



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2011

IX Legislatura

Núm. 722

FOMENTO

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

Sesión núm. 46

celebrada el miércoles 9 de marzo de 2011

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Sobre medidas para la reforma de la Inspección de la Aviación Civil y la creación de un cuerpo de inspectores del Estado en dicha materia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001023.) 2
- Para la aceleración de las obras de desdoblamiento de la carretera N-II en las comarcas de Girona, especialmente en el tramo entre Sils-Maçanet. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000673.) 3
- Relativa a la ampliación de la línea de ferrocarril Madrid-Logroño. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002023.) 7

— Relativa a la llegada de la alta velocidad a Cantabria. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001628.)	10
— Relativa a la nominación de la estación de ferrocarril de Granada como Mariana Pineda. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001891.) . . .	12
— Sobre el taller central de reparación de Renfe en Valladolid. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001986.)	15
— Relativa a la simplificación, la unificación y la armonización de la normativa referente a la náutica de recreo. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002018.)	19
— Relativa a la finalización de la autovía del Mediterráneo A-7 a su paso por la provincia de Granada. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002026.)	20
— Relativa a la política de peajes de la AP-9 y a la financiación de su ampliación. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/002069.)	23
— Sobre Servicio Postal Universal. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002085.)	27
— Sobre denominación de la estación central de Málaga como «Málaga-María Zambrano». Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002112.) . . .	30
— Relativa al modelo de gestión aeroportuaria y sobre la privatización de AENA. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/002101.)	32

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE MEDIDAS PARA LA REFORMA DE LA INSPECCIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL Y LA CREACIÓN DE UN CUERPO DE INSPECTORES DEL ESTADO EN DICHA MATERIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001023.)**

El señor **PRESIDENTE**: Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Fomento.

Señorías, se plantea a la Mesa unos cambios mínimos que quiero comunicarles, con objeto de que lo tengan presente. Nos habían solicitado los portavoces del Grupo Parlamentario Socialista que el punto 7.º, relativo a la ampliación de la línea de ferrocarril Madrid-Logroño, pudiera pasar al punto 1.º Les tengo que comunicar que a pesar de haberles dicho que sí, no va a poder ser, ya que el portavoz de CiU, que tiene que intervenir en el punto 1.º, tiene que hacerlo a las cuatro y media, por tanto, con una cierta celeridad por su parte, va a exponer el contenido. El punto 2.º queda retirado; el punto 7.º

sobre la línea de ferrocarril Madrid-Logroño, como acabo de indicar, pasa al punto 2.º, y por último, el punto 11.º pasa a ser el punto 12.º y el punto 12.º el 11.º ¿Están ustedes de acuerdo, señorías? (**Asentimiento.**)

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Perdón, señor presidente, quisiera intervenir por una cuestión de procedimiento, si me lo permite.

El señor **PRESIDENTE**: Con cierta brevedad, señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señor presidente, quisiera hacer una breve intervención sobre una cuestión procedimental. En esta sesión de proposiciones no de ley se ha dado la circunstancia de que varios grupos han presentado las llamadas autoenmiendas, que en algún caso suponen una corrección muy sustancial del contenido de las iniciativas originales. Se trata de una práctica que está amparada por el Reglamento y que además se utiliza con cierta fruición por todo el mundo, incluido mi grupo. Solo voy a hacer un ruego a los grupos, con la benevolencia del presidente y de la Mesa de la Comisión. Vamos a intentar entre todos limitar este tipo de prácticas, porque introduce dificultades en el trabajo de todos los grupos, especialmente, como podrán

ustedes entender, al grupo que apoya al Gobierno, ya que tiene que estudiar a fondo la viabilidad económica y práctica de algunas iniciativas. Les solicitaría a mis colegas que en lo sucesivo, si es inevitable llevar a cabo este tipo de prácticas, por favor, trasladen con antelación suficiente a los demás grupos el sentido de su autoevaluación para que tengamos algo más de tiempo para estudiar el contenido auténtico de la iniciativa que va a discutirse. Es simplemente un ruego; no estoy acusando a nadie de vulnerar las normas, porque no se están vulnerando, ni la práctica leal del trabajo parlamentario. Solo les pido que entre todos hagamos ese esfuerzo. Yo me lo apunto en primer lugar.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Simancas, queda recogido. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra.)**
Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Intervendré brevemente, señor presidente.

Esta recomendación del señor Simancas creemos que no viene a cuento, en ningún sentido. Primero, porque estamos respetando todo el mundo el Reglamento; segundo, porque su propio grupo lo practica, y en tercer lugar, porque pasa tanto tiempo desde que registramos las proposiciones no de ley hasta que podemos debatirlas que las circunstancias cambian. Si tuviéramos una Comisión de PNL cada semana, esta situación no se produciría. Por tanto, estas recomendaciones monacales del señor Simancas quedan muy bien para antes o para después de la Comisión, pero no para que consten en el «Diario de Sesiones».

— **PARA LA ACELERACIÓN DE LAS OBRAS DE DESDOBLAMIENTO DE LA CARRETERA N-II EN LAS COMARCAS DE GIRONA, ESPECIALMENTE EN EL TRAMO ENTRE SILS-MAÇANET. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/000673.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Xuclà, portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), para debatir la proposición no de ley que figura en el punto 1.º del orden del día sobre la aceleración de las obras de desdoblamiento de la carretera N-II en las comarcas de Girona, especialmente en el tramo entre Sils-Maçanet.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Señorías, es de gran interés para el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) traer a discusión y a votación en esta Comisión de Fomento una obra que supone el déficit en materia de infraestructuras más importante que en estos momentos y desde hace muchos años se está viviendo en las comarcas de Girona. Casualmente, señor presidente, hoy es 9 de marzo y justamente hace tres años de

la celebración de las últimas elecciones. En la campaña electoral de las elecciones generales del 9 de marzo de 2008 el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) se comprometió a mantener de forma sostenida en su acción parlamentaria en las Cortes Generales, en el Congreso y el Senado, la aportación de la voz del territorio en cuanto a la reivindicación de la culminación de algunas obras básicas para la demarcación de Girona. Somos perfectamente conscientes de que estamos en una época de crisis económica y de recortes, y nada más lejos de nuestra voluntad que plantear imposibles en época de crisis económica. Por ello, algunas grandes obras pendientes en la demarcación de Girona, como puede ser el inicio del túnel de Toses o algo muy necesario como el desdoblamiento de la N-260, no forman parte del primer punto de la prioridad de las infraestructuras pendientes por parte del Ministerio de Fomento. Pero lo que sí forma parte de las prioridades del Ministerio de Fomento —creo que incluso en época de crisis económica y de recortes pero no en época de suspensión del presupuesto de la novena economía del mundo— es el desdoblamiento de una carretera, la N-II, que no solo comunica la frontera francesa con Tordera sino que además es el punto de entrada por el corredor mediterráneo de más de 60 millones de vehículos al año a la península Ibérica. Este desdoblamiento debe prestar un gran servicio al conjunto de la comunicabilidad entre el Estado español y el resto de Europa, pero también tiene una función de vertebración del territorio en el ámbito de la provincia de Girona. Aunque pueda sorprender a alguna de sus señorías, les quiero recordar que año tras año Girona continúa teniendo un lamentable récord, que es ser la provincia del Estado español con menos kilómetros de autovía. Así figura en los anexos de las memorias oficiales del propio Ministerio de Fomento.

Muy brevemente les quiero recordar que el compromiso para el desdoblamiento de la N-II arranca con el anterior Ejecutivo socialista, concretamente con el ministro Borrell, cuando en el año 1995 encarga la redacción del primer proyecto de desdoblamiento. ¿Cuál es la realidad a día de hoy? La realidad es que tenemos casi 7 kilómetros de autovía desdoblada, que son kilómetros ejecutados en la etapa del Gobierno del Partido Popular, y justo hoy, cuando se conmemoran siete años de las elecciones que ganó el Partido Socialista, el balance es cero kilómetros de autovía inaugurada en esta nueva etapa. En honor a la verdad tengo que decir que el Gobierno socialista sí ha licitado dos nuevos tramos, concretamente el tramo entre Fornells de la Selva y Sils-Maçanet, pero que han sido paralizados porque la unión de empresas constructoras de estos dos tramos ha abandonado por distintas razones la obra o se ha rescindido el contrato. Los hechos son que hoy, justo siete años después del nuevo Gobierno socialista, nos encontramos con 7 kilómetros ejecutados por el anterior Gobierno del Partido Popular y con un proyecto iniciado en el año 1995 por parte del ministro Borrell.

Señorías, este es un tema de gran interés para el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y el próximo mes hará un año que este diputado que les habla formuló una interpelación en Pleno —utilizamos un turno de interpelación para un tema territorial— para plantear al ministro de Fomento las medidas que pensaba adoptar el Gobierno para dar un impulso a la construcción del desdoblamiento de la N-II. Fruto y causa de aquella interpelación, el día 27 de abril de 2010 se votó una moción en el Pleno del Congreso de los Diputados, que se aprobó por unanimidad, que contemplaba distintos extremos de los cuales hoy solo quiero destacar uno, el compromiso adquirido por parte del Gobierno del Estado de licitar antes de finalizar el año 2010 los tramos sur de la N-II, concretamente los tramos entre Caldes de Malavella y Tordera, bien sea por concurso, por licitación pública o por el sistema de colaboración público-privada. Entenderán que ante el incumplimiento de aquella moción aprobada por unanimidad el día 27 de abril de 2010, casi un año después planteemos —no en Pleno pero sí en Comisión— al Gobierno el cumplimiento de sus obligaciones, de la palabra del ministro recogida en el «Diario de Sesiones» del Pleno en el que se realizó la interpelación, e instemos al Gobierno a la licitación inmediata de los tramos sur, de los tramos que desde un punto de vista técnico están maduros y preparados para su inminente licitación entre Caldes de Malavella y Tordera, que técnicamente se dividen en tres subtramos, pero no les quiero cansar con lenguaje administrativo.

También queremos instar al Gobierno a continuar con los trabajos del desdoblamiento del tramo norte dentro de la provincia de Girona; esto es, desde la ciudad de Girona hasta la frontera francesa. A nosotros nos preocupa que un tramo ya licitado e iniciado, como es el tramo Medinyà-Orriols, en el cual, de acuerdo con una respuesta parlamentaria del propio Gobierno, ya se han invertido 3 millones de euros entre expropiaciones e inicio de las obras, haya sido paralizado cuando ya tenía un grado de ejecución suficiente. Por tanto, también pedimos impulsar los tramos del norte entre Girona y la frontera francesa, que se permita licitar las obras para que estas se puedan completar antes del año 2015, de acuerdo con algunos compromisos adquiridos por cargos públicos del Gobierno. También queremos explicitar en esta moción que en ningún caso se debe descartar el desdoblamiento de la N-II entre Girona y la frontera francesa y queremos someter a votación este extremo porque en la comparecencia del ministro de Fomento ante esta Comisión el día 22 de julio de 2010, cuando se presentaron los recortes a la luz de la crisis económica y de las restricciones, se planteó el nuevo criterio del Gobierno de no desdoblar carreteras que transcurrían en paralelo a autovías, y es discutible —desde un punto de vista de distancia— si la N-II, que debería comunicar Girona con Figueras y Figueras con la frontera francesa, transcurre paralela o transcurre con unos cuantos kiló-

metros de distancia. Nos gustaría que esto también quedara fijado.

Finalmente, señorías, en esta enmienda, que como decía el señor Simancas es una autoenmienda para actualizar nuestra redacción inicial, lamentamos el incumplimiento de la moción. Somos conscientes de que al grupo de la mayoría no le gusta que deploramos que el Gobierno incumpla un mandato del Congreso de los Diputados aprobado por unanimidad, pero, señorías, nosotros formulamos una interpelación y pactamos una moción en la cual buscamos el consenso y la unanimidad. Aquel 27 de abril del año 2010 algún diputado me señalaba que podíamos haber sacado una moción mucho más contundente dejando al grupo de la mayoría, al Grupo Parlamentario Socialista, en minoría, pero aquel día hicimos un gran esfuerzo de consenso con todos los grupos y con el Grupo Socialista para conseguir un mandato por unanimidad, un mandato muy simple: que antes de finalizar el año 2010 se licitaran los tramos sur de la N-II y que se continuara también con las obras del tramo norte entre Girona, Figueras y la frontera francesa. Por esto, señorías, creo que con un lenguaje parlamentario correcto, el Congreso de los Diputados también puede hacer una declaración de voluntad lamentando y deplorando el incumplimiento de esta moción en una obra que, además, transcurre por una zona en la que lamentablemente se han registrado muchos accidentes mortales y en la que se registra una muy alta siniestralidad con algunos puntos definidos por el Ministerio de Fomento como puntos de alta siniestralidad.

Señorías, no es necesario que me alargue más en la exposición del objeto de esta proposición no de ley. Es la voluntad, casi un año después de aquella interpelación, de recordar al Gobierno el incumplimiento pero sobre todo el deseo de mirar al futuro desde el realismo de saber que estamos en un momento de restricciones presupuestarias; desde el realismo de saber que Girona recibe un gran impacto de inversión con la llegada de la alta velocidad, pero que esta no se construye estrictamente para la demarcación de Girona sino para conectar el conjunto de España con Francia y toda Europa. Por esto, señorías, pido el voto de los distintos grupos y miembros de esta Comisión a favor de algo que es un sentimiento muy mayoritario, por no decir unánime, de la población de las comarcas de Girona, que es dejar de tener este récord de ser la provincia con menos kilómetros de autovía y hacer frente al desdoblamiento de una carretera por la cual circulan mucho más de los 15.000 vehículos diarios a partir de los cuales se recomienda el desdoblamiento de una carretera.

El señor **PRESIDENTE**: Se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Socialista. Va a intervenir como portavoz don Alex Sáez Jubero. Tiene la palabra.

El señor **SÁEZ JUBERO**: Señorías, nuevamente traemos a debate en esta Comisión y también en el Pleno

del Congreso una de las infraestructuras pendientes en Girona no solo más deseada sino más necesaria, como es el desdoblamiento de la A-2. Hemos presentado una enmienda ya que la iniciativa, aunque presentada en 2008, es absolutamente vigente a fecha de hoy para actualizarla. El señor Xuclà ha sido muy prolijo en su exposición de motivos y hacemos nuestras en buena medida las explicaciones que ha hecho sobre el retraso en una infraestructura tan necesaria para Girona. Creemos que nuevamente en esta Comisión de Fomento puede darse una declaración parlamentaria muy rotunda en cuanto a la necesidad de que se active, de que se liciten en este año las obras pendientes y continúe el desdoblamiento de la A-2. Creemos, señorías, que en esta infraestructura nos jugamos como parlamentarios buena parte de nuestro rédito, de nuestra credibilidad, porque es una obra que sufre un retraso muy considerable, aunque ciertamente en alguno de los tramos —como bien ha relatado el señor Xuclà— se debe a problemas en la propia ejecución de la obra. Del mismo modo que en esa moción del año 2010 se llegó a un acuerdo parlamentario de todas las fuerzas políticas para instar al Ministerio de Fomento a la pronta licitación de las obras al sur de Girona, creemos que es oportuno reiterarlo y pedir esta licitación con fecha 2011.

Se ha comentado que es una obra que el conjunto de la ciudadanía y de las organizaciones de Girona creen necesaria; es unánime, como bien ha explicado el señor Xuclà, y el Grupo Parlamentario Socialista así lo considera. A pesar de los ajustes presupuestarios que estamos sufriendo a consecuencia de la crisis económica y financiera que obligó en julio del pasado año al ministro de Fomento a reprogramar alguna de las actuaciones previstas, siempre se ha considerado esta obra como prioritaria en los ejes de carreteras de nuestro país, así como lo son también la A-7 y la A-8. Por tanto, confiamos en la palabra del señor ministro de Fomento y en el Ministerio de Fomento para que esta obra de la A-2, no sea objeto de una reprogramación. Es cierto, y así lo ha dicho el señor Xuclà —ahora que su grupo político también tiene responsabilidades en el Gobierno de la Generalitat— que es obligado en algún caso ser realistas y ajustar el déficit público y por tanto reprogramar algunas obras. Pero queremos dejar claro por parte del Grupo Parlamentario Socialista que la A-2 no es una obra que únicamente afecte a los ciudadanos de Girona, sino que es una gran vía de entrada a Girona, con la importancia del turismo, y también una vía prioritaria de desplazamiento del transporte de mercancías por carreteras mientras no se realice nuestro corredor del Mediterráneo, que afectará también a los ferrocarriles.

Los ciudadanos de Girona son conscientes de la inversión que el Ministerio de Fomento y este Gobierno han realizado en los últimos años en nuestro aeropuerto de Girona, en la alta velocidad, en la mejora de estas infraestructuras básicas para nuestra demarcación, aunque probablemente la máxima prioridad desde hace años continúa siendo este desdoblamiento de la A-2. Por ello,

señorías, señor presidente, hemos presentado una enmienda coincidente en buena parte con lo que ha expuesto el grupo proponente de ser claros en cuanto a que pedimos que esos dos tramos al sur de Girona que están con los proyectos terminados puedan licitarse en este 2011 sobre la base de los Presupuestos Generales del Estado o bien del plan de colaboración público-privada. En cuanto al desdoblamiento al norte, creemos que el tramo que se paró como consecuencia de reprogramación, el Medinyà-Oriols, debería afrontarse con celeridad y pedimos también al Ministerio de Fomento este límite temporal para acabar de desdoblar esta vía para 2015.

Lo que nos piden en Girona es que tengamos acuerdos políticos, como el que fueron capaces de alcanzar en 2010 en la moción a la que ha hecho referencia el señor Xuclà con mi compañero Juli Fernández. También hoy los diferentes grupos parlamentarios debemos alcanzar una nueva declaración parlamentaria. Eso es lo que nos pide el territorio y creo que el Ministerio de Fomento va a cumplir los compromisos que en su día anunció el propio ministro en julio de 2010 en esta Comisión. Pedimos que en cualquier caso no se retrase más porque nos parece que esta es una infraestructura importante para Girona pero también para España.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo quiere fijar posición? **(El señor Gallego Burgos pide la palabra.)** Si no le importa, empezamos primero por el grupo menor.

El señor **GALLEGO BURGOS**: Es que tengo que intervenir en otra Comisión de aquí a cinco minutos. Si ellos no tienen inconveniente...

El señor **PRESIDENTE**: No hay inconveniente. Con brevedad, por favor.

El señor **GALLEGO BURGOS**: Sí, señor presidente.

Lamentablemente volvemos a hablar hoy de otro incumplimiento del Ejecutivo, del Gobierno de España, esta vez respecto al desdoblamiento de la N-II en las comarcas de Girona. El año pasado, como decía el diputado Xuclà, se aprobó por unanimidad una moción en el Pleno del Congreso de los Diputados sobre la necesidad de acelerar las obras en el tramo al que hace referencia la proposición no de ley. Todos los partidos políticos aquí representados van a manifestar que esta actuación es urgente, prioritaria y absolutamente necesaria, por eso todo el mundo respaldó en su momento esa iniciativa. Se instaba a licitar las obras del tramo que nos ocupa antes de finalizar 2010, y nada de nada. La verdad es que ha habido grandes declaraciones del Ministerio del Fomento, incluso del propio ministro, diciendo que esto era una prioridad para el Gobierno de España, pero ha pasado al sueño de los justos. Desde nuestro punto de vista queda claro que el Gobierno no tiene voluntad

política ni recursos presupuestarios para impulsar esta actuación. Es otro daño colateral, es otro efecto colateral de la mala gestión económica del actual Ejecutivo. Antes decía el diputado del PSOE que esto afecta a la credibilidad de los parlamentarios. Efectivamente, afecta a la credibilidad de los parlamentarios, pero de unos más que de otros. Son ustedes los que dicen que van a impulsar ese desdoblamiento de la Nacional II y luego no lo cumplen. Los que sufren esa merma de credibilidad son ellos. Las obras entre Caldas y Tordera son prioritarias, son muy positivas y muy necesarias para la comunicación vial de la zona, para el desarrollo económico y turístico de Girona, para reducir la siniestralidad de las carreteras, para mejorar la vertebración territorial, y es importante mejorar el tramo de mayor envergadura al que hace referencia la proposición no de ley, que es el tramo entre Girona y la frontera francesa. Hay unanimidad, insisto, de alcaldes, de grupos políticos, etcétera.

Es verdad lo que recordaba el diputado de *Convergència i Unió*. Durante los años del Partido Popular se inició este proyecto, se desdoblaron siete kilómetros; se hizo el estudio informativo, se licitó, y se lograron desdoblar siete kilómetros, y es verdad que en siete años de Ejecutivo socialista no se ha desdoblado ni un solo kilómetro. Esa es una prueba clara de que no es una prioridad para el Ejecutivo socialista este desdoblamiento. Yo creo que hay unanimidad en este sentido, y hasta los propios responsables del Partido Socialista en Cataluña lo están reivindicando, lo hacían cuando estaban en el Gobierno y ahora que están en la oposición lo siguen haciendo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que han pedido la palabra? (**Pausa.**) Tiene la palabra el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Voy a ser extremadamente sintético y breve, en primer lugar para manifestar que el Bloque Nacionalista Galego está de acuerdo con la intención manifestada por el Gobierno de revisar el objetivo del PEIT en cuanto a construir autovías alternativas exentas de peaje allí donde existan autopistas de peaje. Creemos que esto forma parte de una política de racionalización de la inversión pública que es siempre exigible, haya crisis económica o no la haya. Pero una cosa es que no se apueste por construir autovías en todos los itinerarios donde ya existen autopistas, y otra cosa es que no existan excepciones que justifiquen autovías alternativas. En Galicia tenemos claros ejemplos. Por poner uno, la saturación de la AP-9 entre Pontevedra y Vigo hace necesario impulsar como autovías alternativas la A-57 y la A-59. Creemos que el desdoblamiento de la Nacional II a su paso por la provincia de Girona es un claro ejemplo, tanto atendiendo al alto volumen de tráfico que soporta como a razones de seguridad. Además entendemos que los compromisos están para cumplirlos. El Congreso de los Diputados se manifestó de manera clara y taxativa en esta Cámara al respecto, y el Bloque Nacionalista Galego anuncia el apoyo a esta proposición no de ley de *Convergència i Unió*.

El señor **PRESIDENTE**: Por último el señor Canet tiene la palabra en nombre de Esquerra Republicana.

El señor **CANET COMA**: También intervendré muy brevemente para decir, como diputado por Girona, que como se ha sido bastante breve, salvo la persona autora de la iniciativa, creo que podríamos haber reproducido el debate de las últimas campañas electorales en la circunscripción de Girona, en las que hemos hablado casi todos de pacto gironí por las infraestructuras; las palabras eran coincidentes antes de las elecciones; los hechos después de las elecciones también lo son, porque no se corresponden con aquello a lo que teóricamente aspirábamos todos los grupos. Como ya se ha reconocido, no ha habido cumplimiento más allá de que los verbos sean más o menos duros en la autoenmienda que ha hecho el Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*), a la que vamos a dar apoyo en el texto que se ha propuesto.

Pensamos que es oportuna, aunque el tiempo desgraciadamente la hace siempre oportuna —y resalto lo de que el tiempo la hace siempre desgraciadamente oportuna—, y se pueden dar situaciones muy curiosas. Por ejemplo, hoy mismo, en nombre de otras cuantas personas, ha hablado uno de los afectados por las expropiaciones en el tramo justo al norte de Girona, entre Orriols y Mediñá, que por razones que podríamos entender en otras circunstancias, pero no en las actuales, y teniendo en cuenta el territorio ya han pasado por la experiencia de ver sus tierras expropiadas, han cobrado una primera parte en depósito, porque se ha entrado ya a trabajar en las tierras, las obras se han iniciado, hay deforestaciones, movimiento de tierras y dudas o negativas al desdoblamiento, con lo cual la situación puede acabar siendo no solamente injusta, sino caótica y seguramente esperpéntica. Girona está harta de incumplimientos y pensamos que ya va siendo hora de que, aparte de las buenas palabras, que agradezco al portavoz socialista, su Gobierno se ponga manos a la obra y cumpla lo que se ha aprobado en otras instancias de esta Cámara, y sobre todo lo que se está proponiendo hoy, y esperemos que también por unanimidad se apruebe el texto de la proposición no de ley de *Convergència i Unió*.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Canet, muchas gracias por su brevedad.

¿Acepta la enmienda, señor Xuclà?

El señor **XUCLÀ I COSTA**: No voy a extenderme. Al grupo de la mayoría le es difícil lamentar y deplorar el incumplimiento, y de acuerdo con la inspiración de algún otro grupo parlamentario y en aras del lenguaje parlamentario que nos pueda unir y a la transición, basándonos en la enmienda del Grupo Socialista, sustituiríamos la expresión siguiente: el Congreso de los Diputados lamenta y deplora, y diríamos: el Congreso de los Diputados recuerda el incumplimiento de la moción. Se mantendría el resto de la moción en sus

términos. Esta es la propuesta de transacción que haremos llegar por escrito a la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: Me la hacen llegar por escrito; tenemos tiempo para que la valoren; en todo caso, estoy viendo signos afirmativos. Confiemos en que se llegue al acuerdo. Damos por concluido este punto del orden del día.

— **RELATIVA A LA AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA DE FERROCARRIL MADRID-LOGROÑO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002023.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos al punto segundo, que es el que aparece en el antiguo orden del día como punto séptimo: proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular relativa a la ampliación de la línea de ferrocarril Madrid-Logroño. Su portavoz será doña Concepción Bravo, que tiene la palabra.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Como mencionamos en la exposición de motivos, en enero de 2004 el Ministerio de Fomento puso en marcha el servicio de ferrocarril Altaria, que permitía a la ciudad de Logroño estar comunicada con Madrid en 3 horas y 40 minutos. Eso era en su origen, en este momento se está retrasando en muchos casos hasta las cuatro horas y algunos días algo más. Eso supuso un gran avance en nuestra red de comunicación con la capital de España, y en estos momentos presentamos esta proposición no de ley porque seguimos ahí: Logroño sigue sin estar comunicada como tenía que estarlo con la capital de España, con Madrid; tenemos este tren, que nos parece muy oportuno e interesante a todos los logroñeses y a todos los riojanos, pero únicamente funciona de lunes a sábado en el sentido Logroño-Madrid, y de domingo a viernes de Madrid a Logroño. Es un verdadero problema, porque no es un tren que circule de forma diaria, y la ciudad de Logroño los sábados y domingos se queda totalmente incomunicada con Madrid vía tren. Es además injusto si tenemos en cuenta que las ciudades de nuestro entorno, similares a la ciudad de Logroño, poseen un servicio mucho más completo y activo, no solamente vía tren, sino también por avión o por otros sistemas, y la ciudad de Logroño queda totalmente discriminada. La ciudad de Vitoria, una ciudad muy próxima a la ciudad de Logroño, tiene seis servicios diarios de ferrocarril. La ciudad de Pamplona, que también está al lado —solo por citar dos ciudades muy similares en casi todo a Logroño—, cuenta con cuatro servicios, con lo cual la única ciudad de toda España que no tiene un servicio diario, es la ciudad de Logroño.

Por eso traemos hoy aquí esa propuesta desde el Partido Popular, para instar a todos los grupos de esta Cámara a que apoyen que ese servicio sea diario, y que además sea un tren simétrico, es decir, que nos permita

ir y volver, algo que pensamos que es sumamente importante, no solo para la ciudad de Logroño, sino también para toda la región, pero sobre todo para la ciudad de Logroño, para apostar por esos nuevos yacimientos de empleo en los que estamos trabajando en Logroño y en toda la comarca, vinculados sobre todo a grandes ejes, a grandes nichos de empleo y de oportunidades, como nuestro importante turismo muy vinculado a nuestro medio rural. La Rioja es una comunidad pequeña, muy cómoda, que se recorre muy bien, pero en este momento carece de infraestructuras. Como digo, es una comunidad muy cómoda, que crece a muy buen ritmo. Creo que son muy importantes esos dos nuevos yacimientos de empleo: el turismo y la diversidad del medio rural, y trabajar en todo aquello que apuesta por la diversificación de nuestro medio rural es importante. Nuestro medio rural lo es, no solo la agricultura y la ganadería, sino todo aquello que tiene que ver con otros sectores del turismo rural, como pueden ser las casas rurales, los restaurantes, la hostelería, ya que mucho de nuestro crecimiento vendrá de esos sectores, de toda nuestra industria agroalimentaria, de todo eso que tenemos y que constituye nuestra riqueza y nuestro gran patrimonio.

A la hora de analizar los puntos fuertes y débiles de nuestra comunidad, uno de los más débiles es la falta de infraestructuras; una falta en todos los campos: una falta de infraestructuras en el tema de las autovías, tenemos una serie de obras en la propia comunidad autónoma totalmente paralizadas, y ahí está la Nacional 120 que no se acaba de desdoblarse, y creo que todavía no se va a llegar a tiempo; la autovía que nos trae desde Pamplona a Logroño, que pensábamos que para abril de 2011 estaría inaugurada, y sigue estando ahí; la ronda sur de Logroño, y la ciudad de Logroño tiene que mejorar todo lo que son los accesos a la ciudad de Logroño, que también sigue parada; le ocurre lo mismo al aeropuerto de la ciudad, donde hay un vuelo al día con la ciudad de Madrid, y de nuevo los fines de semana nos encontramos con que el servicio se queda paralizado. Por tanto nos encontramos con unas grandes posibilidades, pero nuestro punto más débil son las infraestructuras, la forma de llegar a Logroño. Eso es algo que nos dicen muchos de los turistas que nos visitan. No solo es un problema para los riojanos, sino también para los que vienen de fuera, que son a quienes intentamos atraer y que lleguen allá.

Centrándonos ahora en el tema de infraestructuras vía tren, en este momento la alta velocidad no llega a Logroño. Ojalá hubiera estado la alta velocidad que en este momento se queda en Zaragoza, y desde Zaragoza hasta Logroño hay exactamente hora y media, a partir de este lunes costaba una hora y casi cuarenta minutos. La conexión de La Rioja con la red de alta velocidad se planificó en el Plan de infraestructuras del Partido Popular que se realizaría a través de la línea Zaragoza-Castejón-Logroño, que pertenecía al corredor nortenoeste. La longitud de dicha línea en territorio riojano era de 63,1 kilómetros. La situación a marzo de 2004,

que sigue siendo la misma que a marzo de 2011 —aunque ha habido algunas mejoras pero muy pocas—, era que para el tramo Zaragoza-Castejón, de una longitud de 78,4 kilómetros, se encontraba realizado el estudio informativo y quedaba pendiente únicamente la declaración de impacto ambiental. Para el tramo Castejón-Logroño de 70 kilómetros se encontraba realizado también el estudio informativo, y de nuevo nos encontramos con lo mismo. Estamos en el 2011 y nos encontramos casi en la misma situación, aunque algo se ha mejorado ya que el Ministerio de Fomento ha adjudicado los contratos para llevar a cabo el proyecto de construcción del tramo Castejón-Logroño, del corredor cantábrico-mediterráneo de alta velocidad, así como la redacción del estudio informativo para el tramo Logroño-Miranda de Ebro, que en un primer momento no estaba; esta es la única novedad que ha planificado el proyecto socialista respecto a la alta velocidad; es decir, la conexión de Logroño con Miranda de Ebro para enlazarlo con la línea de alta velocidad Burgos-País Vasco, pero la realidad es que este tramo se encuentra en una fase muy inicial de estudio informativo. Con lo cual nos encontramos con que la alta velocidad que estaba prevista en principio que llegara a Logroño en 2010 —y está claro que no ha llegado ya que, insisto, está en Zaragoza todavía—, y que sería una gran oportunidad para todos los riojanos, en 2011 tampoco va a llegar y es probable que no llegue ni en 2011, ni en 2014, aunque la recibiremos con mucho entusiasmo cuando llegue. Hoy de la mano de la alta velocidad llega el progreso, el desarrollo, la cohesión territorial y también la cohesión social, y de eso podemos hablar. Es cierto que esa línea del tren Alvia no es muy frecuentada, y también habría que ver qué medidas podríamos tomar para que los riojanos usáramos mucho más ese tren, pero yo apelo a la sensibilidad de todos ustedes para que no dejen a La Rioja aislada, para que no dejen a La Rioja en esta situación en la que nos encontramos en este momento, y apelo a la sensibilidad de todos los grupos, y en particular al Grupo Parlamentario Socialista, puesto que es un diputado riojano el que va a defender esta propuesta, para que apueste por añadir lo que se solicita en nuestra propuesta, que es una cosa muy sencilla, muy simple y que facilitaría la vida no solamente como he dicho al principio de los riojanos, sino también de la gente que nos visita, puesto que es un destino muy apetecible por mucha gente, ojalá pudiéramos ir y volver todos los días en un AVE a Logroño; creo que todos esos yacimientos de empleo de los que hablaba antes se dinamizarían de una forma espectacular, ya que La Rioja es un destino turístico muy apetecible, cada día más.

Quiero decir que ustedes, y me dirijo en este caso al Partido Socialista, que hablan tanto de política social, de cohesión social y de cohesión territorial —en este caso hablo en nombre de La Rioja, como riojana, y es importante que cada uno hable algunas veces en nombre de su propia comunidad— apuesten por esta inversión, no demasiado amplia, aunque estemos en tiempo de crisis, pero que sí garantiza que los riojanos podamos ir y

volver por lo menos todos los días a Madrid a realizar todo tipo de iniciativas. También me interesa mucho que gente que llega a la capital de España...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Bravo, vaya concluyendo porque ha pasado con creces su tiempo.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Termino, señor presidente.

Simplemente quiero instar a que se apruebe la proposición.

El señor **PRESIDENTE**: Hay una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista que va a defender don Cesar Luena.

El señor **LUENA LÓPEZ**: En primer lugar, quiero esclarecer algunas cosas. La señora Bravo dice: incomunicada, discriminada, aislada. Es falso. Como punto de partida quiero decir que es cierto que en La Rioja, como en muchas comunidades, hay déficits en las infraestructuras. Y no es menos cierto que nunca nadie como este Gobierno desde 2004 ha planificado, ha puesto servicios, y sobre todo ha invertido para que el déficit sea menor y para que podamos decir ahora que estamos en una etapa casi dorada de las infraestructuras en La Rioja, que viene a corregir los verdaderos déficits, desequilibrios —que son de todos los gobiernos, señora Bravo— que especialmente fueron importantes durante el periodo de gobierno del Partido Popular durante ocho años. Esto como primera aclaración.

En cuanto a las comunicaciones con Madrid, y en general, qué es lo que ha hecho el Gobierno socialista y qué es lo que apoya el Grupo Socialista: mejorar y ampliar servicios, planificación, y desde luego inversión, que es como en infraestructuras se miden las cosas, y sabe usted que hemos invertido bastante más en infraestructuras en siete años que el Partido Popular en ocho años de gobierno.

Le voy a citar, porque decía algo de las carreteras, un par de cosas sobre carreteras, antes de meternos con el ferrocarril que es el punto de su iniciativa. La autovía del Camino, de la que ustedes hicieron —y lo sabe— muy pocos kilómetros, que comunica con Madrid a través de Burgos, el año que viene va a estar en servicio. Esto consta en el «Diario de Sesiones», y lo podremos ver, y además sabe que quedan los tramos de su zona, que también en parte es la mía; lo mismo va a ocurrir con la conexión con Pamplona que para 2013 estará lista, con la A-220, la N-232 y la AP-68. No lo ha citado usted, pero acuérdesse de la autovía A-15; ustedes planificaron una autopista —es decir, algo privado—, que ahora está en marcha y que conecta Madrid con La Rioja y también con Logroño a través de Soria, como sabe usted. Por eso, en cuanto a esa filosofía y a esa política de ampliación y mejoras tenemos también la carretera.

Del aeropuerto no voy a hablar porque ustedes saben que tienen una responsabilidad actual en la comunidad

autónoma, y el aeropuerto lo hicieron para que lo inaugurase Aznar, pero se dejaron grandes servicios sin hacer, como el sistema de aterrizaje o los depósitos, y sabe que lo ha tenido que hacer el Gobierno socialista.

Vamos al ferrocarril. Servicios. Se olvida usted de que el 20 de febrero de 2008 se puso en marcha el Alvia. ¡Es que usted se queda en su parte del Altaria, pero es que el Alvia se puso en marcha el 20 de febrero de 2008, y redujo el tiempo de viaje en tres horas catorce minutos, que es el tiempo actual! ¿Qué alguna vez hay retrasos? Seguramente, pero ese es el tiempo actual, tres horas catorce minutos del Alvia. Después se han puesto otros servicios con el entorno: con Salamanca, Zaragoza, Bilbao, Barcelona, A Coruña y con Gijón, en este caso el tren-hotel. Por lo tanto se han ido ampliando otros servicios además de con Madrid.

Con relación a la planificación le voy a hablar solo de un par de asuntos relacionados con la alta velocidad. Le he traído —y además se lo voy a dejar— la licitación de los proyectos de ejecución Castejón-Logroño, y de los estudios informativos de la licitación entre Logroño y Miranda de Ebro, en todo el tramo riojano del tren de alta velocidad del corredor cantábrico-mediterráneo. Son más de 5 millones de euros, 4 millones para los proyectos de ejecución de los cuatro subtramos entre Castejón y Logroño, y aproximadamente más de un millón de euros para los estudios informativos. Después de mi intervención se lo dejo gustosamente. Por cierto, la planificación de alta velocidad en La Rioja vertebró y cohesionó social y territorialmente la comunidad —y hago uso de sus palabras— gracias a la planificación del Gobierno socialista de Zapatero. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Pero qué dices!)** El señor Ayala se pone nervioso, por lo que veo. Pero ya saben que, como decía un compañero, uno decía en Atocha: lléveme hasta el final; y lo dejaban en Logroño. Y en Logroño cortaron y no seguía hasta Miranda. Ahora sigue hasta Miranda y conecta con la Y vasca. Eso lo hicimos nosotros. Esa planificación la hicimos nosotros. **(El señor Macias i Arau: Sí, señor, tiene razón.)**

En relación con la inversión de la alta velocidad no le voy a decir nada que diga el Gobierno socialista, ni siquiera el Grupo Socialista. Le voy a decir lo que dice el Grupo Popular, su grupo. En las enmiendas al presupuesto de 2011, hablando de ADIF, dicen que para el próximo ejercicio 2011 la sociedad estatal cae; tan solo se benefician de importantes incrementos de inversión el País Vasco y La Rioja, esta última por asociación a las obras de la Y vasca. Esta es una enmienda del Grupo Popular. Se lo podrá aclarar igual el señor Ayala. **(El señor Ayala Sánchez: Si supieras leer lo entenderías.)** Y tenemos la base de la alta velocidad en La Rioja, que es el soterramiento. Sabe usted que tenemos seis kilómetros de la primera fase; la segunda y la tercera planificadas y la estación intermodal; soterramiento para el que hay una sociedad donde está el ayuntamiento, la comunidad autónoma, pero soterramiento que se está viendo y que se está viviendo, y que da muchos puestos

de trabajo, que es una de nuestras preocupaciones compartidas en la ciudad de Logroño, también para toda la comunidad, pero fundamentalmente en la ciudad de Logroño. Hasta aquí llega el punto de partida.

Voy a la clave de su propuesta. Usted conoce —porque además lo hemos hablado en días anteriores— cuál es la posición del Gobierno, que es un principio de coordinación, de eficiencia y de sostenibilidad financiera y económica. Usted sabe que este tren ha ido perdiendo el aprovechamiento en casi 11 puntos porcentuales. El último dato que me pasa Renfe es del 33 por ciento de aprovechamiento. Tenemos que conseguir que haya más viajeros, pero para eso tenemos que posibilitar, impulsar, dar facilidades para que haya más viajeros; en definitiva, estimular la demanda. Así seguro que el servicio se consolida. Ese es un reto común entre administraciones que, por cierto, es lo que le propongo en la enmienda que no sé si va a aceptar. Estamos todavía a tiempo de llegar a un acuerdo. Por mi encantado, por el Grupo Socialista encantados de llegar a un acuerdo, pero lo cierto es que la ecuación que tenemos es que dependemos de la evolución del número de viajeros. Más viajeros, más servicio, y por lo tanto más frecuencia. Si tenemos más impulso y más facilidades habrá más viajeros y por tanto más servicios. Esto es lo que le he ido planteando estos días.

Nuestra alternativa es coherente con la política que decía al principio de mejorar y ampliar las comunicaciones y los servicios de La Rioja con toda España, y en este caso especialmente con Madrid. Para eso le proponemos dos puntos. Primero, que hagamos análisis previos de demanda para ver el aprovechamiento e instar al Gobierno a que amplíe el servicio de ferrocarril Logroño-Madrid, y que también implante el tren simétrico, pero hagamos estos estudios con este principio político de coordinación y de eficiencia, y después acordemos apoyar y dar facilidades para impulsar ese servicio entre el Gobierno de España, el ministro de Fomento y la Comunidad Autónoma de La Rioja. Esto es lo que le propongo. No sé si usted está en el todo o nada. En cualquier caso usted elige. Yo le propongo un acuerdo para seguir mejorando y ampliando ese servicio. Si no quiere aceptarlo tendrá una buena disculpa para criticar al Gobierno de España, pero en ningún caso para beneficiar a los riojanos. Así que creo que es el momento para poder ponernos de acuerdo y facilitar este servicio a los riojanos, y usted está en la posición de hacerlo, porque partiendo de su iniciativa —que se la reconozco— nada le obliga a impedir este acuerdo. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo quiere fijar posición? **(El señor Macias i Arau pide la palabra.)** Por *Convergència i Unió* su portavoz el señor Macias tiene la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU**: Simplemente para explicar el voto. Nuestro grupo, si es que no llegan a un acuerdo los dos grupos —en cuyo caso nos parecería

correcto y le daríamos apoyo— se va a abstener, y se va a abstener por un motivo fundamental, quizá en línea con lo que explicaba el portavoz del Grupo Socialista, y es que se trata de un servicio de larga distancia, de largo recorrido, que como las señoras y los señores diputados saben perfectamente está sujeto a una normativa europea por la que no puede ser subvencionado. No es un servicio de cercanías, no es un servicio regional, y por lo tanto es un servicio que debe tener una relación entre la ocupación y el número de servicios. Esta es una cuestión importante. ¿Significa esto que nuestro grupo se pronuncie a favor o en contra de la propuesta de la diputada del Grupo Popular? No. Significa simplemente que me parece que cuando todos hacemos iniciativas debemos tener en cuenta que si hay un tren que está ocupado un 33 por ciento, y pedimos que se hagan dos, la lógica es que tengamos dos trenes ocupados en un 16 por ciento o, si capta algo de tráfico, un 20 por ciento, y esto no es sostenido económicamente, pero además nos llevaría ante los tribunales europeos. Las señoras y los señores diputados debemos ser conscientes de estas circunstancias y me parece lógico contarlos.

De todas las maneras me extraña muchísimo —y aquí quisiera romper una lanza a favor de la señora diputada del Partido Popular— que una ciudad importante, capital de La Rioja, como es Logroño que tiene que tener un buen servicio —si no estoy equivocado está a tres horas y media—, tenga un índice de ocupación tan bajo, y creo que es debido entre otras cosas a que la competencia por carretera le quita tráfico, y a lo mejor habría que hacer una política de precios distinta, porque en definitiva se trata de un libre mercado, pero cuando pedimos más servicios no es pedir por pedir, y el más social es quien más servicios da, porque es que no podemos y nos lleva a un callejón sin salida. Me gustaría introducir esto. ¿Qué podríamos hacer para que haya más servicios pero que se puedan llenar? Es insostenible mover trenes vacíos. Europa no nos deja, es caro, y por eso hay que plantear estos temas con toda su complejidad. En nuestro grupo nos gusta hacer especialmente estas reflexiones.

Finalmente, señora diputada, con todo el cariño del mundo, le pido que cuando ustedes hablen de que están incomunicados no tomen como única referencia Madrid. Madrid es una ciudad muy importante, fantástica, pero en el mundo hay algo más que Madrid. Existen Bilbao, Zaragoza, Barcelona. Medir la comunicación de una ciudad solo por su relación con Madrid creo que es un gravísimo error. Además, si lee los estudios de los expertos en trenes de alta velocidad verá que cuando hay una relación supeditada entre dos ciudades, una más importante que la otra, la que siempre gana es la más importante, ya que va chupando actividades y población. Y lo importante es construir una malla. Por tanto, les diría que por motivos de eficacia y para que tengamos un sistema español de ciudades equilibrado no tengan esta obsesión por que solo existe la conexión con Madrid y lo otro tanto da. Un antiguo diputado socialista presenta mañana un libro aquí en Madrid —por cierto, en

la delegación de la Generalitat—, don Germà Bel, donde les cuenta esto. Puede ser muy ilustrativo. Espero que a partir de las aportaciones de don Germà Bel —que ahora es profesor— todos nos equivoquemos algo menos. Repito, nuestro grupo se va a abstener.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Acepta la enmienda, señora Bravo?

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: La verdad es que, lamentándolo mucho, no la voy a aceptar. ¿Puedo argumentarlo brevemente?

El señor **PRESIDENTE**: No, no puede reabrir el debate, es si la acepta o no la acepta, señora Bravo.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: No la acepto.

— **RELATIVA A LA LLEGADA DE LA ALTA VELOCIDAD A CANTABRIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001628.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ya al siguiente punto del orden del día, que es el que aparece como punto 3.º, proposición no de ley relativa a la llegada de la alta velocidad a Cantabria, presentada por el Grupo Parlamentario Popular y cuyo portavoz será el señor Martínez Sieso. Tiene la palabra.

El señor **MARTÍNEZ SIESO**: Señorías, la verdad es que esta es una de las proposiciones no de ley a las que se refería antes el señor Simancas, una proposición no de ley registrada hace tiempo y que acontecimientos posteriores han hecho que su contenido pierda precisión y actualidad y se haya desfasado un poco. El Reglamento no solo me permite presentar una enmienda de modificación, como hemos hecho, sino que estamos obligados a hacerlo, y es en beneficio no solamente del grupo proponente, sino en general de todos los grupos debatir sobre algo que sea actual y que tenga en cuenta los acontecimientos que se hayan producido entre la presentación de una iniciativa y el debate de la misma.

De lo que no hay duda es de que el propósito tanto de la iniciativa original como de la modificación que se ha propuesto es el mismo, no ha cambiado. Lo que pedimos es, fundamentalmente, que el Gobierno, en concreto el Ministerio de Fomento, aporte en la medida de lo posible —que es muy posible— claridad y certidumbre a la llegada de la alta velocidad a Santander. Señoras y señores diputados, tengo que decir que en la sociedad cántabra hay muchas dudas, se ha instalado una gran desconfianza y una gran incertidumbre en relación con la nueva conexión ferroviaria que ha de unirnos con Palencia. Hay muchas dudas sobre cómo va a ser técnicamente esa conexión, hay muchas dudas sobre cuándo va a ser una realidad y sobre cómo se va

a financiar ese proyecto. Créanme, esa situación de escepticismo no es infundada, sino todo lo contrario; tiene sólidos fundamentos en los hechos, en los antecedentes y en las decisiones del Gobierno socialista que se han publicado, nada más y nada menos, que en el Boletín Oficial del Estado. Me estoy refiriendo, por ejemplo, a hace siete años, al año 2004, cuando en el mes de mayo se suspende y en octubre se anula la licitación del proyecto de ejecución entre Reinosa y Los Corrales de Buelna, que es el tramo principal de todo el recorrido entre Palencia y Santander. Me estoy refiriendo también a los acuerdos adoptados en el último consejo de ministros del viernes 4 de marzo, en los que se autoriza la resolución de los contratos con las empresas adjudicatarias de la ejecución de los subtramos desde Palencia hasta Villaprovedo, que tienen una longitud de 57 kilómetros. No hay un precedente igual en ningún otro proyecto ni en ningún otro lugar de España. Línea de alta velocidad Palencia-Cantabria, paralizada en el año 2004 y cuando parecía que avanzábamos un poco esa línea de alta velocidad ha vuelto a ser paralizada en el año 2011. Han transcurrido siete años y, mientras tanto, no se ha ejecutado ni un solo kilómetro de plataforma. Además, el ferrocarril convencional se para un día sí y otro también entre ambas capitales, Palencia y Santander, por averías en la catenaria, teniendo los pasajeros que iniciar o paralizar el viaje en autobús. Hay que renovar la catenaria en un tercio del recorrido y necesitamos dos años, dicen los responsables de ADIF. La gente, inevitablemente, se pregunta que si solo para arreglar la catenaria en un tercio del recorrido del ferrocarril convencional se va a tardar dos años cuando llevan ya tiempo trabajando en ese proyecto, cómo va a ser posible construir la alta velocidad y llegar a Santander en cuatro años, si además a día de hoy todavía no se han comenzado las obras ni se pueden comenzar pasado mañana. Como ven hay dudas muy razonables y hay un fundamento sólido e importante para el escepticismo.

Sé que al Grupo Socialista le proporciona mucha seguridad el protocolo de colaboración firmado entre el ministro de Fomento y el presidente y la vicepresidenta del Gobierno cántabro el pasado 11 de agosto de 2010, pero a nosotros y a muchos como nosotros, analizando profunda y detalladamente ese protocolo, nos induce a dudar más, a ser más escépticos sobre la verdadera voluntad del Gobierno socialista. Voy a señalar solo algunas razones. En primer lugar, porque ese protocolo es un documento firmado a trompicones para salvar un pacto de gobierno en Cantabria y no para agilizar la ejecución de la alta velocidad de Palencia a Santander. De hecho, lo que hace ese protocolo es retrasarla al dejar en suspenso unas adjudicaciones que se habían realizado y prever que en este año esas adjudicaciones realizadas a empresas y rescindidos los contratos se van a licitar este año. En segundo lugar, porque es imposible que no habiendo comenzado la ejecución de las obras a día de hoy se puedan concluir

para el año 2015 como se dice en el mismo. En tercer lugar, porque el protocolo establece que se seguirá adaptando la actual línea férrea convencional entre Reinosa y Santander y no hay adaptación posible —para cualquiera que conozca la orografía de la zona— para un trazado inaugurado a mediados del siglo XIX. Es una cuestión de concepto. La alta velocidad en ese tramo requiere nuevos trazados, requiere doble vía, requiere unos radios mínimos en las curvas y unas pendientes máximas que, de ninguna forma, se cumplen. Señorías y especialmente señorías del Grupo Socialista, me gustaría mucho equivocarme, me gustaría que se aclarasen las dudas que se plantean. Como se dice en el protocolo, si el objeto es que el AVE llegue a Santander en el año 2015, pienso que hoy no deberían tener ningún impedimento para votar a favor de esta proposición no de ley y, en el caso de que se apruebe, el Gobierno para cumplirla. Este diputado y este grupo se lo agradecerán y estoy seguro de que los palentinos y los cántabros también.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Martínez Sieso ha estado justamente diez minutos, ni un segundo más ni uno menos. Se nota que usted es miembro de la Mesa y cumple el Reglamento. Los demás por favor que tomen nota.

Tiene la palabra la señora Gómez Santamaría.

La señora **GÓMEZ SANTAMARÍA**: Señorías, estamos ciertamente ante una proposición no de ley presentada hace casi un año y es cierto que en este tiempo se han producido muchos cambios respecto a la llegada del AVE a Cantabria. Cambios determinados por la necesidad de analizar una a una las obras previstas por el ministerio y que como todos ustedes saben ha sido necesario llevar a cabo como consecuencia del ajuste presupuestario, pero que aun así van a permitir seguir adelante con las infraestructuras que, como esta línea de alta velocidad, son prioritarias. Creemos que lo más importante que ha ocurrido en este tiempo, el que ha transcurrido desde la presentación de esta proposición no de ley a hoy, es sin duda el protocolo al que ya ha hecho referencia el portavoz del Grupo Popular. Es un protocolo de colaboración firmado en agosto pasado entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de Cantabria para el desarrollo de la línea de alta velocidad a Cantabria. El objeto de este protocolo es impulsar las actuaciones para la llegada del AVE a Cantabria y en él se contemplan los compromisos alcanzados por ambas partes para ello. La línea Palencia-Santander va a ser una línea apta para tráfico mixto de viajeros y mercancías. El primer tramo que va a ponerse en marcha es el comprendido entre Palencia y Villaprovedo; tanto la construcción como la explotación se van a llevar a cabo mediante una concesión y su licitación está previsto que se realice durante el presente mes de marzo, tal y como quedó recogido en el protocolo. Tras la licitación y una vez superado el examen de ofertas, la

selección y la adjudicación de la concesión, el adjudicatario tendrá que realizar los proyectos constructivos y ejecutar las obras de plataforma, vía, electrificación e instalación. En la adjudicación se fijarán los plazos para la puesta en servicio y en cualquier caso estos plazos tendrán que ser conformes a lo que también está firmado en el protocolo.

El segundo tramo de esta obra es el comprendido entre Villaprovedo y Reinosa, que fue sometido a información pública en abril de 2010 y remitido al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino en septiembre del mismo año para proceder a la declaración de impacto ambiental. En este estudio informativo se determinan todos los parámetros geométricos y la inversión que requiere esta línea de alta velocidad y también el trazado está contemplado como apto para el tráfico mixto. Una vez que se disponga de la declaración de impacto ambiental se redactarán los proyectos básicos para poder licitar también bajo la forma contractual de concesión y esta licitación está previsto llevarla a cabo antes de que concluya el año 2012, de acuerdo siempre con lo establecido en el protocolo.

En cuanto al tramo Reinosa-Santander creemos que se han dado dos pasos fundamentales. El primero es también la firma de un protocolo entre el ministerio, la comunidad autónoma y los ayuntamientos de Camargo y Santander, así como Renfe, ADIF y FEVE para la integración del ferrocarril en los municipios de Santander y Camargo. Este era el principal problema que teníamos respecto de la llegada del AVE a Santander. La firma de este protocolo permite instrumentar la cooperación entre las administraciones y estas empresas citadas para la integración del ferrocarril en los municipios que antes he citado, el de Santander y el de Camargo. El coste total estimado de las actuaciones incluidas se acerca a los 690 millones de euros y entre otras actuaciones contempla la unificación de las líneas ferroviarias de FEVE y ADIF en el mismo pasillo ferroviario, la construcción de nuevas estaciones de viajeros en Santander y Camargo, la reposición y traslado a Camargo de las instalaciones ferroviarias auxiliares de ADIF, FEVE y Renfe o la cobertura de las vías entre La Remonta y La Marga y desde La Marga a la nueva estación conjunta de FEVE y ADIF. Se ha dado otro paso fundamental derivado de este como es someter a información pública el proyecto de integración del ferrocarril en Santander para que las personas, las instituciones o las administraciones interesadas puedan formular observaciones sobre la concepción global del trazado y sobre el impacto ambiental. Es decir, a día de hoy el protocolo firmado en agosto del año pasado se está cumpliendo y creo que ciertamente después de numerosas vicisitudes debemos felicitarlos por ello. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

En cuanto a la conexión ferroviaria —otra de las cuestiones que plantea en su proposición no de ley el portavoz del Grupo Parlamentario Popular— de Santander y Bilbao quiero decir que el estudio informativo

se encuentra en redacción, ya está recogido en la planificación vigente y está previsto que se recogerá asimismo en la revisión del PEIT. Esta proposición no de ley que nos han presentado solicita una serie de información, alguna de ella contenida dentro del propio protocolo firmado entre el ministerio y la comunidad autónoma, sobre todo en cuanto a tiempos y fechas. Creo que tanto el portavoz del Grupo Popular como yo misma compartimos el deseo de la llegada de la alta velocidad a Cantabria, creo que compartimos también el dejar este tema como uno de los de confrontación recurrente en la comunidad autónoma y establecer la colaboración necesaria. Una colaboración que, insisto, va a ser muy necesaria para poder desarrollar algunos de los aspectos que he comentado anteriormente y donde intervienen diferentes administraciones como es el caso de la integración ferroviaria en Santander. Nosotros vamos a apostar claramente por esa colaboración. Creemos que la utilización que se hace en algunos casos de este tema del AVE no es siempre la más adecuada, no es por lo menos la más adecuada para defender los intereses de todos los cántabros, creemos que es un tema muy importante que necesita de consenso y lo que vamos a hacer por nuestra parte hoy aquí ante esta proposición no de ley es votarla favorablemente. La vamos a votar favorablemente con la autoenmienda que ha presentado el Grupo Popular, que es una autoenmienda que pretende que se aclaren algunos puntos que debe de contener el informe que se solicita en la proposición no de ley, siempre como ha dicho el mismo portavoz del Grupo Popular en la medida de lo posible, y así será.

— **RELATIVA A LA NOMINACIÓN DE LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE GRANADA COMO MARIANA PINEDA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001891.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Como no hay ningún otro grupo parlamentario que desee hacer uso de la palabra, este punto queda finalizado y pasamos a examinar el que figura como punto 4.º del orden del día, que es una proposición no de ley relativa a la nominación de la estación de ferrocarril de Granada como Mariana Pineda. El señor Pezzi, que nos acaba de regalar una ilustración con este nombre, tiene la palabra.

El señor **PEZZI CERETO**: Señorías, ayer fue el día de la mujer trabajadora y por esa razón pedí a mi grupo parlamentario la inclusión de esta proposición no de ley en el orden del día de la Comisión. Señorías, la razón por la cual hemos hecho la propuesta de que el Ministerio de Fomento —y por tanto ADIF— dé el nombre de Mariana Pineda a la actual estación de ferrocarriles de Granada y a la futura de alta velocidad que está diseñando Rafael Moneo, arquitecto conocido a nivel mundial premio Pritzker de arquitectura, es fundamental-

mente porque queremos contribuir a que las mujeres sean visibles en la vida pública. Ayer cientos de mujeres y hombres se concentraron en la plaza Mariana Pineda para reivindicar a la mujer trabajadora. Llegó incluso Izquierda Unida a subrayar el acto, con la concentración exclusivamente en esta plaza de la capital, la plaza Mariana Pineda, diciendo que es el símbolo de la lucha por la igualdad de las mujeres en la sociedad. Decían: La plaza Mariana Pineda representa la lucha por la igualdad y la libertad de Granada.

Señorías, hoy en el periódico *Ideal* una estudiosa del tema del feminismo ha manifestado lo que algunos partidos políticos defendemos con fortaleza: no queremos mujeres olvidadas, escondidas y silenciadas. Por eso, como hicimos en su momento con el aeropuerto de Granada-Jaén llamándolo Federico García Lorca, como un homenaje permanente al gran poeta asesinado en la guerra civil, queremos hoy reivindicar a una heroína luchadora por la libertad contra el poder absolutista del rey Fernando VII que murió por no querer delatar a sus amigos liberales para los que bordaba una bandera con las palabras: ley, libertad e igualdad. Fue ejecutada por garrote vil el 26 de mayo de 1831. El Parlamento Europeo la recuerda en su entrada principal, a la que llamó entrada Mariana Pineda, y en el Congreso, en esta casa, es considerada en el listado de heroínas de la libertad. Ayúdenme con su voto a que todos los viajeros que lleguen a Granada sepan que hubo una excepcional mujer que murió por la defensa de los valores constitucionales de 1812, por la defensa de los valores liberales de entonces reflejados en esas tres palabras que nos parecen tan inocuas hoy día: ley, libertad e igualdad. Que un gran letrado diga a los viajeros del mundo que llegan a la histórica y patrimonio de la humanidad ciudad de Granada, que allí también vivió y murió una mujer valiente, decidida y excepcional: Mariana Pineda.

Permitidme que en estos momentos —lo he hecho ya— os entregue ese pequeño cuadernillo editado por la editorial granadina Alianza Grupo Género que a manera de cuento intenta dar a conocer la figura de Mariana Pineda a los escolares, publicación sencilla y tierna de Ana y Elvira Muñoz que refleja fielmente el personaje que quiero de nuevo reivindicar. Queremos que lo sepan ya cuando lleguen a la pequeña estación actual, en cuya fachada pone exclusivamente el título de Renfe y que lo sepan cuando terminemos la excepcional estación que Rafael Moneo ha diseñado, de una belleza sorprendente, que dejará ver a todos los viajeros al llegar, resplandecientes, la Alhambra y el Albaicín. Estación de Rafael Moneo, por cierto, que ya está diseñada por encargo de ADIF a la empresa pública Ineco, que seleccionó al arquitecto como experto dado el gran trabajo que había hecho en la estación de Atocha. Mañana el alcalde de Granada se reúne con el ministro de Fomento y esperamos que cuando algo grande y bellísimo se quiere hacer en mi ciudad de Granada, que cuenta ya con el acuerdo del Ministerio de Fomento, de ADIF y de la

Junta de Andalucía, el alcalde del Partido Popular no intente minimizarlo y jibarizarlo por mor de la bancarrota a la que ha llevado al ayuntamiento que gobierna ya durante ocho años.

Creo que pedir altura de miras para ejecutar una estación de ferrocarril que durará cientos de años no es mucho pedir, pero cuando sacas a algunos de los puestos de helados y de poner baldosas en las calles del centro no saben reaccionar. Señorías, en estos momentos el AVE Antequera-Granada está ejecutándose en más del 80 por ciento y estamos trabajando para que en este año todo el trazado de 126 kilómetros esté en obras, cosa que conseguiremos seguro porque la variante de Loja tiene ya una tramitación muy adelantada. Por tanto, quedará pendiente la estación, como ha pasado en Valencia, en Valladolid y en otras ciudades en las que la alta velocidad ha llegado provisionalmente terminando poco después la estación. A cada estación ya se le ha puesto nombre en otras ciudades. En Valencia, Joaquín Sorolla; en Cuenca, Fernando Zóbel; en Málaga, María Zambrano; en Sevilla, Santa Justa y en Huelva quieren llamarla Zenobia Camprubí. Les pido apoyo y rigor. Por favor, no me contesten diciendo que el ayuntamiento puede querer otro nombre porque tengo aquí la declaración del alcalde de la ciudad del Partido Popular, don Pepe Torres, diciendo que estará encantado, dado que fue, según ha dicho, una mujer espléndida cuya figura tiene un gran valor histórico. Espero que el encanto del alcalde haya llegado también a capitalizar las fibras del resto del Grupo Parlamentario Popular. Es posible que algunos digan que me debo dedicar a temas de más enjundia, es posible, pero hoy aquí y ahora me siento orgulloso de defender que una mujer excepcional como Mariana Pineda no sea como tantas otras olvidada, escondida y silenciada.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): He pedido una licencia al presidente de esta Comisión para que, como mujer, me sienta orgullosa de que en la Comisión de Fomento se defienda a una heroína que defendió la libertad y la justicia. Por tanto, muchas gracias por este punto de tanta enjundia.

Pasamos al debate de este punto por el Grupo Parlamentario Popular.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Hoy el Grupo Socialista nos trae una proposición no de ley con la que pretende dar un cambio de nombre la estación de ferrocarril de Granada. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Y digo bien —cambio de nombre—, ya que su denominación es Estación de los Andaluces, formando parte de la historia y de la memoria de Granada, formando parte del patrimonio inmaterial de nuestra ciudad. Por tanto, se hace necesario recordar que la estación de Granada se denominó de Los Andaluces por recoger los trenes provenientes de la línea general de Andalucía y por ser llevada a cabo por la Compañía de los ferrocarriles andaluces. Comenzó a construirse en el año 1861 y su conclusión se produjo cinco años des-

pués. Desde el principio recibió la denominación de Estación de Granada de los trenes andaluces o de la compañía de los ferrocarriles andaluces, abreviadamente conocida por todos los granadinos como Estación de los Andaluces. Por tanto, dicho nombre responde a una justificada y larga tradición histórica en Granada que además ha sido mantenida y puesta en valor por los granadinos desde hace exactamente ciento cincuenta años y que, en modo alguno, Granada puede ahora perder.

Señor Pezzi, se hace, por tanto, necesario exigir el respeto a las singularidades históricas de la ciudad, a todos los elementos componentes de su patrimonio cultural, incluido también los bienes inmateriales como es este caso. Por tanto, eliminar su original denominación es un grave atentado contra la historia de Granada. Este planteamiento no solamente lo recoge el Partido Popular, sino que también quiero manifestar el pronunciamiento por parte de la Asociación Granada Histórica y de la inmensa mayoría de los granadinos que respeta la reciente historia de la ciudad. Es hoy el Partido Socialista el que, a sabiendas de que no es un reclamo de la ciudadanía y que supone un atentado a nuestro patrimonio inmaterial, extrae esta novedad; señor Pezzi, y eso que son ustedes los que se dicen del talante. Además, el hecho de otorgar el nombre de Mariana Pineda a la estación en nada engrandece más de lo que ya está y en lo que merece a la heroína Mariana Pineda, que cuenta con reconocimiento debido, público y notorio por parte de la ciudad de Granada, como es el caso del homenaje que todos los años le rinde la ciudad de Granada o ante la donación por parte del ayuntamiento de la ciudad de un busto de la heroína al Parlamento Europeo en 2003 y que preside la sala que lleva dicho nombre o el que se va a instalar próximamente en el complejo administrativo municipal de Granada o con el edificio del Centro Europeo de las Mujeres Mariana Pineda, donde se ubica la sede del Consejo Municipal de la Mujer. Por tanto, cuenta con ese cariño y ese reconocimiento público y notorio por parte de toda la ciudadanía, en especial del Ayuntamiento de Granada.

Con iniciativas como esta se pone de manifiesto que cuando los socialistas vienen a visitar Granada, como no tienen demasiado que ofrecer, son amigos de estos anuncios. Véase con la señora Fernández de la Vega en este caso o con doña Magdalena Álvarez, que para dotar de un aeropuerto a una provincia hermana y vecina como es la ciudad de Jaén se planta en Granada y al aeropuerto de Granada directamente lo denomina de Granada y Jaén. O recientemente con las visitas del señor Blanco a Granada, sobre las que, a falta de anuncios, por lo menos podemos mostrar nuestra satisfacción por que al fin el ministro se digne recibir al alcalde de Granada.

En las dos últimas visitas de Blanco a la provincia de Granada dio un anuncio. Dijo que cuando se licite la variante de Loja, principal escollo para la llegada de la alta velocidad, se dará una fecha y yo me pregunto: ¿por qué no le recordaron ustedes, por ejemplo, que llevan en

Granada siglos dando la fecha de 2013? ¿Por qué no traen, por ejemplo, una iniciativa reclamando y exigiendo esa fecha? Sé lo que me va a decir, pero echar ahora la culpa a los gobiernos del Partido Popular después de siete años de gestión socialista, la verdad, pone de manifiesto un paupérrimo balance. ¿Es que no tienen más que ofrecer? Le niego la mayor, señor Pezzi. La primera vez que Granada es considerada dentro de la red de alta velocidad es precisamente con los gobiernos del Partido Popular, en concreto, en el PEIT 2000-2007. ¿Cómo es posible que usted haya estado dando todos estos años la fecha de 2013 como fecha de llegada de la alta velocidad y luego nos encontremos en respuesta parlamentaria con que el presidente de ADIF dice que ahora es prematuro dar una fecha de finalización, fecha que, por cierto, tampoco se atreve a dar el señor Blanco? Y digo yo: ¿Por qué no les cuentan ustedes el engaño al que han estado sometiendo a los granadinos durante estos cinco años? Con las necesidades que tiene Granada, ¿por qué no trae el Partido Socialista iniciativas para impulsar nuestras infraestructuras, para finalizar, por ejemplo, la segunda circunvalación, para apostar por la realización del corredor del Mediterráneo, para que la alta velocidad sea una realidad en 2013 o para que la A-7 esté culminada en esta legislatura?

¿Ahora quieren dividir a la ciudadanía y crear la polémica de los nombres? Mientras ustedes intentan introducir la polémica de los nombres, no se habla del pobre balance de gestión socialista durante estos siete años. Señor Pezzi, el alcalde esta mañana ha puesto de manifiesto que en estos momentos para la ciudad de Granada el nombre de la estación es secundario. Para el alcalde de Granada lo prioritario es que la estación se ejecute. Déjense ya de polémicas y no sustituyan el debate de las inversiones por un debate únicamente sobre nomenclaturas. Señor Pezzi, la falta de apuesta por la provincia de Granada es la que les hace traer este tipo de iniciativas que en nada hacen avanzar a nuestra ciudad, porque la heroína Mariana Pineda ya tiene el reconocimiento debido. Bájense de la tribuna de la verdad absoluta, pónganse la ropa de faena y escuchen a los granadinos, escuchen cuáles son sus problemas, sus quejas y sobre todo escuchen cuál es la realidad de Granada. Los diputados socialistas dicen representar a Granada, pero con iniciativas de este tipo demuestran que es una gran desconocida para ellos. Si por un segundo abandonasen su sordera crónica a los problemas reales de esta ciudad entenderían, como lo hace el Partido Popular, que no pasan por cambiar el nombre de una estación sino por realizarla. No pretendan empezar la casa por el tejado traicionando la historia de esta ciudad o su patrimonio inmaterial, cuando ni siquiera hay presupuesto ni plazo. Trabajen por Granada para poder disfrutar de una vez por todas de esta infraestructura que, tras dos legislaturas, el Gobierno socialista no ha sido capaz de culminar.

El señor **PRESIDENTE**: Damos por concluido este punto.

— **SOBRE EL TALLER CENTRAL DE REPARACIÓN DE RENFE EN VALLADOLID. PRESENTADA POR GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001986.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 5.º del orden del día, proposición no de ley relativa al taller central de reparación de Renfe en Valladolid, presentada por Grupo Parlamentario Popular y cuya portavoz será doña Ana Torme. Tiene la palabra.

La señora **TORME PARDO**: El Partido Popular hizo una apuesta valiente por la alta velocidad en España. En el año 2000 el Ministerio de Fomento tomó la decisión de iniciar las obras del tren de alta velocidad que conectaría Madrid con Valladolid. Afortunadamente desde hace tres años disfrutamos de esta gran infraestructura. Los gobiernos del Partido Popular hicieron una apuesta y un plan de alta velocidad para España porque creían que la modernidad de nuestro país tenía y tiene mucho que ver con su vertebración a través de la alta velocidad, pero para ello tiene que haber centros de referencia en tecnología de alta velocidad. Es algo fundamental, tanto para la construcción como para el mantenimiento y reparación de este material. Sin duda el taller de Valladolid tiene que estar ahí; y mucho más el nuevo taller que ahora mismo está en fase de construcción, que entrará en funcionamiento en el segundo semestre de 2012, teniendo en cuenta que será el taller ferroviario más moderno de Europa.

En Valladolid hay una gran tradición ferroviaria. Contamos con profesionales de la máxima cualificación en todos los niveles. Ello ha permitido que precisamente el taller de Renfe, del que hoy hablamos, en nuestra ciudad sea el más polivalente y versátil y en el que se realizan también los trabajos tecnológicamente más complejos. Por ello, a mi juicio y al del Grupo Parlamentario Popular fue un error del Gobierno socialista que en el acuerdo de desarrollo profesional de Renfe del pasado 29 de marzo no se clasificara el taller de Valladolid en la máxima categoría. Fue un error muy perjudicial para el taller y para sus más de 500 trabajadores directos, que a lo largo de más de ocho meses han sufrido una pérdida de su poder adquisitivo respecto a los trabajadores de los dos talleres que se clasificaron en la máxima categoría, el de Madrid y el de Barcelona. Además, la no clasificación en la máxima categoría, que era la que realmente le correspondía, también pudo poner en peligro la carga de trabajo futura de Valladolid, que es algo que defendemos continuamente. Como digo, ha sido un error y un maltrato para Valladolid. Fue un maltrato para nuestro taller y, como decía, un agravio comparativo para los trabajadores. Siendo un taller puntero como es este, no tenía ningún sentido que no obtuviera

la máxima calificación. Ese hecho es algo totalmente injustificable. Lo vemos muy claramente también en la respuesta que me dio el Gobierno a una de las preguntas escritas que he planteado sobre esta misma cuestión. Preguntaba sobre distintas cuestiones pero, entre otras, por los criterios objetivos que llevaron a que el taller de Valladolid no se clasificara como grupo A, en la máxima categoría. El Gobierno me respondía que cuando fue suscrito el acuerdo de desarrollo profesional de Renfe el taller de Valladolid desde el punto de vista de gestión empresarial no presentaba los mismos condicionantes de territorialidad, movilidad del personal y actividad que tenían otros núcleos como Madrid y Barcelona; sin embargo, a continuación se señalaba que el de Valladolid juega un papel estratégico como gran área productiva para el mantenimiento de segundo nivel y para la fabricación. Además se añadía que a corto plazo, con la nueva instalación que se está construyendo, va a ser el mayor y más moderno taller ferroviario. De manera que no se entiende; es totalmente injustificable.

Sin que hayan cambiado las condiciones que el Gobierno plasma en su respuesta escrita, han cambiado la clasificación del taller de Valladolid. Ahora lo han vuelto a poner en la categoría máxima, ha pasado de la A1 a la A. Casualmente se hizo el 17 de febrero, unos días antes de que se celebraran elecciones sindicales. Sea una casualidad o no, quiero decir que la rectificación del Gobierno es una buena noticia, pero tiene que venir acompañada por el mantenimiento de la carga de trabajo y de los niveles de empleo. Son 800 los puestos de trabajo, entre directos e indirectos, que genera el taller de Valladolid. Por eso se ha reclamado el mantenimiento de la carga y del nivel de empleo a lo largo de todos estos meses por los propios trabajadores, por sus representantes sindicales, por el Ayuntamiento de Valladolid —donde se ha debatido y aprobado una moción en este mismo sentido—, así como por parte del Partido Popular. De ahí que yo tenga el honor de presentar y defender esta proposición no de ley.

En ella incluimos unos puntos esenciales. Una vez que el Gobierno ha rectificado, en el primer punto se defiende mantener el taller central de Renfe de Valladolid con la máxima categoría, A, prevista en el acuerdo de desarrollo profesional de Renfe-Operadora aprobado en marzo de 2010, evitando en un futuro el perjuicio que se ha causado durante estos meses al haber sido clasificado como A1 y no dentro de la máxima categoría, A. Como decía anteriormente, en el segundo punto pedimos mantener la carga de trabajo actual y futura, así como la totalidad de empleo directo e indirecto que hoy existe en el taller central de Renfe de Valladolid. Para ello reivindicamos algo que nos parece esencial, que en el marco del Plan estratégico 2010-2012 de Renfe se apruebe un proyecto industrial que garantice el empleo y la actividad del taller de Valladolid. Creemos que eso da estabilidad. Han venido ahora distintos encargos y cargas de trabajo —arreglar los bojjes de trenes de Portugal o el metro de Roma—; todo es bienvenido, pero queremos la estabi-

lidad que da un proyecto industrial que garantiza la carga de trabajo y el nivel de empleo en un futuro.

Además, también se pide convertir el taller de Renfe de Valladolid en el centro de referencia de la alta velocidad, fundamentalmente a partir de la apertura en año 2012 del túnel en ancho internacional que unirá las estaciones de Chamartín y Atocha; este es un dato esencial. La apertura de ese túnel conectando las dos estaciones va a permitir que todo el material de alta velocidad que ahora mismo está en circulación hacia Barcelona y Levante pueda tener acceso al taller de Valladolid. Así, este taller que es puntero en España y que —como dice el propio Gobierno— va a serlo en toda Europa con el nuevo que está ahora en construcción podrá asumir no solo la carga de trabajo de material de carácter convencional, sino que podrá ser el gran centro especializado en la construcción de material de alta velocidad —que ya lo es—, en su reparación y en su mantenimiento. Nos parece un punto esencial.

En el último punto mi grupo parlamentario pide garantizar la ejecución acompasada del proyecto de los nuevos talleres de Renfe de Valladolid junto a sus accesos, de forma que en el segundo semestre de 2012 pueda entrar en funcionamiento el nuevo complejo ferroviario. Es fundamental esta ejecución acompasada, porque de nada nos vale que pueda estar en funcionamiento el taller de Valladolid en el año 2012 —obra que está ejecutando en estos momentos la sociedad Alta Velocidad de Valladolid— si no se ejecuta la variante este de mercancías o, lo que es lo mismo, los accesos al taller. De nada serviría tenerlo construido, si no se favorece el acceso de todo el material que llega ahí para reparar o para construir. Por ello, también pedimos que el Ministerio de Fomento garantice la financiación necesaria para acometer los accesos al nuevo complejo ferroviario, sin que se retrase la ejecución de la variante este de mercancías, conocida como baipás de mercancías. Además hay que tener en cuenta que si el Ministerio de Fomento ejecutara y financiara estas obras de la variante de mercancías a las que se comprometió en 2002, esos compromisos seguirían figurando en los Presupuestos Generales del Estado del año pasado de 2010. Ahí había una fecha de finalización de esta variante por parte del Ministerio de Fomento en el año 2012, cosa que ha desaparecido en los Presupuestos Generales del Estado para 2011, en los que ya se nos habla de trasladar la financiación de esas obras de la variante de mercancías al año 2015; y eso es lo que vemos que puede ser muy peligroso. Por ello la sociedad Valladolid Alta Velocidad está adelantando ahora financiación que correspondería al Ministerio de Fomento. Eso tiene otro perjuicio, que detrae esa financiación de aquellos cometidos que tiene propiamente asumidos, como es iniciar un gran proyecto de integración ferroviaria a través del soterramiento del ferrocarril a la llegada a Valladolid. De manera que si ese dinero, esos 35 y pico millones de euros, que la sociedad Valladolid Alta Velocidad va a tener que adelantar al Ministerio de Fomento los pudiera destinar a su

fin no habría un retraso en el inicio de las obras de soterramiento. Por todo ello, teniendo en cuenta la importancia estratégica que tienen los talleres de Renfe de Valladolid, no solo como decía antes por el empleo que generan, 800 puestos de trabajo entre directos e indirectos, sino también porque es uno de los talleres en estos momentos más importantes de España y en un futuro ese nuevo taller —esperemos que esté en funcionamiento en 2012— va a ser entre punteros el más moderno y el más grande de Europa; por todo ello, pedimos el apoyo a esta iniciativa del resto de grupos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE**: Se ha presentado una enmienda por el Grupo Parlamentario Socialista. La va a defender el portavoz don Emilio Álvarez, quien tiene la palabra.

El señor **ÁLVAREZ VILLAZÁN**: Señorías, el Grupo Parlamentario Popular presentó primeramente una proposición no de ley sobre el taller central de reparación de Renfe de Valladolid, que de no haberse autoenmendado la hubiera calificado de extemporánea en sus peticiones al Gobierno, incomprensible y totalmente injustificada en su exposición de motivos, como explicaré después. El Grupo Popular en primer lugar instaba al Gobierno a clasificar el taller central de Renfe de Valladolid con la máxima categoría, (A), clasificación que ya está garantizada en estos momentos, tras el acuerdo del comité general de empresa con la dirección de la misma de 17 de febrero de 2011. En dicho acuerdo, teniendo en cuenta la evolución de las cargas de trabajo de la base de mantenimiento integral de Valladolid y el consiguiente incremento de la productividad, se aprobó la reclasificación de dicha base de Valladolid pasando de nivel A1 a nivel A, con efectividad desde 1 de marzo de 2011, de lo que todos nos hemos alegrado.

En la enmienda del Grupo Popular en vez de clasificar ya se habla de mantener, pero añaden: evitando en un futuro el perjuicio que se ha causado durante estos ocho meses en que el taller estuvo clasificado como A1 y no como A. Señora Torme, no entendemos por qué se sigue hablando, como en la exposición de motivos, de este perjuicio. No podemos admitir que se siga hablando de perjuicios a Valladolid, cuando realmente la alta velocidad lo que ha traído a Valladolid ha sido beneficios desde el primer momento.

En segundo lugar, piden mantener la carga de trabajo actual y futuro, así como la totalidad del empleo directo e indirecto que hoy existe en el taller de Valladolid, proponiendo que para ello Renfe apruebe un proyecto industrial que garantice el empleo y la actividad del taller de Valladolid, dentro de la nueva división industrial Integria. Señora Torme, sabe que la base de mantenimiento integral de Valladolid se está ya consolidando como el mayor y único centro en el tratamiento, montaje y puesta a punto de bogies del parque de Renfe, abarcando prácticamente a todas las series de material autopulsado, incluyendo los últimos vehículos de alta

velocidad. En este sentido, se está trabajando también activamente en la elaboración de propuestas comerciales en el mercado exterior, y así se ha captado ya para 2011 la reparación y puesta a punto de 144 bogies para los cercanías de Lisboa, operación que se extenderá hasta principios del año 2013. También se ha licitado para la intervención en 396 bogies del metro de Roma, y en estos momentos se halla en fase de adjudicación. Por otro lado, y dentro de los proyectos de accesibilidad de las series de vehículos de Renfe actualmente en servicio, la base de Valladolid ha finalizado los prototipos en la series 594, 598 y 448, todos ellos actualmente en periodo de prueba y homologación; este centro productivo será el que realice los trabajos de accesibilidad del material de las series 446 y 447.

Por otra parte, además de continuar con los trabajos habituales de grandes reparaciones y transformaciones de vehículos, en Valladolid se ha comenzado a realizar el mantenimiento del primer nivel en trenes autopropulsados diesel de la serie 594. Asimismo, se está realizando la formación necesaria para hacerse cargo del mantenimiento del segundo nivel de los trenes de alta velocidad S-103, el cual se realizará cuando los nuevos talleres en construcción tengan los accesos en ancho internacional. Con estas condiciones la base de mantenimiento integral de Valladolid se está consolidando, garantizando las cargas básicas necesarias de mantenimiento de primer nivel, segundo nivel y transformaciones y se está convirtiendo en el referente del mercado como centro de reparación de bogies de material ferroviario. Por tanto, no tenemos nada que objetar si lo que se pretende con esta proposición no de ley es instar al Gobierno para que Valladolid siga siendo centro de referencia de la alta velocidad.

Por último, instaban al Gobierno a garantizar la ejecución del proyecto de los nuevos talleres de Valladolid y de sus accesos en el plazo de 26 meses, que concluiría en el último trimestre de 2011, fecha que ustedes han modificado en su enmienda —como usted, señora Torme, ha explicado adecuadamente—, retrasándola hasta 2012, al igual que les proponíamos nosotros en nuestra enmienda, porque eso fue lo acordado en el último consejo de administración de la sociedad Valladolid Alta Velocidad, de 24 de enero de este año, que contemplaba el plazo de 2012 como fecha en la que el complejo estará operativo. El consejo, del que forman parte el Ministerio de Fomento, el Ayuntamiento de Valladolid, la Junta de Castilla y León, ADIF y Renfe, aprobó también la firma de un préstamo con un consorcio de entidades financieras que avalan la operación, despejando así el futuro de la operación urbanística y dando un impulso definitivo a la integración urbana del ferrocarril en Valladolid y alejando cualquier incertidumbre, por lo que no entendemos las dudas que ustedes a veces siguen manifestando tener. En este mismo consejo, considerando la generación de empleo y actividad, se eligieron una serie de actuaciones a ejecutar, tales como el complejo ferroviario; la conexión del complejo a la red convencional,

tanto en ancho ibérico como internacional a través de la variante de mercancías desde el nudo norte; la obra civil; la vía; la electrificación del tramo estación de Campo Grande-nudo norte en su fase 1; la terminación de las obras de soterramiento de El Pinar de Antequera y las correspondientes obras de urbanización; y el concurso para la redacción de los proyectos de la estación ferroviaria y la estación de autobuses, así como también la obtención de recursos para financiar el resto de la operación a través de los suelos que se liberan en la zona de los talleres. El ritmo de las obras del nuevo complejo ferroviario en fase de ejecución, que fue adjudicado en mayo de 2009 por más de 140 millones de euros, permite asegurar que a lo largo de 2012 estarán terminadas las obras y el complejo operativo, lo que liberará los primeros terrenos del paseo de Farnesio y alrededores, y a partir de esa fecha permitirá que comience la gran operación urbanística de Valladolid que todos, tanto ustedes como nosotros, deseamos. En este punto no entendemos que habiendo una sociedad para estos cometidos, que está realizando los mismos de forma satisfactoria según declaran todas las partes, pretendan ustedes ahora que sea el Ministerio de Fomento y no dicha sociedad quien garantice la financiación necesaria para acometer los accesos al nuevo complejo ferroviario. Respecto a su exposición de motivos, a la que aludía antes como injustificada, señora Torme, no entendemos que sigan hablando, como decía antes, de los perjuicios que el Gobierno socialista ha causado a los intereses de Valladolid. ¿Se refieren a que el Gobierno socialista hizo posible que el AVE llegara a Valladolid en diciembre de 2007 como había prometido? ¿Se refiere a que este Gobierno haya implantado un servicio de lanzaderas Avant que ha beneficiado a numerosos viajeros de menos recursos? ¿Se refiere a que con la llegada del AVE a Valladolid se ha incrementado espectacularmente el número de viajeros? ¿Se refieren a que este Gobierno ha permitido prolongar el soterramiento previsto en un primer momento, haciendo que la zona sur de la ciudad no quede totalmente desvinculada?

Señora Torme, usted sabe que el Ministerio de Fomento se ha visto forzado a expropiar los suelos donde van los talleres nuevos porque el Ayuntamiento de Valladolid todavía no los ha obtenido por gestión urbanística; era lo único prácticamente que tenía que hacer conforme al Convenio de integración ferroviaria, firmado en 2002, y que dos años después de iniciarse las obras de los talleres —casi dos años— aún no ha resuelto. Si el Gobierno de España, señora Torme, estuviera perjudicando a Valladolid y tuviera tan poco interés en los talleres, como se deduce a veces de su exposición de motivos, fíjese qué excusa más fácil hubiera tenido con decir que no podían empezar a hacer los talleres hasta que el alcalde no pusiera los suelos a disposición del ministerio, y hoy las obras estarían sin iniciarse, pero sabe usted que esto no ha ocurrido así. Señora Torme, nadie puede poner en duda que tanto a usted como a mí nos interesa profundamente y haremos cuanto esté en

nuestra mano para conseguir que este proceso finalice lo antes posible y de la forma más beneficiosa para nuestra ciudad. A la vez que instamos también al Gobierno a que haga lo que ya está haciendo, también yo le pido su colaboración para que pidamos a la Junta de Castilla y León que aporte, por ejemplo, para el soterramiento las plusvalías que obtuvo de la Ciudad de la Comunicación de unos suelos junto a las vías en el centro de la ciudad, que usted conoce exactamente igual que yo y que son similares a los que aporta el ministerio para financiar el soterramiento de las vías en Valladolid.

Estamos dispuestos, señora Torme, a aprobar su proposición no de ley, olvidando por supuesto la exposición de motivos, que no podemos compartir. Digo que lo aprobaríamos si usted accede a eliminar lo siguiente: el último párrafo del punto 1, en el que dice: evitando en un futuro el perjuicio que se ha causado durante estos ocho meses al haber sido clasificado como A1, y no dentro de la máxima categoría; el artículo delante de centro de referencia, para que la expresión el centro de referencia quede limitada a centro de referencia, sencillamente; y el último párrafo del punto 3, en el que dice que: para ello el Ministerio de Fomento garantizará la financiación necesaria para acometer los accesos al nuevo complejo ferroviario sin retrasar la ejecución de la variante este de mercancías. Entendemos que sin estos párrafos la proposición no de ley que ustedes presentan no pierde ninguno de sus contenidos fundamentales. Nos gustaría que lo aceptase para poder aprobarla conjuntamente, porque todo ello beneficia a Valladolid.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Torme, ¿acepta la propuesta que le acaba de plantear el portavoz del Grupo Socialista?

La señora **TORME PARDO**: Acepto alguna de las propuestas. Antes tengo que decir que defender el taller de Renfe de Valladolid para esta diputada nunca estará fuera de lugar ni tampoco será nunca algo desfasado, como ha señalado el señor Álvarez. Que hayamos actualizado el texto de la iniciativa porque uno de los puntos que se reivindicaba, afortunadamente por una rectificación de un error del Gobierno, se haya cambiado, bienvenido sea. La verdad es que ya nos acostumbramos a que el Gobierno socialista... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: La acepta por tanto, ¿no?

La señora **TORME PARDO**: ... cuando acierta es precisamente cuando rectifica.

En cuanto a las propuestas que me han hecho para llegar a un texto que podamos aprobar conjuntamente, en el punto 1 se me pide quitar el párrafo relativo a: evitando en un futuro el perjuicio. Ha quedado claro que perjuicio para los trabajadores ha habido, pero si se puede aprobar eliminándolo —el perjuicio existe— lo haremos para que pueda tener el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista. Del punto 2, que estaba totalmente

actualizado ya que el propio señor Álvarez ha dicho que lo va a apoyar —con lo cual nada de iniciativa desfasada—, aceptamos que se elimine el artículo, en el que se hace referencia a: el centro de referencia de la alta velocidad, y que sea centro de referencia, aunque sea contradictorio con la propia posición del Gobierno en preguntas escritas en las que dicen que va a ser el taller más moderno. Si tenemos que decir que es centro y así obtener su apoyo, lo diremos. Y sobre el punto 3 se dice que se suprima la expresión: financiación del Ministerio de Fomento, pero eso no lo puedo admitir porque es un compromiso del ministerio, no de la sociedad Alta Velocidad. Hay distintos compromisos repartidos entre los diferentes representantes en esa sociedad (Ministerio de Fomento, Renfe, ADIF, ayuntamiento, junta). El ayuntamiento ha cumplido con todos sus compromisos, por eso la operación ha recibido recientemente financiación bancaria, pero el compromiso del Ministerio de Fomento que asumió en el convenio que se firmó, tras el cual se constituyó la sociedad Valladolid Alta Velocidad, era destinar 144 millones para la construcción de la variante de mercancías.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Torme, disculpe. ¿Acepta o no acepta? Porque si no va a aceptar...

La señora **TORME PARDO**: No acepto este punto.

El señor **PRESIDENTE**:... diga que no y ya está.

La señora **TORME PARDO**: Señor presidente, no acepto este punto, pero quería razonar por qué.

El señor **PRESIDENTE**: Sigam hablando antes de la votación porque este último párrafo es el único punto que queda sin resolver de su proposición no de ley. Intenten hablar.

La señora **TORME PARDO**: Señor presidente, una pregunta. ¿Podríamos votar separadamente los dos puntos en los que estamos de acuerdo, renunciando a los textos que el señor Álvarez me propone? Y este tercer punto...

El señor **PRESIDENTE**: Si no tiene inconveniente el Grupo Socialista, sí ¿Usted quiere añadir algo, señor Álvarez?

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Seremos nosotros, los proponentes, los que digamos si no tenemos inconveniente.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, es verdad, porque no hay enmienda.

¿Tiene algo que matizar?

El señor **ÁLVAREZ VILLAZÁN**: Muy brevemente haré dos matizaciones a la señora Torme. Yo no he dicho

que sea extemporánea la proposición no de ley; sí que pedía que se catalogase como A cuando ya estaba catalogado como A, pero por supuesto entiendo que quiera defender los talleres. Faltaría más.

El señor **PRESIDENTE**: Pues intente...

El señor **ÁLVAREZ VILLAZÁN**: Una matización más. No he dicho que se suprima la aportación o la financiación del Ministerio de Fomento, sino que no solo sea el Ministerio de Fomento el que garantice —por eso, entiendo que podría aceptarla perfectamente, señora Torme— esta operación; que sea la sociedad Valladolid Alta Velocidad, que ya está funcionando y perfectamente bien, incluso como se deduce —la señora Torme lo sabe— por las palabras del propio alcalde de Valladolid que alaba la labor de la sociedad, la que también garantiza, pero sin que nadie aporte o quite la aportación que tiene comprometida.

El señor **PRESIDENTE**: Hecha la matización, les pido, por favor, que, como queda tiempo todavía para votar, intenten concretar ese aspecto y si se llega a un acuerdo lo trasladen por escrito a la Mesa.

Damos ya por finalizado este punto.

— **RELATIVA A LA SIMPLIFICACIÓN, LA UNIFICACIÓN Y LA ARMONIZACIÓN DE LA NORMATIVA REFERENTE A LA NÁUTICA DE RECREO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002018.)**

El señor **PRESIDENTE**: Entramos en el punto 6.º: Proposición no de ley relativa a la simplificación, unificación y armonización de la normativa referente a la náutica de recreo, presentada por el Grupo Socialista, cuyo portavoz, el señor Simancas, tiene la palabra.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Efectivamente, esta proposición no de ley tiene como objeto el respaldo de los representantes del pueblo español a una actividad económica y social muy relevante a nuestro juicio, la náutica de recreo. ¿Por qué? Porque entendemos que la náutica de recreo constituye un ámbito de actividad con potencialidades extraordinarias en el orden económico, en el orden social y sobre todo en lo que tiene que ver con la generación de puestos de trabajo en nuestro país. La náutica de recreo, deportiva, de ocio puede ser una veta importante de generación de empleo para nuestro país.

España goza, es obvio, de una situación geográfica y de un clima muy interesante para el desarrollo de este tipo de actividades. Tenemos además cerca de 8.000 kilómetros de costa que suponen, como es lógico, también una oportunidad de desarrollo significativo para esta actividad. De hecho, durante los últimos años se ha producido un crecimiento importante en nuestra flota de

recreo con una media de 12.000 embarcaciones matriculadas por ejercicio. La estructura empresarial en desarrollo en este ámbito conforma uno de los pilares de lo que se ha venido en llamar turismo de calidad. Insisto, potencialidad en cuanto a actividad económica y potencialidad en cuanto a generación de empleos de calidad. En estos momentos las estimaciones apuntan a más de 5.500 millones de euros de valor añadido bruto en el sector y cerca de 115.000 empleos directos e indirectos por ejercicio. Existen ciertos prejuicios. Soy plenamente consciente de que todavía existen en algunos ámbitos de la sociedad española ciertos prejuicios con relación a esta actividad, todavía se asocia a sus usuarios y sus empresarios con las gentes más pudientes del país. Yo entiendo que en buena medida se trata de un prejuicio falso. Hay embarcaciones y embarcaciones. Hay embarcaciones de náutica de recreo para gente pudiente y otras para gente menos pudiente. Entiendo que se trata de una actividad que se ha generalizado lo suficiente como para ir retirando este tipo de prejuicios. De hecho, en otros países de nuestro entorno no existe ese prejuicio y la sociedad, y sobre todo la estructura económica, se está aprovechando de esta veta de empleos más que interesante. Lo que proponemos es que sigamos esa senda que ya han iniciado otros países de nuestro entorno.

¿Qué reclaman al Estado los usuarios, los empresarios del sector? Reclaman un tratamiento normativo específico, simplificado y armonizado, es decir, un tratamiento normativo propio, que no esté enmarcado en las leyes generales de la actividad marítima, piden que la normativa dispersa se simplifique y se aclare, y piden cierta armonización respecto a los países de nuestro entorno para poder competir en condiciones razonables. También se solicita un marco fiscal equilibrado; para hablar en plata, menos impuestos para poder ser competitivos. Entendemos que es una solicitud razonable.

Ya se han hecho algunos esfuerzos desde el Gobierno. En la exposición de motivos de nuestra proposición no de ley se cita el Real Decreto 973/2009, de titulaciones profesionales de la marina mercante. A través de este decreto se posibilita a los titulares de los carnés correspondientes el ejercicio de otras actividades que no son propiamente de recreo, tales como excursiones marítimas, transporte de pasajeros, pesca no deportiva, etcétera. Parece que es una reivindicación del sector bastante extendida, o lo era, ya cubierta por este decreto. También se ha promulgado el Decreto 685, del año pasado, sobre el permiso temporal de embarcaciones de recreo, una especie de matrícula verde que también estaba siendo reclamada por el sector. El último decreto reseñable es el Real Decreto 1435, sobre abanderamiento y matriculación de embarcaciones de recreo, que se negoció con el sector, que al parecer incorpora una modernización administrativa importante.

En definitiva, señorías, de lo que se trata es de profundizar en este trabajo. Queda mucho por hacer todavía para simplificar, para especificar, para armonizar la normativa aplicable a náutica de recreo. Tenemos que

equilibrar su tratamiento fiscal, por decirlo suavemente. De lo que se trata es de darle un fuerte respaldo, un impulso, a este sector, porque —insisto una vez más— está en el *leitmotiv* explícito de esta iniciativa. Queremos que esta actividad logre para nuestro país altas cotas de desarrollo económico y de generación de empleo. En nuestro país hay potencialidades de sobra. Pongamos de nuestra parte lo posible.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijación de posiciones tiene la palabra la señora Montesinos, portavoz en este punto del Grupo Popular.

La señora **MONTESINOS DE MIGUEL**: Yo aún no salgo de mi asombro al escuchar al señor Simancas esa defensa a ultranza del punto que nos ocupa. Yo leía hace un momento cómo hace escasamente un año y medio en el Senado se presentaba una iniciativa que venía a solicitar precisamente un tratamiento fiscal similar al del resto de los países de nuestro entorno, algo que no sucede en España, y lamentablemente el Grupo Parlamentario Socialista se opuso. Además, sus compañeros, los del Partido Socialista de Cataluña —difícil de entender cómo se ubican en el Senado, pero al fin y a la postre compañeros—, por boca de la que en ese momento ejercía la portavocía, decían algo tan clarificante como esto: en una situación como la que estamos viviendo, presentar una moción para ayudar a comprar embarcaciones de recreo y pasarse el veranito tostadito con la paella en la playa me parece de vergüenza. Estas son algunas de las palabras con las que expresó la senadora del PSC, Judith Alberich, su negativa a la moción presentada en el Senado por el Partido Popular y que pedía lo que en parte hoy recoge la proposición del Grupo Parlamentario Socialista. En cualquier caso, señor Simancas, bienvenido sea. Lo que también nos deja cuando menos asombrados es que cuando se trataba de la Ley General de Puertos, y a instancias e iniciativa del señor Ayala, del Grupo Parlamentario Popular, mi portavoz en esta Comisión, al que usted conoce sobradamente, con el que han tratado y han pactado numerosas leyes, usted se negó sistemáticamente a que se incorporara a ese texto cualquier referencia parecida o similar a la que recoge hoy la proposición no de ley. Por tanto, insisto, bienvenido, señor Simancas. Ya era hora.

Aparte de eso yo quería hacer algunas reflexiones importantes, porque este Gobierno, y por tanto el Grupo Parlamentario Socialista, ha entendido siempre la náutica de recreo como una actividad absolutamente residual, de las clases altas. Por supuesto, nada más lejos de la realidad, porque, como usted bien decía —ahora, que no entonces—, esta actividad deportiva engloba, entre otras, la vela, la pesca deportiva, el windsurf, el buceo, etcétera. Y no olvidemos que en España el 85,45 por ciento de los barcos matriculados tienen menos de 8 metros de eslora, solo el 3 por ciento es mayor de 12 metros, y sin embargo estamos legislando y tratando fiscalmente a este sector en base a una realidad que lamentablemente no

existe, la del gran yate. Han caído ustedes del guindo y parece que vamos a empezar a retomar la senda que nosotros iniciamos.

Se está olvidando usted de la realidad social y económica que hay detrás de este sector, compuesto de pequeñas y medianas empresas con una media de 18 empleos, con una facturación de 4 millones de euros y que aporta 1.057 millones de euros al valor bruto en España, generando por tanto 113.737 empleos locales, muy por debajo de nuestros vecinos, como son Italia y Francia. Italia, por ejemplo, genera 650.000 y Francia 300.000, precisamente gracias a la modificación de su sistema fiscal y por supuesto a una normativa bien diferenciada. Lo que esperamos es que de verdad haya esa apuesta decidida que ustedes hoy vaticinan, pero queremos que sea algo más, que sea un compromiso claro. El duro tratamiento fiscal que sufre en este momento la náutica en España es el mayor de toda Europa. Como dice Javier Campos, no se trata de beneficiar a la náutica de recreo, sino de no penalizarla. Se está penalizando, y lo que estamos haciendo es cargarnos el turismo náutico, que se desvía fundamentalmente hacia Italia, Francia o Croacia. No podemos olvidar que un país como el nuestro, con 5 millones de parados, con una industria de turismo que supone el mayor motor económico para la mayor parte de las comunidades autónomas, tiene una normativa y una fiscalidad absolutamente en desventaja con el resto de Europa. Por tanto, viremos cuanto antes y consigamos alcanzar el objetivo que supuestamente recoge esta proposición no de ley.

Por eso vamos a votar favorablemente a esta iniciativa, que esperamos no se quede en un brindis al sol, sino que suponga un compromiso real, que se materialice en una política global del Gobierno orientada al desarrollo del sector —es decir, en materia de turismo, de puertos, fiscalidad, etcétera—, en una equiparación fiscal con el resto de países de nuestro entorno, en una reducción de trabas administrativas en el registro —titulaciones, etcétera— y por supuesto en el impulso y el desarrollo de una industria náutica deportiva y de recreo en España, incluyéndola en los programas de I+D+i, exportación, etcétera. Una vez más, bienvenidos, señores del Grupo Parlamentario Socialista, porque rectificar es de sabios.

— **RELATIVA A LA FINALIZACIÓN DE LA AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7 A SU PASO POR LA PROVINCIA DE GRANADA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002026.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto octavo del orden del día: proposición no de ley relativa a la finalización de la autovía del Mediterráneo A-7 a su paso por la provincia de Granada, presentada por el Grupo

Parlamentario Popular, cuya portavoz, señora De Santa Ana, tiene la palabra.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Traemos esta iniciativa a la Comisión de Fomento puesto que, tras prácticamente dos legislaturas de Gobierno socialista, en mi provincia, en la costa de Granada, aún falta por culminar la autovía del Mediterráneo. Hoy, los populares buscamos el compromiso político y las garantías para ver finalizada la A-7 en esta legislatura, algo reclamado por los ciudadanos, por los empresarios de la costa, por los hosteleros y por los agricultores. Buscamos y deseamos el apoyo favorable del Partido Socialista. Somos conscientes de que ese voto favorable a esta iniciativa supondrá un impulso y un compromiso político que hoy más que nunca es necesario. Buscamos con ello concreciones, realidades y garantías, porque la costa de Granada no puede, no debe y no se merece esperar más la finalización de la autovía del Mediterráneo. Recientemente, el ministro Blanco visitaba la costa de Granada y nos decía que la A-7 estaría culminada en 2012, después, eso sí, de continuos retrasos y de continuos cambios de fecha a lo largo de la legislatura. Todos recordamos el compromiso socialista para finalizar dicha autovía del Mediterráneo en el primer semestre del año 2009. Posteriormente, se nos anunció que sería en el año 2010, y ahora, 2012. Pues bien, tiene que ser en esta legislatura; por tanto, como máximo en marzo del año 2012. El señor Blanco también hacía en dicha visita un vago anuncio sobre un tramo que es importantísimo, La Gorgoracha-Puntalón, tramo rescindido hace más de un año, anunciando que su licitación tendría lugar a lo largo de 2011. Hoy, con el apoyo de los socialistas pedimos y buscamos que se adjudique en un plazo nunca superior a tres meses. Llevamos durante toda la legislatura pidiendo que se avance, pidiendo que se concrete. El Partido Socialista debe postularse hoy con su voto, si de verdad va a ser así. Hoy nos acompaña en la Comisión de Fomento el alcalde de Motril. Desde el Partido Popular venimos haciendo todo lo que está en nuestra mano para que la A-7 sea una realidad, como lo es hoy la presencia de este alcalde en la Comisión de Fomento del Congreso.

El pasado 27 de junio, la ciudadanía salía a la calle. Los empresarios de la costa, liderados por el alcalde de Motril, vinieron a Madrid, pero el ministro no quiso en ningún momento recibirles. Tampoco los diputados socialistas granadinos se ofrecieron a hacer de intermediarios. Fue fruto del encuentro con el Partido Popular la iniciativa que hoy estamos debatiendo. Hoy, el Partido Socialista tiene una gran oportunidad. Bienvenidos son a las reivindicaciones del Partido Popular si con ello se hacen realidad. No nos importa que estemos a dos meses y medio de unas elecciones municipales. Bienvenidos son. Confiamos en que no venga hoy el Partido Socialista a decir que esa realidad ya existe, a decir que está prácticamente ejecutada, cuando la realidad palpable por todos los ciudadanos de la costa es la contraria. No hay

más que asomarse a los tramos y comprobar la alarmante ausencia de trabajadores. Los ciudadanos lo están viendo con sus propios ojos y son también los ciudadanos los que lo vienen denunciando. Permítanme que haga una comparativa con una provincia hermana como es la provincia de Málaga. Málaga ha ejecutado en tan solo dos años dos tramos de su híperonda. Cuando el ministro Blanco visitaba recientemente esta provincia, se comprometió con todos los malagueños a que estaría finalizada en 2011. Se comprometió también a que el peaje de Las Pedrizas también tendría lugar para esa fecha, 2011, algo de lo que el Partido Popular, y en especial esta portavoz, se congratula. Pero lo que queremos es el mismo trato, el mismo compromiso y el mismo impulso político para la provincia de Granada. Por ello, con esta iniciativa pedimos al Gobierno de España que declare la actuación de carácter prioritario, que adjudique en un máximo de tres meses el rescindido tramo de La Gorgoracha-Puntalón. Pedimos también que se remita en el plazo de un mes un informe al Parlamento, donde se detalle la planificación de los trabajos que todavía están pendientes de ejecutar, que se nos concreten las fechas y las inversiones pendientes de cada uno de los tramos, porque también hay otro tramo importante que nos preocupa sobremanera, como es el tramo Carchuna-Castell de Ferro. En general, lo que le pedimos al Gobierno de España es que ponga al cien por cien todos los tramos de la autovía.

Hay otro punto importante. La costa de Granada está sufriendo la crisis económica como la sufren los ciudadanos del resto de España. Hay familias cuyos territorios fueron expropiados que todavía están esperando el pago de las expropiaciones. Le exigimos también al Gobierno que ese pago de las expropiaciones se haga al cien por cien y, cómo no, ese compromiso para que se pueda finalizar en esta legislatura.

Señores del Partido Socialista, el voto favorable de esta iniciativa puede suponer un inmenso cambio para la costa tropical. La finalización de la A-7 a su paso por la provincia de Granada pasa por el impulso político, por poner dinero encima de la mesa y por solucionar inmediatamente los problemas que hay en estos momentos. Vengan a apoyar lo que nosotros llevamos tiempo defendiendo, lo que llevamos reivindicando durante estas dos legislaturas. Bienvenidos son si deciden sumarse a este carro. Por ello, hoy tienen una oportunidad única que es votar favorablemente esta iniciativa. Nosotros no vamos a parar de abrir los brazos, no vamos a parar de dar oportunidades para trabajar en el mismo sentido, y lo ponemos de manifiesto trayendo esta iniciativa a la Comisión de Fomento. Ahora bien, es fundamental la adjudicación de La Gorgoracha-Puntalón en tres meses como máximo, ya que si no sería imposible cumplir plazos, si no sería imposible llegar a marzo de 2012 con la autovía finalizada. Y si no fuese así, nosotros esperamos que el Partido Socialista en Granada coja de verdad esta bandera y venga a Madrid con todos los ciudadanos de la costa a exigir al Gobierno socialista el

compromiso que hoy con su voto favorable se puede firmar, que no es otro que el compromiso con la costa de Granada. Dentro de tres meses tienen la primera oportunidad de demostrar si verdaderamente están por la labor.

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

El señor **PEZZI CERETO**. Señorías, permítanme que haga una observación preliminar. El Grupo Parlamentario Popular, a sabiendas de que el artículo 64.1 del Reglamento de la Cámara dice que las sesiones de las comisiones no serán públicas, ha pedido que asista a esta Comisión el alcalde del Partido Popular, don Carlos Rojas, que en un comunicado de su ayuntamiento dice que ha presentado una proposición no de ley con la diputada que acaba de intervenir. **(La señora De Santa Ana Fernández: La he presentado.)** Y nos amenaza con que si no votamos a favor, las movilizaciones van a continuar. Tenor literal de un comunicado del Ayuntamiento de Motril, del alcalde que nos acompaña hoy. Quiero que conste el precedente admitido por especial cortesía del presidente, que respeto, que en período preelectoral como en el que estamos puede dar lugar a situaciones de manipulación de esta Cámara que no creo que sean de recibo. En cualquier caso, me llama la atención que un alcalde del Partido Popular, el de Motril, tenga tiempo para vernos debatir en directo en Madrid, con lo caro que vale venir, teniendo disponible Internet y sabiendo, como sé, su nula gestión municipal, porque ha dejado de realizar sus compromisos electorales, como, por ejemplo, el centro de ocio para mayores, el centro comercial del Cortijo del Conde, las siete mil plazas hoteleras que dijo que iba a gestionar, el tranvía desde San Antonio a la playa, la construcción de mil viviendas de protección oficial y el desarrollo de Playa Granada. ¿Y ha abandonado todos los barrios y esta labor que prometió en su programa electoral para venir a vernos debatir a los diputados, algo que puede hacer sencillamente desde el ayuntamiento por Internet? **(El señor Ayala Sánchez: Al tema, señor presidente.)** Creo que, otra vez, se nos quiere manipular, y la diputada es experta en estos temas. En este caso se nos quiere decir, de nuevo, que toda la culpa la tienen Zapatero y Griñán, y en este caso el ministro Blanco y el Gobierno socialista. El alcalde que nos ha traído la diputada nos tiene acostumbrados a buscar fotos y a componer su figura para intentar dar la sensación de superactividad y hoy aquí las diputadas y los diputados somos los figurantes de su carnaval perpetuo. No crean que estoy disgustado, en modo alguno, es mi forma de ejercer la política como servicio público, con rigor, seriedad, solvencia y no dejándome manipular.

Señorías, la autovía del Mediterráneo, la A-7, es la vía de gran capacidad más larga de la red de carreteras del Estado, recorre el litoral de cuatro comunidades autó-

nomas —Cataluña, Comunidad Valencia, Murcia y Andalucía—, 1.180 kilómetros entre Barcelona y Cádiz, de los que están en servicio 925 kilómetros. **(El señor Ayala Sánchez: Gracias a ti.)** No se puede venir aquí diciendo que Granada es la única que no tiene... De 1.180 kilómetros entre Barcelona y Cádiz están en servicio solo 925. En todas las comunidades faltan algunos tramos; por ejemplo, en la Comunidad Autónoma de Valencia faltan por finalizar 60 kilómetros y en Andalucía 50, en la provincia de Granada, que son el objeto de esta proposición no de ley. Le debo recordar que cuando ganamos las elecciones generales en 2004 había once tramos sin finalizar entre Nerja y Adra, los once que se encontró el Gobierno de Aznar ocho años antes, es decir, no hicieron nada en el trazado, cero patatero. **(El señor Ayala Sánchez: No, Zapatero.)** En la primera legislatura socialista se puso en obra todo el trazado de los once tramos y se fueron acabando algunos. En la actualidad están en servicio cinco tramos, uno más —el Guadalfeo-Lobres— está ultimándose y de los cinco restantes, cuatro están ejecutándose con el llamado modelo alemán de pago aplazado hasta la entrega de la obra y a un quinto, el Gorgoracha-Puntalón, se le rescindió el contrato a la empresa adjudicataria que había presentado un modificado de más del 80 por ciento del valor de la obra cuando tenía ejecutado el 75 por ciento del total. En estos momentos se ha terminado de nuevo el proyecto constructivo de finalización, está pendiente de nueva licitación, teniendo partida presupuestaria en los Presupuestos Generales del Estado de 2011 y compromiso del Ministerio de Fomento de hacerlo en el primer semestre de este año.

Señoría, las restricciones económicas en el Ministerio de Fomento no afectaron a la A-7 en la provincia de Granada, pero las empresas que tenían por el método alemán cuatro de los tramos pendientes solicitaron consolidación de precio, fijación de fecha de pago y cuantía de los intereses por el pago aplazado. En estas circunstancias, el ministro de Fomento visitó las obras el 2 de febrero de 2011 y se comprometió a tener conectadas en 2012 Almuñecar, Salobreña, Motril, Torrenueva y Carchuna, además de sacar a licitación el tramo que faltaba y aclarar los expedientes de los cuatro tramos del método alemán. El Consejo de Ministros de 4 de febrero, dos días después de la visita a Motril, acordaba la autorización del pago del precio, año e intereses de tres tramos: Lobres-Taramay, Carchuna-Castell de Ferro y Puntalón-Carchuna, por una cuantía de 235 millones de euros por la obra y 12,5 de euros de incremento por la compensación financiera. Siete días después, el 11 de febrero, el Consejo de Ministros acordó el cuarto tramo, Polopos-Albuñol, con un coste de obra de 151,9 millones y una compensación financiera a la empresa de 9,6 millones de euros. En nueve días, en dos consejos de ministros sucesivos, 387 millones de euros en obras y 22 millones de compensación financiera. Tomen nota, por favor, por si alguien cree que estamos en operaciones de maquillaje y obras de menor cuantía. En total para la

parte granadina de la A-7 se van a dedicar 1.000 millones de euros. **(El señor Ayala Sánchez: ¿Dónde están?)** Sí, 169.000 millones de pesetas. Granada es la provincia donde más se ha invertido en carretera desde el año 2004, 1.300 millones de euros en total por parte del Ministerio de Fomento. De la A-7 queda solamente en este momento sacar a licitación el tramo Gorgoracha-Puntalón, ya ejecutado en más del 75 por ciento y saben que la Unión Europea obligaba a rescindir el contrato porque el modificado era superior al 80 por ciento. El ministro se ha comprometido a sacarlo de forma inmediata y estoy convencido de que lo va a hacer. En este contexto quiero recordar que el PP presentó en diciembre de 2010 esta proposición no de ley sobre la A-7 en el marco de la movilización electoralista que estaba realizando el alcalde de Motril, Carlos Rojas, para tapar sus vergüenzas, manipulando una llamada mesa de las infraestructuras de la costa que solo pretendía generar bronca y mal rollo y en la que solo está representado el Partido Popular, al contrario de la posición de la Cámara de Comercio de Granada y Motril y la Asociación de empresarios de la costa, Aecost, que ha mantenido una actitud de búsqueda de soluciones y diálogo.

Esta proposición no de ley no tiene ya sentido y debería retirarse pero somos conscientes de que no lo van a hacer. Ha venido hasta el alcalde a Madrid a vernos debatir y a hacerse una foto con los diputados para sacar pecho diciendo: Le hemos obligado a hacerlo, con Arenas y Rajoy; y otras excentricidades que no tengo tiempo de poner en evidencia. Bobadas. Aquí votamos libremente y si no fuera así, cuando tengamos que votar con la parte de atrás llena de concejales, alcaldes y vecinos para ver qué vamos a votar y poniendo por escrito la amenaza de que si no votamos lo que ellos quieren se van a movilizar, esto no será el Congreso de los Diputados; sería una asamblea de cualquier lugar donde las normas no se cumplen. Hay que tener mucho cuidado. Pero nosotros queremos ser magnánimos, el ministro se ha comprometido. Yo no le voy a cambiar el ADN a la señora diputada ni mucho menos al alcalde ni a otros políticos de la derecha en la forma de hacer política. El Grupo Socialista podría votar en contra de la iniciativa por inútil y pedir respetuosamente a los otros grupos que no participaran en este ejercicio electoralista grosero, pero la secretaria general del Partido Socialista de Granada y nuestro portavoz han considerado preferible —y así lo asumo— votar a favor de lo que ya se ha comprometido por parte del Ministerio de Fomento y, personalmente, del ministro para no dejarle la menor duda a la ciudadanía de Granada de que todos los extremos que se le han ocurrido al PP están ya contemplados y, por tanto, no tenemos ningún problema en asumir la propuesta y votarla favorablemente. Les mandaré, señorías, la interpretación que harán en los medios de comunicación de la costa tropical de la presencia aquí de su alcalde para que se rían un rato conmigo **(El señor Ayala Sánchez: No, nos reímos de ti.)** y vean los personajes y el uso de las instituciones democráticas como

el Congreso de los Diputados por algunos. **(Aplausos. La señora De Santa Ana Fernández pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora De Santa Ana, no tiene la palabra. Está en el uso de la palabra quien le habla. Por tanto, por favor, permítame intervenir.

Señoría, a efectos de información, los artículos 64.1 y 202.3 del Reglamento, basándome en una consulta efectuada en su momento a la secretaria general, facultan a los presidentes de comisiones para poder autorizar la presencia —permítame, señor Pezzi— en las sesiones de asesores, etcétera, y también de personas ajenas a la Cámara. Habiendo tenido entrada en la Comisión un escrito presentado por el Grupo Parlamentario Popular en el que no solo se refleja la petición del alcalde, sino también de parlamentarios de la Cámara andaluza, es por lo que esta Presidencia ha entendido que debería ceder ante esa petición, ya que se trata de un parlamentario de otra Cámara, en este caso autonómica. Por tanto, vamos a poner las cosas en su sitio, no se trata de que esto se convierta en un circo, donde pueda venir todo el mundo —como se ha dicho—, sino representantes de una Cámara como es la nuestra pero en Andalucía, señor Pezzi. Por tanto, creo que hay que poner las cosas en su sitio, no es que se haya querido traer a cualquiera, sino que se trata de un representante de la Cámara andaluza. Quiero dejar las cosas en su sitio. Basándome en el Reglamento, este presidente tiene esta potestad y no me arrepiento en absoluto de haber autorizado a un representante de la Cámara andaluza a estar aquí para un tema de Andalucía.

Doy por cerrado este tema; no tiene la palabra, señora De Santa Ana. Se ha debatido el punto. **(El señor Ayala Sánchez: No se puede sobrereactuar. Hay mucho machismo.)**

— **RELATIVA A LA POLÍTICA DE PEAJES DE LA AP-9 Y A LA FINANCIACIÓN DE SU AMPLIACIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/002069.)**

El señor **PRESIDENTE**: Entramos en el punto número 9, relativo a la política de peajes de la AP-9 y la financiación de su ampliación, presentado por el Grupo Mixto, cuyo portavoz, señor Jorquera, tiene la palabra.

El señor **JORQUERA CASELAS**: En primer lugar, a ver si se tranquiliza un poco esta Comisión para poder centrarme en la defensa de esta proposición no de ley del Grupo Mixto, a iniciativa del Bloque Nacionalista Galego. Proponemos que el Congreso de los Diputados inste al Ministerio de Fomento en primer lugar a realizar las gestiones necesarias ante la concesionaria de la autopista gallega AP-9 para que incluya un programa de descuentos a los usuarios de esta vía, a semejanza del que ofrecen otras concesionarias de autopistas. Y, en

segundo lugar, a buscar fórmulas de financiación de la ampliación de la AP-9 que no pasen por la modificación de la vigente Ley de concesiones para ampliar el periodo de concesión ni por el incremento del coste de los peajes, que están ya entre los más altos de las autopistas existentes en el territorio del Estado. Por lo tanto, traemos de nuevo una proposición no de ley relativa a la autopista del Atlántico, la AP-9, después de que esta Comisión aprobase el pasado 15 de diciembre otra proposición del Bloque Nacionalista Galego en la que se instaba al Gobierno a evitar la ampliación de la concesión de explotación de esta autopista de modo que se mantenga la fecha de 2048 para la reversión al Estado de esta importante infraestructura.

Permítanme recordar algunos de los argumentos expuestos en aquel debate y exponer las razones que nos llevan a presentar esta nueva proposición. La AP-9 es una vía fundamental para la comunicación de la fachada atlántica gallega desde Ferrol hasta Tui, desde donde tiene continuidad con las autopistas portuguesas. Por lo tanto, es una vía fundamental para la comunicación del área donde se concentra la mayor parte de la población de Galicia y también la mayor parte de la actividad económica de nuestra comunidad. No existe una vía alternativa a la AP-9 que pueda considerarse tal, teniendo en cuenta que la N-550 es una vía lenta con continuas travesías urbanas, que obliga a emplear unos tiempos de viaje en el mejor de los casos que duplican los de la autopista del Atlántico, aun teniendo en cuenta —si me permiten ustedes la ironía— el nuevo límite de 110 kilómetros por hora que pesa para la circulación en autopistas y autovías. Además, la transformación de la N-550 en autovía es un proyecto a muy largo plazo. La AP-9 representa un jugoso negocio para la concesionaria. Audasa aportó en el año 2009 una cifra de negocio consolidado de 156 millones de euros al grupo Itínere, al que pertenece; es decir, 156 millones de beneficios en un solo año, cuando la inversión total en esta infraestructura en sus casi cuarenta años de existencia no alcanzó los 1.500 millones de euros. La concesión de esta autopista data del año 1973 y la puesta en servicio del primer tramo data del año 1979. La concesión inicialmente debía expirar en el año 2023, pero por decisión del Gobierno Aznar se amplió la concesión hasta el año 2048, de manera que cuando venza la concesión los gallegos habremos pagado peaje durante nada más y nada menos que sesenta y nueve años.

Después de que esta Comisión instase al Gobierno a evitar la ampliación de la concesión han surgido distintas informaciones que apuntaban a que se están estudiando formas de financiación de la ampliación de la autopista en dos de sus tramos. Por un lado, el puente de Rande, sobre la ría de Vigo, que conecta las dos márgenes de esta ría; conecta por lo tanto la ciudad de Vigo con la península de O Morrazo. Y, por otro lado, la ampliación del tramo Santiago norte-Santiago sur. Y entre esas formas de financiación, según estas informaciones, se contemplaba la posibilidad de modificar la Ley de Con-

cesiones para hacer posible una nueva renovación de la concesión más allá del límite legal de setenta y cinco años o bien estudiar una posible subida de peajes para que la concesionaria anticipase esta inversión y la recuperase a través de esta subida de peajes. Nosotros, señorías, entendemos que hay otras alternativas posibles para acometer esas ampliaciones sin recurrir a una modificación de la Ley de Concesiones para ampliar la concesión ni autorizar una subida de las tarifas establecidas en el peaje.

En el tramo Santiago norte-Santiago sur consideramos que se debe acometer esta ampliación con cargo a los Presupuestos Generales del Estado de futuros ejercicios, dado que estamos hablando de un tramo exento de peaje que hace la función de circunvalación a la ciudad de Santiago conectando entre sí los principales accesos a esta ciudad. Por lo que respecta al puente de Rande, entendemos que lo que habría que hacer es priorizar la construcción y puesta en servicio de las autovías A-57 y A-59 como alternativas gratuitas a la AP-9 entre Pontevedra y Vigo, dado el alto grado de saturación que tiene la AP-9 en este tramo. Por eso creemos que es necesario insistir en esta Comisión en que no se debe modificar la Ley de Concesiones. Sesenta y nueve años pagando peaje es más que suficiente. Una autopista tan importante para la vertebración interna de Galicia, una autopista que ya ha proporcionado pingües beneficios a la empresa concesionaria debe revertir al Estado cuando se agote al actual límite de la concesión. Por lo que respecta al precio del peaje, la política debe ser diametralmente distinta a autorizar nuevas subidas para financiar estas actuaciones.

Señorías, permítanme que ilustre esta afirmación con algunos datos. El peaje entre A Coruña y Vigo, las dos ciudades más importantes de Galicia, cuesta más de 8,5 céntimos por kilómetro, cuando la tarifa más frecuente en la red de autopistas existente en el Estado español es de 8 céntimos el kilómetro. Como apuntaba recientemente en un reportaje un importante periódico gallego, si al coste del peaje entre las dos ciudades le sumamos el gasto medio de combustible, sin necesidad de sumar otros gastos de mantenimiento del vehículo, el coste total del desplazamiento por autopista entre A Coruña y Vigo es superior al de ir en AVE de Madrid a Valencia en clase turista. Y tengan ustedes presente que entre A Coruña y Vigo hay una distancia por autopista de 152 kilómetros, entre Madrid y Valencia, de 391, y les recuerdo que no existe una vía alternativa a la AP-9 merecente de ese nombre, teniendo en cuenta la situación de la N-550, y además los ciudadanos gallegos aun tendremos que esperar para ver concluido el eje atlántico ferroviario en todo su itinerario entre ambas ciudades. Además, señorías, esta autopista tampoco cuenta con un programa de descuentos que sí aplican otras concesionarias para rebajar el coste del peaje a determinados colectivos como jubilados, desempleados o personas con discapacidad, o bien a los usuarios que lo utilizan a diario o un número determinado de ocasiones al mes. Estos programas los

tienen todas las autopistas existentes en el territorio del Estado español con algunas excepciones.

Una excepción es la referida autopista del Atlántico que motiva esta proposición no de ley; otra excepción son las autopistas de peaje existentes en Galicia de titularidad autonómica. Por eso nos alegramos de que el presidente Feijóo se haya sumado públicamente a la demanda de que se aplique esta política de descuentos en la AP-9, pero nos sorprende que no concentre sus esfuerzos en que se apliquen estos programas a las autopistas de titularidad autonómica. Y además, tampoco se aplican esos descuentos a la AP-6 entre Adanero y Villalba, que por cierto también utilizan los automovilistas gallegos para sus desplazamientos a Madrid. La concesionaria pretexto —y cito textualmente— que los descuentos a los usuarios los decide la Administración y se acuerdan con la concesionaria manteniendo siempre el equilibrio económico financiero de la explotación. En definitiva, la concesionaria pone la pelota en el tejado del Ministerio de Fomento y en cambio desde el ministerio se señala que es la concesionaria la responsable de los planes comerciales y el descuento a los usuarios. En cualquier caso, nosotros pensamos que el ministerio no se puede inhibir, máxime cuando estamos hablando de una concesión que proporciona pingües beneficios y por lo tanto consideramos que es exigible que realice las gestiones necesarias ante la concesionaria para que incluyan estos programas de descuentos a los usuarios en esta vía, a semejanza de lo que hacen otras concesionarias de autopistas existentes en el Estado español.

Concluida la exposición, señorías, ya les anticipo que coincidimos con la enmienda presentada por el Partido Popular, en la que propone añadir al segundo punto: Dar prioridad a la construcción de las autovías A-57 y A-59 como alternativa gratuita al tramo de la AP-9 por el puente de Rande, dado que este se encuentra saturado por los tráfico que soporta y la dificultad técnica de su ampliación. Coincidimos —de hecho así lo hemos manifestado en reiterados debates en esta Cámara—, pero tengan ustedes presente que nuestra proposición no de ley se refiere a la ampliación de la autopista en general, no la concreta única y exclusivamente en lo relativo al puente de Rande. Hablamos también de la ampliación Santiago norte-Santiago sur. Por esa razón y porque en el diálogo previo mantenido con distintos grupos estos nos manifestaron su disposición a dar apoyo a esta proposición en sus términos originales, consideramos que sería distorsionador aceptar esta enmienda por mucho —como yo me preocupado además de resaltar en mi intervención— que coincidamos con ella y que tenemos disposición a apoyar esta iniciativa cada vez que se sustancie.

Por las razones aludidas, señorías, el Bloque Nacionalista Galego solicita el apoyo a esta proposición no de ley porque entendemos que lo que planteamos es razonable y responde además a una demanda de la sociedad gallega.

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido presentada una enmienda por el Grupo Parlamentario Popular y para su defensa tiene la palabra la señora Ramallo.

La señora **RAMALLO VÁZQUEZ**: La postura de mi grupo respecto a este tema es conocida, ya que ha sido manifestada en esta Comisión en reiteradas ocasiones y no hace mucho también a raíz de una PNL que el mismo ponente presentó y que fue apoyada y aprobada por todos los grupos de la Comisión, pero hoy tratamos de circunscribir todavía más muchas de las lagunas que nos quedan y que nos quedaron cuando contrastamos lo que se dice por parte del ministro de Fomento; claramente deben despejarse las dudas que se tienen respecto a las obras, sobre todo en el sur de Galicia y muy en concreto en la provincia de Pontevedra, uniendo Vigo y Pontevedra. Por tanto, hablamos de la AP-9 en el tramo del puente de Rande, pero hablamos también de la A-57 y de la A-59, que han sido objeto de esta enmienda que presentamos hoy en esta Comisión.

La AP-9 constituye hoy y desde su puesta en servicio hace más de treinta años, desde su primer tramo, la columna vertebral de las comunicaciones viarias en Galicia, al unir cinco de las siete grandes ciudades y discurrir por la franja litoral atlántica, donde se asienta el 70 por ciento de la población de Galicia. El Gobierno del Estado, a través del Ministerio de Fomento, viene anunciando desde hace años su intención de construir una autovía gratuita, la A-57, entre Vigo y Pontevedra, que paliaría el problema que origina en Rande el elevado tráfico entre las dos áreas urbanas. Simultáneamente vino propugnando la ampliación del puente de Rande de la AP-9 como una medida complementaria. Así, el anterior Gobierno de la Xunta de Galicia —el señor Jorquera se acordará—, en el que participaba el Partido Socialista, anunciaba por medio de su presidente, del alcalde de Vigo y de la entonces conselleira en materia de obras públicas, el 27 de septiembre de 2007, con profusión de material gráfico y audiovisual, el proyecto de la ampliación de Rande del Ministerio de Fomento, haciendo público el compromiso de llevarlo a cabo al mismo tiempo que la autovía A-57. Pero ha habido cambios de opinión en el ministro de Fomento.

La ampliación consistía en la construcción de dos plataformas laterales que albergarían un carril por cada sentido y, según la información facilitada en aquel entonces, las obras darían comienzo en el año 2009. Tal formulación, que por lo visto contaba con el beneplácito del ministerio, fue puesta en cuestión por el actual responsable de Fomento, que, a las pocas semanas de tomar posesión de su cargo, priorizaba la construcción de la autovía A-57, al afirmar públicamente que no asumiría ni haría con ese personalismo del yo que le caracteriza la ampliación de Rande mientras no hubiese una autovía alternativa. El titular de Fomento justificó su decisión en no tener seguridad total sobre el mantenimiento del tráfico en el puente con las obras y de los perjuicios que de eso podía derivarse para Galicia y, en concreto, para

Vigo. La postura del ministerio, con la que, por cierto, mostraron su conformidad el propio alcalde de Vigo y la dirección del PSdeG-PSOE en Galicia, sintonizaba con el parecer del Gobierno gallego actual, que desde un principio había mantenido la necesidad de priorizar la ejecución de la A-57 antes de realizar el desdoblamiento del viaducto sobre la ría. Sin embargo y a pesar de compartir ambas administraciones la urgencia de la A-57, el ministro de Fomento anunció en Vigo una nueva postura al priorizar nuevamente la ampliación del puente de Rande con un carril más en cada dirección por un importe de 272 millones de euros. El 11 de octubre de 2010, en el transcurso de unas declaraciones a la prensa en la inauguración del aeropuerto de Vigo, se acordarán de que dijo textualmente: Llegamos ya a un acuerdo con la concesionaria para que podamos hacer frente a la obra y hablábamos de la ampliación de Rande y, a partir de 2014, habrá que buscar fórmulas 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 fórmulas financieras externas. Antes ya había anunciado que el acceso a Al Vedro en A Coruña desde la AP-9 estaría condicionado a la rentabilidad de la concesionaria y que la autovía entre Vigo y Pontevedra inicialmente proyectada en dos tramos, Pontevedra-O Confunco y Vilaboa-Peinador, con fondos públicos, 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 de su mantenimiento y de las reformas que sean necesarias.

Como anuncio estaba bien. No decía cómo se financiaría. Este descubrimiento fue posterior, en octubre, y lo que se dijo, que evidentemente no sucedió, fue que se licitaría en diciembre. Dijo que además de licitarse en diciembre se iniciaría en abril de 2011 —no sé si lo dijo por contentar al alcalde de Vigo— y esta vez no comprometió ningún plazo a presentarse o no a las elecciones. Por tanto, mucho nos tememos que no va a ser en abril. 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, porque hablamos de infraestructuras de Pontevedra, hablamos de la A-57, hablamos de la A-59, donde, por cierto, el ayuntamiento de Pontevedra, por unanimidad de todos los grupos —cuando digo todos, digo todos—, pide al Ministerio de Fomento que se priorice la alternativa a la AP-9, que es la A-57, que es la conexión de Pontevedra con la meseta antes que la ampliación en el puente de Rande de la propia autopista AP-9. El propio delegado del Gobierno en Galicia, el señor Louro, asustado con la claridad de Fomento, quiso matizar amablemente su discurso diciendo: 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 ampliar la concesión de

la AP-9, dejando, por tanto, la puerta abierta a lo que sería un plan B; en concreto, otras fórmulas hasta el momento desconocidas.

Lo que yo quiero decir en nombre de mi grupo, porque así lo reiteramos y lo dijimos cuando se debatió la anterior PNL en el mes de diciembre, es que, aunque en todo caso sabemos que se está de acuerdo con el fondo de la enmienda, a pesar de que no se admita, nosotros vamos a apoyar favorablemente esta PNL porque sabemos que se deberían concretar todavía más, a nuestro modo de ver, los planes que se tienen para las infraestructuras —en este caso yo me he centrado en el sur de Galicia—, y que está en consonancia con lo que se ha venido defendiendo reiteradamente y que añade exactamente lo que se apoya en otros lugares, tanto como partido como desde donde gobiernan.

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

El señor **TABUYO ROMERO**: Señorías, debatimos esta tarde un tema sobre el que, por cierto, nos hemos ocupado de una u otra manera en anteriores ocasiones y en función del objetivo de buscar soluciones a cuestiones que en nuestra área territorial, en Galicia, nos vienen acompañando a lo largo del tiempo. El ministro José Blanco decía recientemente en Compostela que en Galicia no sobra ninguna infraestructura; al contrario, tenemos que seguir ampliando su red y gestionando con eficacia lo que ya existe, diversificando y coordinando la oferta para que unos medios se complementen con otros y no se sustituyan. La AP-9 es una vía fundamental, tal y como se ha señalado, que vertebrada de norte a sur nuestra comunidad.

Hoy nuestra prioridad, la prioridad del ministerio, es resolver los problemas de tráfico entre Vigo y Pontevedra, utilizando todas las opciones posibles. Tanto la ampliación de la AP-9 en el puente de Rande como la conexión por el interior a través de la A-59 son opciones necesarias, complementarias y son opciones de futuro. El tráfico entre Vigo, Pontevedra y O Morrazo no disminuye, sino que, al contrario, aumenta y se incrementa cada año. El tramo Cangas-Teis del puente de Rande tiene una intensidad diaria de en torno a 60.000 coches y llegó a tener picos de casi 80.000 vehículos el pasado verano. Es decir, los niveles de tráfico actuales están llegando al límite para el que el puente fue diseñado. Esta situación se agravará con el desdoblamiento del corredor del Morrazo y su conversión en autovía por parte de la Xunta. La Xunta ya autorizó un gasto de 365 millones de euros para desdoblamiento del corredor actual de 15,4 kilómetros que se adjudicará como concesión y se pagará durante veinticinco años. Desde la diferente naturaleza de cada alternativa, ampliación y nueva infraestructura, ambas responden a un objetivo común y en ambas hemos estado trabajando desde el principio. Es evidente el esfuerzo realizado por el Ministerio de

Fomento en Galicia en el conjunto de las infraestructuras, en su diseño y en la apuesta por hacer ciertos los principios que se busca conseguir con las inversiones públicas, la cohesión territorial, la sostenibilidad y la eficiencia y facilitar la vida y la accesibilidad de todos los ciudadanos de cualquier punto, también los de Galicia.

Señorías, señora Ramallo, usted ha hecho un relatorio amplio de historia ficción y, por mucho que el PP se empeñe en tapan la luz, lo máximo que podrán conseguir es proyectar sombras chinas, porque la luz es real y no se puede ocultar, por mucho que ustedes coloquen las manos delante. Lo evidente es evidente para todos, incluso para ustedes, aunque pretendan negarlo, y el papel de cada uno en el compromiso de las infraestructuras gallegas es no solo conocido, sino que es reque-teconocido. En definitiva, el Gobierno tiene que asumir ahora las obras que el Partido Popular no tuvo en cuenta en su planificación cuando estaba en el Ejecutivo. Omitió la conexión directa entre Pontevedra y Vigo, que ahora se resolverá con la A-59, y no aprovechó la ampliación del plazo de la concesión en el año 2000 para incluir la contraprestación de la ampliación de Rande. Debemos recordar que el Real Decreto 173/2000, de 4 de febrero, amplía la concesión por veinticinco años hasta un máximo de setenta y cinco, situando su finalización el 18 de agosto del año 2048. La modificación de la concesión se hizo por construcción de un nuevo tramo al incorporar el acceso norte a Ferrol por Fene, Neda y Narón. No se abordaron otros problemas de capacidad inminentes, como la ampliación de Rande o asimismo la circunvalación de Santiago.

Señorías, con la concisión y la claridad que este tema requiere, y sabiendo que la prioridad del ministerio es resolver los problemas de tráfico entre Pontevedra y Vigo en concreto y lograr, en general, una Galicia bien comunicada por tierra, mar y aire, tal y como lo manifestamos en el inicio de esta intervención, acabo comprometiendo el voto favorable de nuestro grupo en este punto.

El señor **PRESIDENTE**: El portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, el señor Jorquera, tiene la palabra.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Ya he explicado antes las razones por las cuales no aceptamos la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, aunque estemos de acuerdo con el fondo de la misma. En cualquier caso, quiero agradecer tanto al señor Tabuyo como a la señora Ramallo el apoyo que han expresado a esta proposición no de ley.

— **SOBRE SERVICIO POSTAL UNIVERSAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002085.)**

El señor **PRESIDENTE**: Damos paso al 10.º punto del orden del día: proposición no de ley relativa al

Servicio Postal Universal, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, cuyo portavoz, don Román Ruiz, tiene la palabra.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Señorías, como ustedes saben, con la aprobación de la Ley 43/2010, del Servicio Postal Universal, de los derechos de los usuarios del mercado, hemos traspuesto la tercera directiva postal. Es, pues, el momento de dotarnos de un modelo completo y coherente que garantice un servicio postal eficaz, eficiente y de calidad. Como ustedes saben, la prestación del servicio postal universal se garantiza en todo el territorio nacional y está asignada a la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos durante quince años como prestadora de este servicio. Quiero remarcar que es un modelo que garantiza de manera efectiva los derechos de los usuarios postales, sea cual sea la naturaleza del prestador de los mismos, y también proporciona un mercado equilibrado y justo en el marco de la libre competencia, siempre ponderando que los distintos intereses de los agentes públicos y privados que operan en el mercado se basen en la protección del interés general. La Comisión Nacional del Sector Postal, órgano independiente, tiene atribuidas competencias para el buen funcionamiento de este sector. Como ustedes saben también, señorías, la nueva ley regula en régimen de acceso al mercado postal y los derechos de que gozan los distintos operadores.

En la actualidad el ministerio ya ha iniciado los desarrollos reglamentarios del sector con la Orden 3447/2010, de 29 de diciembre, por la que ya se aprobaron los modelos de impresos para el pago de las tasas establecidas y reguladas en la Ley 23/2007, de 8 de octubre, con la creación de la Comisión Nacional del Sector Postal. Asimismo, en la actualidad se está finalizando la tramitación de una orden ministerial por la que se aprueba el modelo de declaración responsable que han de presentar quienes pretendan prestar servicios postales no incluidos en el ámbito del servicio postal universal en desarrollo de lo previsto en los artículos 40 y 41 de la ley. Es también, por tanto, el momento en que el Gobierno tiene que aprobar el desarrollo de conformidad con las previsiones establecidas y las que fundamentalmente se contienen en la aplicación del plan de prestación del servicio postal universal y el contrato regulador, como ustedes saben, previo informe y participación de la Comisión Nacional del Sector Postal y también del Consejo Superior Postal, donde están representados los agentes sociales, los agentes económicos y las empresas que intervienen en el mercado. En todo caso, y de acuerdo con la ley aprobada, el plan deberá incluir —entre otros— la prestación del servicio postal universal en las zonas en las que exista una baja densidad de población, el procedimiento para esa evaluación, el sistema de imputación del coste del citado servicio y su forma de financiación, que debe observar la contabilidad analítica del operador designado, de acuerdo con lo que determina el artículo 29. Igualmente, como he dicho

antes, es preciso aprobar el contrato regulador entre los ministerios de Fomento —que es el que regula— y el de Economía y Hacienda del operador designado, así como los reales decretos que se tendrán que desarrollar por los que se regulará la Comisión Filatélica del Estado, el registro de empresas prestadoras de los servicios postales y el Consejo Superior Postal.

Hay dos enmiendas, una presentada por el Grupo Parlamentario Popular y otra por el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió. En principio no las aceptaríamos porque se regula que en el plazo de tres meses se tiene que aprobar este plan. Como he dicho antes, no solo interviene el Gobierno sino otros agentes, como la Comisión Nacional del Sector Postal y otros agentes económicos. El Gobierno ya está desarrollando la ley en aquellos aspectos que le tocan directamente, pero se tendrá que poner de acuerdo en todo caso con los demás agentes que intervienen y también con las partes reguladoras de la Comisión Nacional Postal y del Consejo Superior Postal. En la proposición no de ley decimos finalmente que instamos al Gobierno a que se aprueben los planes que faltan y las normas que desarrollen la ley de acuerdo con esto y que se complete la regulación durante el presente ejercicio. La ley ya está en funcionamiento y el Gobierno ya está tomando medidas en órdenes ministeriales para que se desarrolle todo el proceso, pero tenemos que contar también con los agentes reguladores que intervienen en estos acuerdos del plan de prestación del servicio postal universal. Por eso no aceptaríamos las enmiendas que se nos han presentado, porque entendemos que no deben acotar el desarrollo, sino que todos estos agentes tienen que trabajar libremente para poder llegar a un acuerdo en el que todos hagan propuestas y el Gobierno acabe regulando esta prestación.

El señor **PRESIDENTE**: Hay dos enmiendas presentadas. En primer lugar para defender la de Convergència i Unió tiene la palabra don Pere Macias.

El señor **MACIAS IARAU**: Poca moral puedo tener al defender una enmienda que me acaban de decir que no van a aceptar, pero vamos a echarle valor y vamos a intentar convencer a la mayoría —minoritaria, por cierto— de la Cámara.

Hemos participado con una gran lealtad institucional en la Ley Postal. Esta ley tenía dos objetivos: la trasposición de la directiva europea —y, por tanto, conseguir que se liberalizara efectivamente el sector postal en España— y que esto se hiciera simultáneamente con la consolidación y la garantía de la viabilidad de la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos. Voy a dar algunas cifras de los efectivos de Correos, a ver si con ellas el amigo Ruiz se motiva. Correos es una empresa importante, que en julio de 2006 tenía 64.113 personas trabajando y que en julio de 2010 tenía 60.373 personas trabajando. Son muchas personas, pero también es cierto que en este periodo se han perdido 4.000 puestos de trabajo, o 5.000,

si computamos los datos de octubre, que son 70.215 o 65.579. Es decir, ha habido una pérdida notable de puestos de trabajo y, a nuestro entender, es una prioridad, es lo mejor, la continuidad de cuantos más de estos puestos de trabajo.

Para ello, señoras y señores diputados, hay que hacer posible la plena viabilidad de la sociedad y hay que hacer dos cosas a nuestro entender. En primer lugar, que la sociedad cumpla con el precepto que le hemos mandado, que es la prestación del servicio postal universal. En este sentido el señor Ruiz nos propone en nombre del Grupo Socialista una moción que plantea que se haga dentro de este año el plan de prestación del servicio postal universal y su contrato regulador. A nosotros nos parece bien la iniciativa, y como también comprenderán perfectamente las señoras y los señores diputados, si el Gobierno dice dentro del año 2011, nosotros tenemos que meterle algo de prisa, aunque solo sea por aquello del *training*, del entrenamiento. Si usted no tiene alguien, un Pep Guardiola que le marque el ritmo, usted no pasa la eliminatoria; por tanto, hay que pasar la eliminatoria y hay que estar un poco en forma. Por eso nosotros le ponemos este plazo. ¿Hacemos cuestión de esto? No, no hacemos cuestión de esto, en absoluto. Sin embargo, creo que es bueno que nosotros podamos hacer que la aprobación de este plan de prestación del servicio del contrato regulador se haga con el máximo acuerdo posible. La historia reciente de conflictos laborales en Correos debería ser superada. Se están tomando iniciativas y parece ser que la negociación del convenio está funcionando razonablemente bien, y en este nuevo marco no está mal decir —más allá del tema de si es el primer semestre o el segundo cuatrimestre, lo que uno quiera— que se deje participar a los representantes sindicales, como alguien que nos parece muy importante para el plan de prestación del servicio postal universal. ¿Quién? Pues los entes territoriales. Ustedes saben que el servicio postal universal sobre todo a quien le interesa es a los pequeños municipios, a los gallegos que le preocupan al ministro Blanco —a mí también me preocupan—, a la gente de Lleida, a la gente del Pirineo de Girona, etcétera. Me parece que es bueno que los representantes de las administraciones locales puedan participar en este plan de prestación del servicio postal universal para que les podamos garantizar plenamente su futuro. Esta es la primera cuestión.

La segunda cuestión que nosotros tratamos —que en nuestra enmienda va en primer lugar, pero evidentemente el orden de los factores no altera el producto— es que la otra cosa que tiene que hacer Correos para ser viable es competir en un mercado liberalizado. Hay que darle a Correos aquellos instrumentos que toda sociedad necesita para poder competir en un mercado liberalizado, que es algo que se llama capital. Podríamos aquí hacer incursiones ideológicas de la manera que uno quiera —no vamos hacerlo porque ya es tarde—, pero hace falta capital; si quieren, hace falta financiación. Debemos garantizar a la sociedad la financiación suficiente para

que pueda competir con unos privados que sí que tienen acceso a los mercados de capital para garantizar los procesos de financiación. Estas son las dos ideas.

Señor Ruiz, yo me quedo aquí. Si usted cree que nuestra enmienda es excesiva o no está de acuerdo, en cualquier caso estamos preocupados por la viabilidad de estos 65.000 empleados, en datos de octubre de 2010, por su continuidad; estamos preocupados por que se preste un buen servicio postal universal y lo garanticemos cuanto antes, y estamos preocupados por que Correos pueda competir en este marco liberalizado que nos hemos dado. Este es el sentido de la enmienda de *Convergència i Unió*. Ya sabe que nosotros estamos siempre abiertos a poder negociar. Desde luego no nos obsesionamos con el calendario, cuanto antes mejor, pero —repito— me gustaría que los conceptos pudieran ser oídos.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Fernández Rozada.

El señor **FERNÁNDEZ ROZADA**: A mí me pasa lo mismo que al portavoz de *Convergència*, que voy a tratar de defender una enmienda que ya ha sido rechazada por parte del grupo mayoritario, pero en este caso el grupo mayoritario ha puesto en evidencia la desconfianza que tiene sobre el Gobierno que apoya. No resulta nada extraño a quien haya visto el trabajo del Grupo Parlamentario Socialista frente al Gobierno que sea precisamente el propio grupo el que inste al Gobierno a hacer lo que no está haciendo, cuando en el debate de aprobación de la ley les parecía hasta mal que exigiésemos eficiencia para la puesta en marcha del marco regulador y para el desarrollo de la misma. Esa fue una de las razones por las cuales nos unimos nosotros precisamente en la trasposición a la aprobación de la ley. Pues resulta que es el Grupo Socialista quien pide al Congreso de los Diputados que inste a su Gobierno para que apruebe los actos, planes y normas que desarrolla la ley. Es curioso que se lo tenga que decir el Grupo Socialista al Gobierno. Nosotros ya sabíamos que no lo estaba haciendo. Teníamos un seguimiento y más bien parece que debería ser la oposición la que dijese, como acaba de decir el portavoz de CiU, que no nos parecen difíciles de entender los derechos de los usuarios del mercado postal para que se complete la regulación del sector durante el presente año. Hay una desconfianza ya del grupo mayoritario hacia su propio Gobierno, porque lo dice concretamente en su exposición de motivos y en la petición que hace.

Nosotros tenemos claras dos cosas. La primera, que no podemos oponernos a que la ley se desarrolle. No es que estemos de acuerdo, es que las leyes están para eso. De acuerdo con nuestra enmienda lo que decimos como grupo parlamentario es que el enfoque de esta ley a nuestro juicio sería, en primer lugar, el plan de prestación del servicio postal universal y, en segundo lugar, el contrato regulador Correos-Ministerio de Fomento-Minis-

terio de Economía, porque sin que tengamos resuelto esto, no se puede hacer absolutamente nada. En la disposición transitoria única de la ley dice que la prestación del servicio y su financiación se regirán por la normativa anterior a la entrada en vigor de esta ley, hasta que el Gobierno apruebe el plan de prestación del servicio postal universal y su contrato regulador. Nos estamos rigiendo por un plan del año 2000. Nos parece normal que en el plazo de tres meses —que es lo que pedimos en nuestra enmienda y que coincide con la enmienda de CiU, porque dice que en el primer semestre, que finaliza a finales de junio: justo lo que nosotros decimos porque estamos ya en el mes de marzo— se apruebe ese plan de prestación. Tuvieron tiempo suficiente, señor Ruiz, y manifestaron ese interés en el mes de diciembre, cuando manteníamos las negociaciones para aprobar la ley. Vamos en el mismo camino que cuando se hizo la propia ley, o sea, en el de hacerla tarde y mal.

En esta proposición no de ley el grupo que apoya al Gobierno nos está diciendo ya de antemano que esperamos como mínimo hasta diciembre para haber completado el panorama de la regulación del sector postal. El plan de prestación del servicio postal universal es el núcleo de la ley. En ella se determinan los criterios para el cálculo del coste neto y la financiación del servicio postal universal. Si en el fondo que se ha creado no hay dinero suficiente, se ha de limitar cómo va a contribuir el Estado. Además la ley dice que se debe establecer un sistema de contabilidad analítica, contabilidad para determinar el coste del servicio postal universal, que arrastra un déficit de financiación impresionante durante los últimos años: seguramente un agujero que van a dejar en herencia y que de forma indirecta también lo pone de manifiesto el portavoz de CiU en su intervención.

Nosotros, como siempre, seguiremos como Grupo Parlamentario Popular prestando una colaboración sincera y constructiva y lo hemos demostrado. Tenemos la misma razón para decir esto como también para manifestar que el Gobierno respecto a Correos se está durmiendo, no está haciendo los deberes correctamente —eso preocupa al propio Grupo Socialista, que le insta a hacer las cosas que no está haciendo—, no está negociando con los sectores implicados y que conocen perfectamente la necesidad del desarrollo normativo, ni siquiera con las fuerzas políticas que de alguna forma hemos contribuido al desarrollo de esta ley.

Finalizo, señor presidente. Para nosotros se debe dar un plazo de tres meses para instar al Gobierno a que elabore el plan de prestación y a continuación vendrá lo del contrato regulador que han de firmar Fomento, Economía y Correos, la norma que determine los principios, criterios y sistemas de imputación de costes de la contabilidad analítica, comisión filatélica, registro general de empresas, Consejo Superior Postal. Lo que no se dice por ejemplo en la proposición no de ley es que Correos ha aprobado sus precios de 2011 sin publicidad alguna, saltándose esta ley y la anterior, y que la Comisión Nacional del Sector Postal tiene que emitir un informe

y verificar el coste del servicio postal universal. Tampoco habla del incumplimiento del actual plan de prestación, vigente como saben mientras no se apruebe uno nuevo, o del conflicto de la plantilla, pues los representantes de los trabajadores con los que hemos tenido ocasión de reunirnos siguen manifestando que hasta que no se alcance un acuerdo laboral el conflicto en Correos sigue abierto. Por lo tanto, como nuestra preocupación y finalidad es justo la contraria, que haya tranquilidad, sosiego y que se resuelvan los problema, porque son más de 60.000 familias las que dependen precisamente de Correos, nosotros no hacemos más que presentar una enmienda con el único objetivo de cumplir, de acelerar un poco frente a la gran tranquilidad del Gobierno en el desarrollo de la ley y conseguir que al menos en tres meses puedan tener resuelto el primer gran apartado que nosotros pretendemos, que es el plan de prestación, y hasta finales del año completar el siguiente.

Termino diciendo, como el propio portavoz de CiU, que no creo que sea mucho pedir, sobre todo por parte de un grupo que ha querido contribuir a trabajar con mucha precisión pero al mismo tiempo también con mucha transparencia en lo que debe ser el mejor servicio de Correos para todos los usuarios españoles.

El señor **PRESIDENTE**: Damos por finalizado este punto y entramos en el penúltimo del orden del día. **(Rumores.—El señor Ruiz Llamas pide la palabra.)** ¿Para fijación de posición?

El señor **RUIZ LLAMAS**: Yo había manifestado esto porque creo que no se ha interpretado bien lo que dice la moción. Dice en el presente ejercicio, no dice el 31 de diciembre. Por tanto, ya se está regulando. He dicho que ya se han regulado aspectos y en todo caso el presente ejercicio puede ser en junio o en julio.

De todos modos, señor Macias, como tienen que participar la Comisión Nacional del Sector Postal y el Consejo Superior Postal, donde están todos los entes que intervienen —sindicales, sociales y demás—, no es solo una decisión del Gobierno; tiene que ser de mutuo acuerdo y llegar también a un consenso sobre ese plan de prestación donde intervienen la Comisión Nacional del Sector Postal y el Consejo Superior Postal. Por tanto, cuando instamos no lo hacemos por desconfianza, sino que lo hacemos al desarrollo de la propia ley.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ruiz.

El señor **RUIZ LLAMAS**: El presente ejercicio entra dentro de tres o cuatro meses.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ruiz, no tiene el uso de la palabra. Se trata simplemente de que deje claro que no acepta las enmiendas.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Entendemos que el presente ejercicio recoge lo que nos dicen.

El señor **PRESIDENTE**: Ha quedado claro y por tanto no hay que reabrir debate.

El señor **RUIZ LLAMAS**: No las aceptaríamos.

El señor **PRESIDENTE**: Colaboren un poco a que se lleve bien la Comisión, por favor.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, son los suyos los peores.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señor Ayala.

El señor **MACIAS I ARAU**: Nosotros, inasequibles al desaliento.

— **SOBRE DENOMINACIÓN DE LA ESTACIÓN CENTRAL DE MÁLAGA COMO «MÁLAGA-MARÍA ZAMBRANO». PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002112.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar al punto 11.º del orden del día, penúltimo, a efectos de que vayan preparando los portavoces a los diputados, porque dentro de media hora votaremos, señores Ayala y Simancas, para que luego no haya problemas. Sobre las ocho menos cuarto estaremos en disposición de votar. Es la proposición no de ley relativa al modelo de gestión aeroportuaria y sobre la privatización de AENA... Perdón. Hay un cambio pedido, que hemos aceptado al principio, para que este punto se tratara al final. Sigue manteniéndose, ¿no? **(Pausa.)** Pasamos por tanto al punto que aparece como último del orden del día inicial, que es la proposición no de ley sobre denominación de la estación central de Málaga como Málaga-María Zambrano. Ha sido presentada por el Grupo Socialista, cuyo portavoz, señor Heredia, tiene la palabra.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Permítame comenzar mi intervención destacando el fuerte impulso que está dando el Gobierno de España a las infraestructuras del transporte en la provincia de Málaga. Se trata de un impulso sin precedentes que ha permitido cerrar la red de autovías de interés general, convertir el aeropuerto de Málaga en la gran entrada del sur de Europa y consolidar al puerto de Málaga como un referente nacional del turismo de cruceros. Gracias a este extraordinario esfuerzo, Málaga está más cerca del resto de España y del mundo gracias a eficientes conexiones por tierra, mar y aire.

Las infraestructuras que se acometen en la provincia suponen una movilización de recursos públicos que constituyen una gran fuente de empleo y dibujan un panorama más que alentador para la industria turística local. En esta estrategia está desempeñando un papel fundamental el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento, ADIF. El trabajo realizado desde 2004 por la sociedad estatal ha conver-

tido a Málaga en la segunda provincia de España, solo superada por Madrid, con más líneas de alta velocidad en servicio o construcción. En 2007 la inauguración del AVE Córdoba-Málaga supuso un hito para la provincia, un hito al que han seguido las obras del AVE a Granada, de Bobadilla-Ronda-Algeciras y del AVE directo a Sevilla, en este caso impulsado por la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía.

El compromiso del Gobierno de España no se ha limitado a la importantísima construcción de nuevas líneas, sino que ha incidido en la importancia de la diversificación económica, la innovación y el cambio de modelo productivo. En este sentido, Málaga es la única provincia española que aglutina lo que denominamos el ciclo integral del AVE, un ciclo que arranca con la fabricación de material móvil en los reactivados talleres de Los Prados, a los que el Gobierno ha llenado de carga de trabajo y además ha dotado de la última tecnología en la materia. Estos talleres constituyen hoy un referente mundial —por cierto, son unos talleres que el Partido Popular en su día quiso cerrar—. El ciclo continúa con la puesta en servicio del Centro de Tecnologías Ferroviarias, situado en el parque tecnológico de Andalucía, una incubadora de empresas punteras de tecnologías relacionadas con el sector. Más de una veintena de sociedades ya han mostrado su interés por instalarse en este centro. Este Centro de Tecnologías Ferroviarias conformará un binomio clave con el anillo ferroviario que ADIF va a construir en la comarca de Antequera, un circuito de pruebas para todo tipo de trenes y materiales, especialmente los de alta velocidad, que permitirá realizar ensayos a velocidades de hasta 520 kilómetros por hora. No hay ninguna instalación igual en todo el mundo. Málaga va a ser la capital mundial de la tecnología de alta velocidad, y eso es decir mucho, como también lo son los 400 millones de euros que el Gobierno de España va a invertir en esta infraestructura, que generará 7.000 empleos y cuyas obras está previsto que comiencen este mismo año. Señorías, este año ADIF va a invertir algo más de 219 millones de euros en la provincia de Málaga, lo que va a permitir y propiciar la creación de más de 6.000 empleos, porque todas estas inversiones del Gobierno tienen su traducción en empleo, la principal preocupación que tenemos los socialistas.

La obra civil genera miles de puestos de trabajo por sí misma e induce muchos más en sectores como la innovación o el turismo, y para que el turismo se afiance, también hay que animar los escaparates, las terminales, que suponen el primer recuerdo del turista cuando llega a la provincia y el último cuando se va. Uno de estos escaparates, un escaparate de lujo lo constituye la estación central de ferrocarriles de Málaga capital, que pasó a denominarse en el año 2007 María Zambrano, en homenaje a la ensayista y filósofa malagueña. Anteriormente, el nombre del recinto era el de Málaga-Término. Desde ese año 2007, fecha fundamental para la historia de Málaga y de su estación, el número de usuarios y viajeros se ha duplicado, gracias a la puesta en servicio

de la línea de alta velocidad que enlaza Málaga con Madrid. El AVE que conecta con la capital registra una media de veintidós servicios diarios y las previsiones de Renfe apuntan a que en 2012 cerrará el ejercicio con casi 3 millones de usuarios. El 75 por ciento de estos tienen origen o destino en Málaga capital. La estación, la segunda más importante de Andalucía según número de pasajeros, ha arrojado en los últimos ejercicios un crecimiento cercano al 15 por ciento, acercándose a los 5 millones de viajeros. A la línea Málaga-Madrid hay que unir la conexión AVE entre Málaga y Barcelona, los trenes regionales y de media distancia, así como dos líneas de cercanías. Además, a corto o medio plazo, Málaga va a disfrutar de conexiones AVE con Sevilla o Granada y están en estudio nuevos corredores como Valencia o Valladolid. Nos encontramos ante un escaparate de primer nivel que paradójicamente no incluye el nombre de Málaga en las señalizaciones, andenes ni fachadas, lo que ha supuesto importantes reivindicaciones en este sentido, reivindicaciones que el Grupo Socialista quiere asumir como propias y elevar a la consideración del Ministerio de Fomento y de ADIF.

En todo caso, el Grupo Socialista quiere que el nombre de María Zambrano, gran referente por sus valores, siga figurando en el nombre de la estación, pero también queremos que el nombre de Málaga quede inexorablemente ligado a la estación. Nuestra propuesta, en consecuencia, es que la terminal pase a denominarse estación Málaga-María Zambrano y que la nueva denominación quede plasmada en andenes, fachadas, billetes, cartelería, señalética y en general en cualquier soporte en el que se mencione la estación. Esta medida constituiría, como digo, el sello de oro de la gestión de ADIF en la estación y su entorno. ADIF le ha dado un impulso a la imagen de Málaga capital con la terminal, que pronto tendrá sus torreones históricos rehabilitados, y con la integración urbana del ferrocarril, que supondrá una transformación urbana sin precedentes en la zona oeste de la ciudad. En definitiva, el gran contenido de esta iniciativa es que el nombre de Málaga presida sin duda estos cambios.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo quiere fijar posición respecto a este punto? (**Pausa.**) El señor Moreno, en nombre del Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **MORENO BONILLA**: Lo haré muy brevemente, puesto que estamos al final de una larga e importante Comisión de Fomento. Simplemente quiero trasladar la posición del Grupo Popular. La provincia de Málaga es una provincia, como todo el mundo conoce, eminentemente turística, internacionalmente conocida por la marca Málaga y Málaga Costa del Sol, y es sumamente importante esa marca para posicionarse internacionalmente en el turismo. Con esta iniciativa el Grupo Socialista reconoce un error, el error del Gobierno y en concreto de la ministra, la señora Álvarez, que a pesar de finalizar un proyecto que empezó otro Gobierno, que

fue el Gobierno del Partido Popular, lo hizo como siempre, con prisa y con una actitud muy poco tolerante y con muy poco talante, hay que decirlo. No hubo ningún tipo de consenso, ni siquiera en la propia inauguración, de la que fueron excluidos importantes representantes institucionales, nada más y nada menos que el alcalde de la ciudad de Málaga, ni tampoco lo hubo en el nombre que tenía que llevar una estación tan importante para la ciudad como la que teníamos con la llegada del AVE. A pesar de que desde el Partido Popular se solicitó ese consenso, por parte del Grupo Socialista y del Gobierno no se tuvieron en cuenta las consideraciones de las asociaciones de vecinos, ni las consideraciones del sector turístico, tan importante en nuestra ciudad, ni siquiera las consideraciones del conjunto de la sociedad civil. Todo ello hizo que se inaugurara una importante estación, probablemente la más importante de la historia de Málaga desde el punto de vista del ferrocarril, curiosamente sin el nombre de la ciudad y de la provincia de la cual es destino y origen.

Ahora se reconoce el error. Hoy el Grupo Socialista trae enmascarada esa rectificación —porque la trae enmascarada— con una enorme dosis de autobombo. Hemos estado escuchando una retahíla de éxitos apabullantes por parte del Gobierno en la provincia de Málaga que no sé qué tiene que ver con la iniciativa que hoy estamos debatiendo, pero ahora reconoce el error con esta proposición no de ley, aunque una vez más llegan tarde, llegan cuatro años tarde. Hace cuatro años, exactamente el 12 de febrero de 2007, el alcalde de la ciudad mandó una carta a doña Magdalena Álvarez pidiéndole precisamente que pasara a ser estación de Málaga-María Zambrano. Cuatro años más tarde reconocen el error. El Grupo Popular se congratula del reconocimiento del error por parte del Grupo Socialista y del Gobierno y apoyamos esta iniciativa, que es fruto del interés general, como ya demostró el propio representante de la ciudad de Málaga, su alcalde, en aquella misiva de hace cuatro años.

— **RELATIVA AL MODELO DE GESTIÓN AEROPORTUARIA Y SOBRE LA PRIVATIZACIÓN DE AENA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/002101.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al último punto del orden del día y reitero a los portavoces que vayan llamando a sus respectivos compañeros para que bajen a votar en diez minutos. Es la proposición no de ley relativa al modelo de gestión aeroportuaria y sobre la privatización de AENA, presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, cuya portavoz, en este caso la señora Buenaventura, en nombre de Izquierda Unida, tiene la palabra.

La señora **BUENAVENTURA PUIG**: Intentaré ser breve, pero creo que debatir la proposición no de ley nos

llevará más de diez minutos. La iniciativa trata de la privatización de AENA. Nosotros entendemos —y seguro que lo compartimos todos los miembros de esta Comisión— que las infraestructuras aeroportuarias son un elemento clave para el desarrollo económico y la creación de empleo directo e indirecto y para la cohesión territorial y nos tememos que si la prestación del servicio aeroportuario se hace con criterios estrictamente mercantiles, puede conducir a que el coste implícito de las privatizaciones recaiga sobre la calidad de los servicios y las condiciones laborales, generando la sustitución de monopolio público por un oligopolio privado, y, por tanto, la rentabilidad del capital privado puede pretenderse asegurar aumentando las tasas para incrementar los ingresos, manteniendo el mismo nivel de inversiones, reduciendo las inversiones, con el consiguiente empeoramiento de la calidad y seguridad del servicio, o recortando las condiciones laborales de los trabajadores del ente privatizado.

Frente a esta colaboración público-privada, desde un modelo de Estado descentralizado, existe a nuestro entender una alternativa, que consiste en la colaboración desde lo público. Esto no supone otra cosa que una colaboración entre diferentes administraciones —la central, la autonómica y la local— en la gestión del modelo aeroportuario, que permita, manteniendo unos estándares mínimos de calidad —y además homogéneos—, acercar la toma de decisiones a las instituciones más próximas al ciudadano. Frente a la privatización, este modelo garantiza la transparencia y la participación en la toma de decisiones, la no dependencia de las estrategias del mercado a la hora de prestar el servicio público, la garantía de seguridad, accesibilidad y universalidad y la continuidad y estabilidad de la prestación del servicio.

AENA —es bueno tenerlo en cuenta— es una empresa pública que no requiere subvenciones del Estado, sino que financia su actividad con recursos propios. Es cierto que muchos aeropuertos son deficitarios desde el punto de vista económico, pero el mantenimiento de la red aeroportuaria permite, aprovechando las sinergias de gestión en red, la compensación de las pérdidas de unos con los beneficios de otros. De romperse la actual estructura en red, nadie puede garantizar que los aeropuertos deficitarios sigan funcionando. Esto supondría que o se cierran o las administraciones públicas tendrán que cargar con el coste de su mantenimiento si quieren que este servicio público se mantenga. Así, en esta nueva regulación del modelo de gestión aeroportuaria se establece la privatización parcial de AENA y un nuevo modelo por el cual los aeropuertos podrían gestionarse individualmente y de forma totalmente privada mediante concesión, rompiendo la actual gestión pública y en red de los mismos.

El cambio de modelo en la gestión de los aeropuertos también tiene graves consecuencias para los empleados del ente público. Este cambio no solo supone la pérdida de la condición de empleados públicos de los empleos directos, sino que pone en peligro centenares de puestos de trabajo directos e indirectos ante el más que previsible cierre a corto y medio plazo de aeropuertos. Dichos

cambios no han sido consensuados con los trabajadores y sus representantes, y ahí está la convocatoria de unos cuantos días de huelga.

Por todo eso, nosotros proponemos que se revise el modelo de gestión de los aeropuertos abriendo un proceso de negociación con todos los agentes institucionales, políticos y sociales implicados de cara a alcanzar un consenso duradero entre todos. En concreto, en el caso de Cataluña, en desarrollo del artículo 140.2 y 140.4 de su Estatut, proponemos crear un consorcio antes de finalizar el primer semestre de 2011 para la gestión del aeropuerto de El Prat que permita el desarrollo de una estrategia propia y asociada al resto de aeropuertos catalanes. En dicho consorcio deberán participar el Gobierno de la Generalitat, los ayuntamientos de Barcelona y El Prat y la Administración Central del Estado, con presencia en su caso de capital privado, así como con la de los propios trabajadores. En todo caso, dicho consorcio será de carácter mayoritariamente público, y en el mismo las administraciones catalanas tendrán mayoría decisoria.

También dentro de nuestra propuesta está acordar con los representantes legales de los trabajadores cualquier modificación del estatus jurídico laboral de los empleados del ente público empresarial previamente a su modificación, especialmente en lo referente al establecimiento de cláusulas de garantía para el mantenimiento de los puestos de trabajo y las condiciones económicas, sociales y laborales, garantizar el mantenimiento y funcionamiento de las infraestructuras aeroportuarias del Estado preservando la red aeroportuaria de AENA y garantizar que la estructura aeroportuaria derivada de un nuevo modelo de gestión disponga de los recursos materiales y humanos necesarios para hacer realidad un servicio público seguro y de calidad que garantice la cohesión social y territorial. Por todo ello hemos presentado esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE:** Hay presentada una enmienda del señor Pere Macia, de Convergència i Unió. Se ha tenido que ausentar por una llamada urgente, y nos ha solicitado que si no se encontraba presente diéramos por defendida su enmienda.

Pasamos a la fijación de posiciones. Tiene la palabra el señor Ayala en nombre del Grupo Parlamentario Popular

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** El Grupo Parlamentario Popular no puede apoyar esta proposición no de ley. Esperábamos de la intervención de la diputada que la ha defendido algo más sobre el contenido y la justificación de la misma, pero hemos visto que sus argumentos siguen siendo los mismos que fundamentaban la presentación de la proposición no de ley. Está habiendo muchas cuestiones en nuestro modelo aeroportuario, en la política del Gobierno con AENA, que merecen otro tratamiento, otras reflexiones y otras posturas políticas. El Grupo Parlamentario Popular no puede apoyar esta proposición no de ley por cinco razones. En primer lugar, porque es contradictoria en sus planteamientos. Por un lado, habla de solida-

ridad y de cohesión territorial y, por otro, habla solo de una parte de lo que está afectado por la propia red de AENA. Eso nos lleva a la segunda razón, y es que territorialmente está gravemente descompensada y sin tener claramente, en el frontispicio de su justificación, los intereses en presencia de lo que es nuestro modelo aeroportuario. En tercer lugar, mezcla conceptos que deberían de estar ya superados. Mantener lo público no es garantía de nada y mucho menos de eficiencia. Estar empeñados en el permanente mantenimiento del sostén y soporte público no es garantía de objetividad, de eficiencia, ni de eficacia, y nos parece que no responde a los planteamientos de hoy. En cuarto lugar, confunde ejercicio de competencias con gestión eficaz. No tiene nada que ver el ejercicio de una competencia, máxime si esa competencia no es propia, con la eficacia de la gestión. Estamos viéndolo, y no solo es el caso de esta proposición no de ley. Hay otros voceros que enarbolan una bandera de la eficacia en la gestión basada solo en la crítica del ejercicio de la competencia constitucionalmente asumida por todos. La única razón y el único motivo que tienen para tratar de cambiar el modelo en ese campo es señalar que no se ejercita la competencia con eficacia. Insistimos, el ejercicio y la eficacia vienen con la gestión y no vienen con el órgano competente. En quinto lugar, no entendemos cómo ahora este grupo parlamentario, parte del cual ha sido recio defensor de la distinción entre el ejercicio de las competencias o de las funciones en el aire y el ejercicio o gestión de las competencias en tierra, no ha hecho ni la más mínima referencia a esa distinción en su proposición no de ley. Si algo está demandando el Partido Popular y señalando que es básico para que el Gobierno tenga una política aeroportuaria clara es que no se ha distinguido algo que también debía ser básico y que estuvo en el primer planteamiento del Grupo Parlamentario Socialista —ahora parece que el devenir de las cosas le ha obligado a renunciar a él—, que es mantener clarísimamente lo público en control aeroportuario, control de navegación aérea, y entrar en un proceso de eficacia, eficiencia y gestión privada en el territorio. Esta PNL no distingue estas dos cuestiones, y nos parece sorprendente que no lo haya hecho. Por esas cinco razones básicas no podemos apoyar esta proposición no de ley.

También tengo que decir que entendemos que estemos debatiendo esto no solamente hoy, sino hace un par de semanas en el Pleno de la Cámara, primero con una interpelación y luego con una moción sobre esta materia, y además hay constantes iniciativas sobre el modelo aeroportuario. Es evidente que los grupos parlamentarios estamos preocupados por este modelo porque el Gobierno va dando constantes bandazos, cambiando de criterio cada día, movido por las circunstancias y por no haber establecido un modelo claro y definitivo desde el primer momento. No solo se puede achacar al cambio de ministro, producido ya hace casi dos años, sino al propio ministro actual, ya que no nos dijo lo mismo en enero de 2010 que en diciembre de 2010 o en febrero de 2011. Por tanto, hoy en día no sabemos ni qué piensa ni cuál

es la verdad de lo que se va a hacer con el modelo aeroportuario español. Aunque entendemos la proposición no de ley, creemos que está en las antípodas de lo que el Partido Popular podría defender.

No me pronunciaré sobre la enmienda de *Convergència i Unió* porque se ha dado por defendida. **(El señor Macias i Arau pide la palabra.)** Si no es así, entonces, señor presidente, tendremos que tener una segunda intervención cuando el señor Macias... **(Rumores.)** O ha perdido su turno o los que fijamos posición tenemos derecho a hablar después de que se debatan las enmiendas. **(Rumores.)** Entonces, tendrá que decirle que ha perdido su turno, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a concluir para votar, a efectos de ir avisando a sus señorías, dando la palabra al señor Simancas.

Señor Macias, el que se fue a Roma perdió... Usted ha salido y me ha pedido que la diese por defendida. Así queda en el «Diario de Sesiones» y no podemos dar marcha atrás. Lo lamento; me gustaría cambiarlo, pero ya ha quedado reflejado y así ha sido aceptado.

Por tanto, con cierta brevedad, señor Simancas, tiene la palabra.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS:** Señorías, la reforma del modelo de gestión aeroportuaria ha sido tratada en esta Cámara y concretamente en esta Comisión en varias ocasiones a propósito de comparecencias del ministro y del secretario de Estado de Transporte —la última hace bien poco tiempo— y a través de diversas iniciativas parlamentarias de varios grupos, la última el 8 de febrero presentada por el mismo grupo proponente que hoy nos trae el texto en cuestión. Todas estas iniciativas y debates han planteado como conclusión la existencia de un modelo defendido por el Gobierno que es claro, diáfano y a nuestro juicio absolutamente compatible con el interés general. ¿Qué es lo que busca este nuevo modelo de gestión aeroportuaria del Gobierno de España? Calidad y seguridad como siempre, eficiencia y competitividad también. ¿Cómo queremos afrontarlo? Desde un enfoque empresarial que es el que se ha demostrado exitoso en los mejores aeropuertos del mundo. Por eso se promulgó el Decreto 13/2010, el pasado 3 de diciembre, en el que se plantearon cinco grandes claves para el futuro de la gestión aeroportuaria en España: gestión mercantil, por eso se crea la empresa AENA Aeropuertos; participación privada, a través del capital nunca mayoritario y a través del régimen concesional en Madrid y en Barcelona; gestión individualizada, bien a través de sociedades filiales de AENA Aeropuertos en algunos aeropuertos singulares o bien a través de las concesiones ya mencionadas; participación de los territorios, de las administraciones y de los sectores sociales y económicos de los territorios a través de su presencia en los consejos de estas filiales o de las comisiones de coordinación aeroportuaria que figuran como previsión en el Decreto del 3

de diciembre; y modificación del régimen de tasas implementando la directiva europea que establece una autoridad de supervisión nacional que arbitra entre los distintos agentes, actores interesados en esta cuestión, y también cierto margen para cada aeropuerto a la manera en que sucede ahora en los puertos de interés general del Estado, para que con descuentos o suplementos puedan hacer un juego competitivo razonable, interesante. Este es el modelo del Gobierno, insisto, un modelo claro y diáfano. Este es el modelo que avaló el Congreso de los Diputados el pasado día 8 de febrero a partir de una iniciativa del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. ¿Por qué la avaló el Congreso de los Diputados? Porque entendemos que responde a las necesidades, a las demandas del sector, porque es razonable y porque se aplica en clave de interés general. Por eso resulta un tanto difícil de entender que el mismo grupo sea el que ahora nos plantea una especie de enmienda a la totalidad a este modelo refrendado por la mayoría de la Cámara.

No podemos apoyar en todo caso esta PNL porque está basada a nuestro juicio en un prejuicio ideológico que no compartimos y en una serie de preocupaciones que no están justificadas, y que yo voy a intentar con mucha brevedad despejar ahora mismo. ¿Cuál es el prejuicio? El veto de su grupo a la colaboración público-privada en la gestión de servicios públicos. Un veto que se produce aquí, pero que no donde gobierna Izquierda Unida, al menos en los ayuntamientos madrileños que yo conozco. Entiende su grupo —interpreto yo— que esta colaboración puede dañar la equidad social, la calidad en los servicios, los derechos de los trabajadores. Este prejuicio no es compartible desde nuestro grupo, porque no está justificado. A veces la colaboración público-privada, en determinadas condiciones y con determinadas garantías, aporta eficiencia, competitividad, sin riesgo, sin daño para la equidad, para la calidad o para los derechos de los trabajadores. Este es nuestro planteamiento. Yo soy sensible, créame, desde las condiciones socialdemócratas, a los discursos de defensa de lo público. Yo distingo los servicios públicos que atienden necesidades básicas de la ciudadanía, por ejemplo la sanidad o la educación, de otros servicios públicos que atienden otro tipo de necesidades. Yo creo que puede haber riesgo de una gestión privada en el ámbito de la sanidad, pero no entiendo que esos riesgos puedan llevarse en términos ni teóricos ni prácticos a gestiones como la aeroportuaria. Además, insisto, señora Buenaventura, su grupo y el nuestro gobiernan conjuntamente en algunos ayuntamientos y practicamos la colaboración público-privada —con éxito, a mi juicio— basándonos en el interés general y sin riesgo para la calidad y para los derechos de los trabajadores. ¿Cuáles son esas preocupaciones? Nos plantean ustedes que AENA deja de ser pública. No, AENA no va a dejar de ser pública. El artículo 7 del Decreto de 3 de diciembre establece claramente que la mayoría del capital social de AENA Aeropuertos va a seguir en manos públicas. Nos plantean si la calidad del servicio puede decrecer. La calidad del servicio la estableceremos nosotros en los

pliegos de condiciones de los concesionarios y los umbrales de calidad serán los que decidan los representantes de los ciudadanos, insisto, que se sienten en el consejo de esta compañía que va a tener capital mayoritariamente público. ¿Disminuye la seguridad? No. La Ley de seguridad operacional de transporte aéreo que hemos aprobado en esta Cámara y en esta Comisión hace pocos días va a ser aplicable para todos los aeropuertos (para los de gestión pública, para los de gestión privada, para los que gestione directamente AENA Aeropuertos de Madrid y para aquellos que se gestionen por sociedades filiales). La Ley de seguridad operacional que es exigente y desde luego es moderna, de días, se va a aplicar para todos. ¿Van a subir las tasas? No se van a subir las tasas porque van a estar controladas también en el pliego de condiciones —me refiero a los aeropuertos concesionados—. Además, entiendo que los gestores privados no querrán subir las tasas porque eso les hará menos competitivos. El riesgo puede ser el contrario en algunos casos. De cualquier forma, el régimen de tasas va a estar reglamentado, normativizado por la directiva que acabamos de trasponer. ¿Se pierde la red? ¿Hay riesgo de falta de financiación para los aeropuertos pequeños? No, no existe ese riesgo. Insisto, artículo 10.1 del Decreto de 3 de diciembre: Corresponderá a AENA Aeropuertos la explotación de todos los aeropuertos y helipuertos integrados en la red atribuida a su gestión. La red se mantendrá. ¿Con qué financiación mantendremos a los aeropuertos deficitarios? Entre otras con el canon que vamos a cobrar a las concesiones. No tiene por qué haber dificultades de financiación, en absoluto. Participación territorial garantizada, como le he dicho, en el propio decreto mediante los consejos de las sociedades filiales o las comisiones de coordinación aeroportuaria que no se dedican solo a las rutas, sino a otras muchas cosas, como dice —y ahora no se lo voy a leer— el artículo 13 del Decreto de 3 de diciembre.

Por último, derechos de los trabajadores; preocupación compartida, créame, señoría. Descuide usted, tanto el Grupo Socialista como el Gobierno tenemos en el frontispicio de nuestro interés, de nuestra preocupación, de nuestra dedicación y de nuestro trabajo en la reforma del transporte aéreo español los derechos y las condiciones laborales de los trabajadores. ¿Se van a perder puestos de trabajo? De ninguna de las maneras, tampoco en las concesiones privadas. De hecho, el artículo 11.6 del Decreto de 3 de diciembre pasado dice claramente que las sociedades concesionarias se subrogarán en la posición de empleador respecto de la totalidad de los trabajadores de la plantilla adscrita al aeropuerto. No se va a perder ni un solo puesto de trabajo. ¿Se va a perder algún derecho laboral? ¿Va a haber algún tipo de riesgo en relación con las condiciones laborales de los trabajadores? No. ¿Por qué? Porque el pasado 24 de enero se llegó a un acuerdo con los trabajadores de AENA para convertir el convenio de AENA actual en el convenio del grupo AENA una vez que se haya constituido la sociedad mercantil. Este convenio que recoge los actuales derechos laborales, las actuales condiciones laborales pactadas con los trabaja-

dores, va a tener vigencia en el nuevo grupo mercantil, sin ninguna duda. Plazos, más garantías... Vamos a darle una oportunidad a la negociación que en estos momentos está en marcha; confianza para que las conversaciones actuales culminen en un acuerdo que garantice desde luego los derechos de los trabajadores y que contribuya a la desconvocatoria de esas movilizaciones preanunciadas.

Lamentamos, por tanto, no poder respaldar esta proposición no de ley porque parte de una serie de prejuicios que no compartimos y de una serie de preocupaciones que a nuestro juicio no están del todo justificadas y que yo he intentado despejar. El Gobierno de España tiene un modelo de gestión aeroportuaria razonable basado en el interés general y además cuenta con el respaldo mayoritario de esta Cámara como se demostró el pasado 8 de febrero. **(El señor Macias i Arau pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Macias, lo lamento, hay muchos diputados que me han pedido encarecidamente que podamos terminar porque hay un acto importante al que están invitados. Señor Macias, reabrirla el debate, y no puede ser. **(El señor Macias i Arau: Veinte segundos.)** Muy brevemente, sin reabrir el debate porque, si no, le cortarían su intervención.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor presidente, se lo agradezco mucho. Simplemente intervengo para decir que nosotros vamos a abstenernos. En la moción que se ha presentado hay aspectos que nosotros compartimos plenamente, pero hay otros que coinciden con algunos de los que ha relatado el señor Simancas y que además fueron fruto de la moción en Pleno, y no van en línea con lo que el mismo grupo hoy expone. Por tanto no podemos compartir su planteamiento. Quería solo explicar que nuestro voto, no habiendo sido aceptada nuestra enmienda, va a ser de abstención por este motivo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias por la brevedad.

Entramos ya, sin más, en la votación.

Procedemos a la primera de las votaciones presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que es una proposición no de ley sobre la aceleración de las obras de desdoblamiento de la carretera N-II en la provincia de Girona, concretamente en el tramo Sils-Maçanet. Se ha presentado una enmienda transaccional que conocen ya todos los grupos parlamentarios, y creo que no hace falta que la lea si ningún grupo lo pide. Por tanto, en los términos de la transacción la vamos a votar.

Efectuada la votación, dijo

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

Proposición no de ley número 2, relativa a la llegada de la alta velocidad a Cantabria presentada por el Grupo Parlamentario Popular y que tiene una autoenmienda del Grupo Parlamentario Popular que es la que vamos a votar.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; en contra, uno.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Siguiente proposición no de ley relativa a la nominación de la estación de ferrocarril de Granada como Mariana Pineda. La votamos en los propios términos en que fue presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número 5, relativa al taller central de reparación de Renfe en Valladolid presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Realizaremos dos votaciones distintas. La primera votación será a los dos puntos que tenía la enmienda transaccional. En segundo lugar, porque se ha pedido así, votaremos el punto 3 de esa enmienda. Por tanto, procedemos a la primera votación con la transacción en los puntos 1 y 2. Por su conocimiento no hace falta que la lea.

Efectuada la votación, dijo

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

Finalmente votaremos el punto 3 de la autoenmienda que presentó el Grupo Parlamentario Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 6, relativa a la simplificación, unificación y armonización de la normativa referente a la náutica de recreo, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, que votamos en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número 7, relativa a la ampliación de la línea de ferrocarril Madrid-Logroño, que votamos en los propios términos en los que fue presentada.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 8, relativa a la finalización de la autovía del Mediterráneo A-7 a su paso por la provincia de Granada, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, que votamos en los términos en que se presentó.

Efectuada la votación, dijo

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

Proposición no de ley número 9, relativa a la política de peajes de la AP-9 y a la financiación de su ampliación, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, que votamos en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

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

Proposición no de ley número 10, sobre el Servicio Postal Universal, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, que votamos en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

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

Proposición no de ley número 11, relativa al modelo de gestión aeroportuaria y sobre la privatización de AENA, presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, que votamos en los términos en los que se presentó al haber quedado rechazada la enmienda de CiU.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 12, sobre denominación de la estación central de Málaga como Málaga-María Zambrano, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y que votamos en los términos en los que se acaba de debatir.

Efectuada la votación, dijo

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

Se levanta la sesión.

Eran las ocho de la noche.

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**

