos de lo que tiene pensado para acometer, para sacar adelante esta infraestructura.

Los nuevos carriles de Rande, es decir la ampliación de la AP-9 a su paso por Rande, serán para tráfico exclusivo entre Vigo y O Morrazo, los dos carriles nuevos que se hagan. Este proyecto, hablo ahora de abril de este año, fue presentado en Vigo por el ministro de Fomento y lo cifró en 173 millones de euros. Como anuncio estaba bien, pero no decía cómo se iba a financiar. Este descubrimiento de cómo se iba a financiar fue posterior, en el mes de octubre, y lo que sí dijo, que evidentemente no sucedió, fue que se licitaría en diciembre. No sucedió, pero hoy es quince de diciembre, dentro de los primeros quince días de diciembre, por lo que espero equivocarme y no me importaría corregirme si se licitase en los dieciséis días que quedan del mes de diciembre. Dijo además que de licitarse en diciembre la obra se iniciaría en abril de 2011, no sé si por contentar al alcalde de Vigo, que esta vez ya no ha comprometido su palabra a que si no se cumple el plazo no se presentaría a unas elecciones, porque mucho nos tememos que no va a ser así. Ojalá, repito, tuviera que enmendarme a mí misma, corregir mis palabras y aplaudir la actuación. Fue después de esto cuando anunció que se financiaría con la ampliación de la concesión, y sinceramente no sabemos exactamente si hemos llegado al final de dar vueltas con esta actuación.

Dicho esto, creo que es necesario destacar que existen otras infraestructuras que se han consolidado año tras año en los Presupuestos Generales del Estado, —digo consolidado porque aparecen nombradas siempre cada año—, alargándose cada vez más sus plazos de finalización y retirándose cada vez más dinero de su financiación. Hablo de infraestructuras de Pontevedra como la A-57 y la A-59, donde ya el Ayuntamiento de Pontevedra, por unanimidad de todos sus grupos —y cuando digo todos, digo todos—, pide al Ministerio de Fomento que se priorice la alternativa de la A-57, que es la conexión de Pontevedra con la meseta, antes que la ampliación de la AP-9. Lo ha dicho el alcalde de Pontevedra, que es, por poco tiempo, del Bloque, lo ha dicho el Partido Popular y lo ha dicho el Partido Socialista. Pero no quisiera irme mucho más allá cuando, en su día, el anterior presidente de la Xunta, en el año 2008 y la anterior ministra de Fomento, que lo fue durante cinco

años, ya decían claramente que la ampliación de la AP-9 era un objetivo irrenunciable. Es una pena que más de dos años después sigamos hablando de cómo se va a financiar. Y decía más el anterior presidente de la Xunta, decía que vivíamos un terremoto financiero, hablo del año 2008, que la Xunta había tomado medidas para paliarlo y que no se iba a parar la licitación de obra pública porque no iba a conducir a su comunidad al crack.

Volviendo al tema que nos atañe, a la proposición no de ley del BNG acerca de la ampliación de la concesión de la AP-9, el delegado del Gobierno en Galicia, el señor Antón Louro, asustado con la claridad del ministro de Fomento, quiso matizar amablemente su discurso diciendo que no hay nada decidido y recordó que en el pasado se utilizaron ciertas prácticas que el Ministerio de Fomento tiene encima de la mesa, estando entre las posibilidades que se barajan, dijo, esta, la de ampliación de la concesión de la AP-9, dejando por lo tanto abierta la puerta a la esperanza de que había un plan B concreto con otras fórmulas de financiación hasta el momento desconocidas. Creo que tienen un poco de lío, mucha inconcreción y poco dinero para esta obra. En consecuencia, he de decir que estamos francamente preocupados por cómo se van a financiar determinadas obras e infraestructuras vitales para Galicia y por lo tanto le digo al ponente de esta proposición no de ley que va a contar con el apoyo favorable de mi grupo.

El señor **PRESIDENTE:** Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el diputado don Domingo Tabuyo.

El señor **TABUYO ROMERO:** Esta proposición no de ley que nos presenta el Bloque Nacionalista Galego se desarrolla en torno a la importancia crucial que en el dibujo de las infraestructuras viarias de Galicia tiene la AP-9. Esta infraestructura se ha convertido en el eje dinamizador de las comunicaciones que articula y comunica la comunidad de norte a sur y permite también la interrelación con las ciudades y comarcas en la fachada oeste, lo que acumula mayor población, mayor peso industrial, riqueza e indicadores económicos de nuestra comunidad. El desarrollo de la AP-9 a lo largo del eje atlántico, con solución de continuidad a Ferrol por el norte y a Tui por el sur hacia Portugal, ha colaborado al desarrollo económico de Galicia y es el eje dorsal que ha vertebrado el dibujo del diseño de las nuevas infraestructuras viarias, enlaza con las autovías hacia la meseta y ha permitido nuevos desarrollos de accesos a ciudades, vinculando además puertos y aeropuertos. Esta infraestructura viaria nace en el año 1973, cuando se concede su construcción a Autopistas de Atlántico, CESA en aquel momento, y supuso una inversión del entorno de 1.428 millones de euros. El planteamiento de esta infraestructura ha llevado a adoptar grandes soluciones de ingeniería, como ha sido el puente de Rande, un planteamiento espectacular aún en la actualidad, mucho

más en su momento, y durante muchas décadas esta vía ha aportado solución suficiente al transporte de personas y mercancías en función del tráfico existente desde el último cuarto del siglo XX. Hoy, el traje que representa esta infraestructura y en concreto determinados tramos, como el citado puente de Rande, se ha quedado pequeño, y debemos actuar en aportar nuevas soluciones que eliminen cuellos de botella y colapsos en puntos críticos, como el que ya se ha citado. El propio ministro, José Blanco ha manifestado que Vigo necesita la ampliación de Rande en este momento o de lo contrario se abocaría a la ciudad al colapso, y añadió que habría que buscar fórmulas para sufragar los costes y que haremos la obra de inmediato porque hay que resolver un problema que tienen todos los ciudadanos todos los días. Se ha presupuestado en 174 millones de euros la ampliación del puente de Rande para dotarlo de dos nuevos carriles en cada sentido y facilitar así el movimiento de vehículos entre Vigo y O Morrazo. Así mismo, habría que añadir 93 millones de la ampliación de la capacidad viaria de circulación de la AP-9 en Santiago, la relación entre Santiago norte y Santiago sur. Esto no elimina la voluntad y el compromiso de la construcción de la nueva autovía libre de peaje, entre Pontevedra y Vigo, que aportará soluciones a ciudades y viajeros y permitirá interconectar a la Ría de Arousa, Pontevedra y Vigo una alternativa a la AP-9, y se hará con financiación público-privada.

Hay que recordar, que como decía alguien, la memoria es un país lejano pero que no deberíamos perder, y debemos reconocer, por tanto, que a lo largo del tiempo se han adoptado decisiones que han condicionado, el presente y el futuro de la concesión de explotación de esta autopista de peaje a Audasa y que bajo el Gobierno de José María Aznar en España y de Fraga en Galicia en el año 2000 se alargó hasta el año 2048 la fecha de reversión de esta infraestructura. También es destacable que, a pesar de todos los anuncios hechos en algunos momentos por el Partido Popular, ha sido el Gobierno del presidente Touriño el que ha eliminado el peaje de Rande y La Barcala para los ciudadanos de estas zonas. Precisamente, señorías, está ampliación citada, y atendiendo al marco legislativo vigente, imposibilita nuevas ampliaciones de concesión ya que el plazo máximo que contempla la ley es de setenta y cinco años y el acuerdo de febrero de 2000 del Partido Popular agota este plazo al haberlo ampliado hasta el año 2048, los setenta y cinco años. Es evidente que la importancia de esta vía lleva a que se contemple su adecuación ampliando zonas de especial incidencia viaria, nuevos accesos, entronques con vías de alta capacidad y resultando, en definitiva, una estructura que está llamada a seguir jugando un papel esencial en la articulación viaria de Galicia, y tengan ustedes claro que esta ampliación de la que habla la proposición no de ley del BNG no se va a producir, es legalmente imposible, y se buscarán fórmulas, pero claramente esta no. Por lo tanto, nuestro voto será favorable a la PNL que hoy nos presenta el Bloque Naciona-

lista Galego. (**El señor Jonquera Cassels pide la palabra.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jonquera, tiene la palabra.

El señor **JONQUERA CASSELS**: No va a ser para replicar, serán diez segundos nada más simplemente para agradecer al señor Tabuyo y a la señora Ramallo su apoyo, pero de todas maneras voy a aprovechar para desmentir una afirmación hecha por la señora Ramallo: es total y absolutamente falso que el alcalde de Pontevedra piense darse de baja del BNG. (**Risas.**)

El señor **PRESIDENTE**: Creo que no era oportuna la réplica porque el comentario ha sido hecho en tono cariñoso.

— **RELATIVA AL ESTUDIO FUNCIONAL DEL CORREDOR FERROVIARIO DE ALTAS PRESTACIONES MADRID-AVILA-SALAMANCA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001836.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a entrar en el último punto del orden del día. Por tanto, por favor, vayan trasladando a los diputados que sobre diez, doce, quince minutos estaremos en disposición de votar. El último punto del orden del día es el relativo al estudio funcional del corredor ferroviario de altas prestaciones Madrid-Ávila-Salamanca, proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular y cuyo portavoz será don Sebastián González.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Pretendemos con esta proposición no de ley que el Gobierno, en el plazo de quince días, remita a esta Cámara la documentación relativa al estudio funcional del corredor ferroviario de altas prestaciones Madrid-Ávila-Salamanca que en su día se encargó a la empresa Apia XXI. Señorías, esta es una iniciativa que nunca tuvo que llegar aquí, que nunca tuvo que presentarse si el Gobierno, en este caso el Ministerio de Fomento, hubiera cumplido con su responsabilidad y con su obligación de facilitar la información que este diputado recabó en su momento a tenor de lo establecido en el artículo 7 del Reglamento de esta Cámara. Tengo que decir que tampoco en su momento se facilitó ninguna razón que justificase la no facilitación de esta documentación. Muy rápidamente, porque ya hemos tenido oportunidad de debatir el asunto en otras ocasiones en esta Comisión y también está explicado muy sucintamente en la proposición no de ley, quiero referirme a de qué se trata.

El Plan estratégico de infraestructuras y transportes contempla una línea de altas prestaciones para la conexión mediante la alta velocidad Madrid-Ávila-Salamanca. Al objeto de desarrollar esta infraestructura,

en su día el Gobierno encarga una asistencia técnica para la realización de un estudio funcional con el fin de conocer las posibilidades del trazado, sus alternativas, las afecciones medioambientales, los costes y los tiempos de viaje. El estudio se contrata y se adjudica y debería haber sido concluido en enero de 2009. Este estudio suscita un gran interés y expectativas no solamente entre los abulenses sino también entre los salmantinos, porque no deja de ser una infraestructura fundamental que pretendía conectar, como he dicho, por altas prestaciones estas tres ciudades, y especialmente pretendía conocer las posibilidades de la alta velocidad por ese corredor y, sobre todo, también pretendía analizar las actuaciones que deberían ser precisas para mejorar ese trazado de línea convencional a fin de reducir los tiempos de los servicios ferroviarios. Tanto es así, que en septiembre del año 2009 recabamos, mediante un escrito pidiendo información al Gobierno, esta documentación, todos los antecedentes del estudio, al objeto, evidentemente, de posicionarnos al respecto. Pasó el plazo, pasaron los tiempos reglamentarios y ni estudio ni razones del Gobierno por su negativa a entregar esta información, esta documentación. Tuvimos que presentar preguntas escritas, preguntas orales, tuvimos que convertir preguntas escritas en preguntas orales, muchas de ellas las hemos visto en esta Comisión y no hemos conseguido, a fecha de hoy, nada de nada. El secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras compareció en esta Comisión en dos ocasiones, en febrero y en abril de este año, se nos dijo que ese estudio existía, se lo pedimos, pero no nos lo facilitó, hasta que en abril de este año tuvimos que acudir al presidente del Congreso —se dice pronto— para un tema tan intrascendente, en este caso, en cuanto a la formulación de la solicitud para pedir su amparo. Él nos concedió el amparo, el presidente de la Cámara pidió la información al ministerio del Gobierno y tampoco se tuvo en cuenta la petición que el presidente del Congreso hizo al ministro de Fomento.

Señorías, yo desconozco si ustedes han tenido esta misma experiencia, que le hace a uno sentirse impotente, desamparado y limitado en sus derechos y en el ejercicio de sus funciones parlamentarias de control al Gobierno. Es más, el propio ministro del Fomento, en el Pleno de esta Cámara celebrado el pasado día 21 de abril, a preguntas de un diputado de su propio grupo, dijo, textualmente: He tomado la decisión de construir una nueva línea de alta velocidad que conectará Ávila con Segovia. No sabemos qué razones le llevaron a ello, pero lo dijo. Y además nos dijo que en mayo de este año presentaría ya el famoso estudio funcional. Tampoco el señor ministro ha cumplido su palabra empeñada en el Pleno del Congreso. Nuevamente, el señor Morlán, en comparecencia en esta Comisión el pasado 7 de octubre volvió a decir que existía ese informe, volvimos a interesarnos por él, se lo pedimos, se comprometió a entregárnoslo y, eso sí, el pasado 26 de octubre nos entregó estos dos folios, que es todo lo que hace referencia a una infraestructura tan importante como son las alternativas que pueden apli-

carse al corredor ferroviario de Madrid-Ávila-Salamanca, y, sobre todo, a lo que es la gran infraestructura tan deseada en nuestras provincias de la conexión de la alta velocidad. Un estudio que ha costado prácticamente un millón de euros y que, según el contrato de adjudicación, debería entregarse en soporte informático; qué fácil hubiera sido entregar una copia de ese soporte informático. En estos dos folios se dice que se decantan por la conexión Ávila con Segovia a través del corredor actual de la autopista para la alta velocidad, no se dice absolutamente nada de qué ocurre con el tramo de Ávila a Salamanca y no aparece ninguna alternativa para la mejora actual de la línea convencional, que es otra de las reivindicaciones y de los objetivos fundamentales de la provincia de Ávila. Dos folios, folio y medio prácticamente si nos atenemos a su contenido, en los que se nos presenta un cuadro en el que se nos habla de opciones que desconocemos, de afecciones medioambientales que desconocemos, porque, evidentemente, están en el famoso estudio que no se nos quiere presentar.

No voy a entrar en el fondo del asunto, no es el momento, sí que tengo que anticipar que estamos de acuerdo con la conexión de Ávila con la alta velocidad a través de la propuesta que hace el propio ministro, pero queremos saber cuáles son las razones que le han llevado a esa decisión, cuáles son las alternativas que hay, qué afecciones medioambientales tiene y sobre todo qué alternativas no concede el trazado actual. Tuve que desplazarme al Ministerio de Fomento para ampliar la información, se me facilitó una documentación incompleta, porque en esa documentación, a su vez, se remitía a otra serie de estudios que hacían referencia a los estudios que hizo en su día Ineco, en el año 2004, pero que no aparecían para nada en la documentación que se mostró y que resultaba que eran la base del estudio, que, insisto, ha costado casi un millón de euros, para conocer las alternativas que ofrece la línea convencional. Me dijeron que me informarían de esos estudios de Ineco, pero hasta la fecha sigo sin conocer nada al respecto. Seguimos, por tanto, sin conocer nada en cuanto al detalle, en cuanto a las alternativas, a las afecciones medioambientales, a las razones concretas que se basan en las conclusiones de este estudio y la decisión del ministro para optar por esa alternativa; lo que sí conocemos es que no hay ningún estudio de alternativas en el tramo de Ávila a Salamanca. Ojo, en la adjudicación de ese estudio se contemplaba estudiar la línea Ávila-Salamanca, se pagó, porque consta en las certificaciones de pago ese estudio y no aparece nada; alguien, en su momento, tendrá que explicarnos cómo se ha pagado un trabajo que no se ha hecho según una adjudicación. Y, por tanto, no existe tampoco ninguna propuesta para actuar en la línea convencional, para mejorar, que es, insisto, tan importante como la alta velocidad, la línea convencional y los tiempos de desplazamiento Ávila-Madrid.

Termino ya. No hay derecho a tanta obstrucción a nuestra labor parlamentaria, a tanta falta de transparencia

del Ministerio de Fomento. Tengo que decir que en otros ministerios, cuando hemos pedido otra información se nos ha facilitado sin ningún problema; esto es algo que ocurre con el Ministerio de Fomento. Otro caso me ocurrió pidiendo información para conocer las alternativas de la autovía A-51, se me remitió a ver la información en Burgos. Tendré que pedir al presidente del Congreso que me habilite los medios para ir a Burgos a conocer una cosa tan simple como es una alternativa de una actuación.

Señorías, he agotado todas las vías al alcance de este diputado y por eso lamento tener que traer a esta Comisión una proposición no de ley que lo único que pretende es que instemos al Gobierno a que facilite a esta Cámara una documentación que no solamente ha pedido el Grupo Parlamentario Popular, sino que ha pedido también el grupo de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds en los mismos términos que este diputado —no sé si a ellos les han contestado, pero tienen el mismo interés que yo— y a mí, desde luego, no me han contestado. Por lo tanto, pido que se apoye esta proposición, porque yo creo que es algo que afecta a todos los diputados de esta Cámara, y que se nos conceda al menos el amparo de la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Como entiendo que no van a intervenir otros grupos parlamentarios, y antes de proceder a la votación, que va a ser dentro de cinco o seis minutos, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Pedro Muñoz.

El señor **MUÑOZ GONZÁLEZ**: Señorías, el problema de esta proposición no de ley es que tiene una arquitectura reglamentaria compleja porque en el fondo dice el interviniente y el proponente, el Grupo Parlamentario Popular, que ha recabado el amparo del propio presidente para la obtención de aquello que aquí propugna, lo cual no deja de ser un contrasentido, puesto que esta humilde Comisión es difícil que tenga una competencia mayor de algo que él dice ha obtenido por parte del presidente. Por lo tanto, no va a quedar por el Grupo Socialista, no tenga ningún problema el representante del Grupo Parlamentario Popular, no hay ninguna dificultad en la obtención de este documento, que es un documento que en el fondo viene a resolver un problema que generó el Partido Popular en su tiempo del Gobierno de don José María Aznar.

En definitiva, nos encontramos con un estudio funcional encargado, realizado, y que ha dado lugar a algo que los ciudadanos de Ávila veníamos reclamando desde hace tiempo, concretamente desde que el Partido Popular resolvió llevar la línea de alta velocidad por Segovia en vez de por Ávila. Por cierto, con la complicidad de quien hoy nos ha dirigido la palabra, don Sebastián González, que era entonces presidente de la Diputación y decía algo así como: estaremos mejor que alguna de las provincias que tengan AVE. También afirmaba que Ávila no tiene necesidad del AVE. Lo decía el 24 de julio de 2001 y

el 2 de abril de 2001. Claro, de aquello viene esto, y ahora nos encontramos con la necesidad por parte del Gobierno de hacer, lógicamente, un estudio funcional para buscar alternativas a aquel desaguisado, por el cual la Cámara de Comercio de Segovia le dio una medalla al señor Aznar. Y la consecuencia de aquello es que el ministro de Fomento, ante la pregunta que este parlamentario le realizó el 21 de abril, indicó que la solución que devenía de aquel estudio era realizar una nueva línea de alta velocidad entre Segovia y Ávila, una línea de alta velocidad que ya ha sido licitada, cuyo presupuesto del estudio informativo asciende a más de un millón de euros, y que yo entiendo que, una vez que se ha producido la licitación, ha debido producir algún sarpullido a los representantes del Partido Popular y han presentado en esta Comisión, yo creo que para escarnio de ellos, esta iniciativa parlamentaria.

En aquella respuesta parlamentaria, el ministro indicó que esta solución que devenía del estudio —estudio que conoce la Junta de Castilla y León— había sido consultada al consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León. Si el consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León, del Partido Popular, no quiere informar al Grupo Popular de esa iniciativa, no hay ningún inconveniente por parte de nuestro grupo para que se facilite ese estudio a los diputados del Grupo Parlamentario Popular en esta Cámara. En todo caso, creo que lo importante es quedarnos con lo sustancial, no quedarnos en las cortinas de humo, y lo sustancial es que hay una decisión profundamente injusta, donde se hizo valer algo a lo que yo creo que puede haber un cierto derecho por parte de una provincia, pero nunca hay que hacerlo sobre otra. Y es verdad que aquellos que no tenían una infraestructura la han conseguido por la acción decidida de un gobierno del Partido Popular, pero aquellos que tenían la conexión sustancial con el noroeste, que era Ávila, la hemos perdido, también por la acción decidida y el silencio cómplice, cuando no la actuación ignominiosa, de algunos de los representantes, entre ellos de quien hoy nos ha dirigido la palabra, cuando admitía que no necesitábamos la línea de alta velocidad por Ávila.

Para ser breve, señor presidente, y cumplir con el mandato que usted me ha dicho, no hay ningún inconveniente por parte de nuestro grupo en que aquello que la Junta de Castilla y León no quiere dar a los representantes del Partido Popular sea dado y que se vote favorablemente esa iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: Hemos terminado todos los debates de la Comisión de hoy. Imagino que todos los grupos están en disposición de poder proceder a la votación y por lo tanto, a las siete y algunos minutos vamos a votar.

Primera proposición no de ley, relativa al proyecto de autovía A-76, entre Ourense y Ponferrada, que propuso el Grupo Parlamentario Popular. Se ha podido transaccionar una enmienda, que, como es muy breve, voy a leer: Agilización de los trámites, incluidos los medioam-

bientales, en colaboración con la Xunta de Galicia para la aprobación inmediata del estudio informativo y de la licitación de los proyectos de construcción en que se divida el trazado, la consideración de esta autovía como prioritaria y su inclusión dentro del plan de colaboración público-privado para garantizar su ejecución.

Efectuada la votación, dijo

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

Segunda votación, proposición no de ley relativa al estudio funcional del corredor ferroviario de altas prestaciones Madrid-Ávila-Salamanca, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, que se votará en los términos en los que ha sido debatida.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Tercera votación, proposición no de ley relativa al cumplimiento de los servicios de la línea convencional Madrid-Cuenca-Valencia, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular y que se votará en los términos en que ha sido debatida, al no tener enmiendas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Cuarta votación, proposición no de ley relativa a las medidas para impulsar la finalización de las obras de la B-40 entre Viladecavalls y Olesa de Montserrat durante el año 2012, propuesta por Convergència i Unió y que ha tenido una enmienda del Grupo Socialista. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Quinta votación, proposición no de ley sobre la necesidad de proceder a la protección del edificio-estación del ferrocarril Renfe de Sant Feliu de Llobregat, propuesta por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Sexta votación, proposición no de ley relativa al campamento Benítez, de Málaga. Propuesta por el Grupo Parlamentario Popular y que ha sido transaccionada. Como es breve, les leo: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que el Ministerio de Fomento formalice un convenio con la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga que contemple la finalización y los plazos de ejecución para la conversión del campamento Benítez en un parque urbano de uso y disfrute público. Dicho convenio se realizará lo antes posible y contemplará las licitaciones oportunas, que se iniciarán durante 2011.

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

El señor **PRESIDENTE:** Queda aprobada.

Por último, proposición no de Ley relativa a la concesión de explotación de la autopista AP-9 en Galicia. Autor, el Grupo Parlamentario Mixto. Se vota en los términos en que ha sido debatida, al no tener enmiendas.

Efectuada la votación, dijo:

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

Se levanta la sesión.

Eran las siete y diez 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**

