



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Año 2011

IX Legislatura

Núm. 251

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ BONO MARTÍNEZ

Sesión plenaria núm. 239

celebrada el martes 14 de junio de 2011

Distribuye
SF-Intersindical



DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ), SOBRE EL BAJO CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE CERCANÍAS DE BARCELONA. (Número de expediente 173/000220.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la moción del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) sobre el bajo cumplimiento del Plan de cercanías de Barcelona.

Tiene la palabra don Pere Macias para su defensa.

Posición de CiU

El señor **MACIAS I ARAU**: Gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados, nuestro grupo presenta una moción consecuencia de la interpelación que formulamos la semana pasada con relación al bajo cumplimiento del Plan de cercanías de Barcelona. Como ustedes pueden suponer, nuestra moción persigue un objetivo claro, y es que este plan pueda ser una realidad cuanto antes. Somos plenamente conscientes de las dificultades presupuestarias de todas las administraciones, también de la Administración del Estado, y somos conscientes además de que en este marco es especialmente complejo acometer aquellas inversiones destinadas a los servicios de interés público, que son aquellos que deben resultar más beneficiados por la aportación de recursos públicos. Bajo este prisma hemos querido presentar una moción muy posibilista y en línea, como ustedes también se pueden imaginar, con las negociaciones que en estos momentos el Gobierno de la Generalidad está manteniendo con el Ministerio de Fomento.

Para nosotros lo importante son básicamente tres cuestiones. En primer lugar, hacer posible el cumplimiento estricto del acuerdo de traspaso de los servicios de cercanías al Gobierno de la Generalidad acordado en su momento por el anterior Gobierno de la Generalidad con el Ministerio de Fomento. **Para que este traspaso sea plenamente posible debe modificarse la Ley del Sector Ferroviario, permitiendo que cualquier operador pueda circular por las líneas de interés general.** Es evidente que esto no supone ninguna idea premeditada con relación a que sea o no la actual operadora, Renfe-Operadora, la que preste estos servicios. Yo quiero recordar lo que dije en mi interpelación, pero también palabras del consejero de Territorio y Sostenibilidad, señor Recoder, quien, haciendo referencia a los problemas de la red de cercanías, ha manifestado que muchos de ellos no son debidos a la propia operadora sino a la red, y que por tanto la posición de la Generalidad no tiene nada que ver con ningún tipo de premeditación contra

Renfe, sino todo lo contrario. Renfe tiene muy buenas personas trabajando y tiene una vocación de servicio que yo creo que es encomiable. Por tanto, **que reclamemos que se cumpla aquello pactado en su momento con relación al traspaso no permite hacer ninguna valoración en cuanto a que Renfe continúe o no prestando el servicio, pero sí hay que abrir esta posibilidad.**

Se trata, en definitiva, de una cuestión de lealtad institucional. Nosotros pedimos que se pueda acometer esta reforma legislativa. En segundo lugar, siendo conscientes de las dificultades presupuestarias, creemos que hay algunas de estas inversiones que deben ser prioritarias. Ya hablé la semana pasada de una que me parece absolutamente prioritaria y muy rentable, que es la instalación del sistema ERTMS, que es un sistema nuevo de señalización ferroviaria para la gestión de tráfico. Ya se utiliza en las líneas de alta velocidad y en la red de cercanías en Madrid. Por tanto, en una red tan congestionada como la de Barcelona sería de gran utilidad para, con relativamente poco coste, tener mucha más capacidad de circulación. Así toda una serie de inversiones, modernización de vía, mejora de catenarias, etcétera, que nosotros recogemos dentro de las prioridades en el Plan de cercanías. De hecho, solo hay una gran actuación, la duplicación de vía entre Montcada i Reixach y Vic que nos parece muy importante. Nosotros proponemos que se acelere la contratación de la duplicación que nos parece que dentro de las grandes actuaciones sería la más prioritaria.

Hay una cuestión muy importante que en nuestra moción se presenta en el punto 2.a) —luego hablaré de una transacción que hemos formulado con el Grupo Socialista— pero que inicialmente aparece en el apartado 2.a). Se trata de un mecanismo, la creación de una oficina técnica de ejecución del plan que tenga su sede en Cataluña y permita la coordinación del Gobierno de la Generalitat de Cataluña con el propio Gobierno del Estado, que es el que a la postre es responsable de la red y del plan. Este es un elemento que nosotros juzgamos muy positivo y que tiene un precedente que ha sido ampliamente valorado por todo el mundo como muy eficiente. Se trata de la oficina llamada del Plan Barcelona, del Plan de ampliación del aeropuerto de El Prat, que era una oficina dependiente plenamente de AENA, pero que durante todo el periodo de ejecución de las obras, más de diez años, tuvo trabajando, por cierto en el edificio de la vieja torre de control del aeropuerto de El Prat, a unos cien técnicos dependientes de AENA, quienes con una capacidad de autonomía técnica ejecutaron con gran diligencia y con gran eficacia toda la implementación del plan y con un resultado muy positivo, que invito a los señores diputados a contemplar con suma atención, porque tuvo muy pocas desviaciones presupuestarias con relación a aquello que se había programado. Creo que disponer de un instrumento como una oficina técnica bien dotada es algo que hace que las obras se puedan ejecutar con una eficacia muy importante. Esto puede ser asumido y, por tanto, nosotros

hemos previsto también en nuestra moción este punto.

Finalmente, tengo que decirle que ha habido dos enmiendas, una del Grupo Parlamentario Popular que nos pide añadir algunos aspectos que yo considero muy importantes. Uno de ellos es la línea orbital ferroviaria y la nueva línea entre Castelldefels y Cornellà. Sin embargo, dentro de esta necesidad de priorizar nosotros lo que estamos diciendo es que debemos priorizar lo más importante. La segunda de las observaciones del Grupo Popular es que se añada el acceso al puerto de Barcelona, que esta mañana ha sido asumida en una proposición no de ley unánimemente aprobada en la Comisión de Fomento. Por tanto, creo que sobraría reiterarlo ahora.

Por contra, la enmienda de modificación del Grupo Parlamentario Socialista que ha sido consensuada con nuestro grupo recoge los tres aspectos: la modificación legislativa, la aceleración de los acuerdos con la Generalitat para impulsar las inversiones prioritarias y la creación de esta oficina técnica. Por tanto, ya les anuncio que nuestro grupo va a aceptar esta enmienda que ha sido, repito, consensuada entre el Grupo Socialista y el Grupo de Convergència i Unió y creo que da plena satisfacción a aquello que nosotros habíamos planteado.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Macias.

Para la defensa de enmiendas tiene la palabra don Antonio Gallego Burgos.

Posición del PP

El señor **GALLEGO BURGOS**: Muchas gracias, señor presidente.

España solo saldrá de la crisis si potencia y respalda a aquellos territorios donde se crea riqueza y dinamismo económico. Es obvio que Cataluña es uno de los grandes y más potentes motores de España. Ese motor debe funcionar a pleno rendimiento, debe ser competitivo y no debe colapsarse. Para que el motor funcione hay que renovarlo, hay que actualizarlo, tenemos que reducir sus averías, debemos solucionar aquellos puntos críticos que merman su competitividad. Las infraestructuras contribuyen a atraer inversiones, propician el crecimiento económico, mejoran las posibilidades de competir de nuestras empresas y aumentan nuestra capacidad de crear empleo. Por tanto, debemos invertir en la mejora de la red ferroviaria de Barcelona como gran apuesta de desarrollo y crecimiento económico. Todos sabemos que la red de cercanías de Barcelona, a la que se refiere el texto de la moción que presenta hoy Convergència i Unió, no funciona como a todos nos gustaría. Tenemos que tomar medidas para hacer frente al incremento de demanda de los servicios ferroviarios. Tenemos que modernizar

y renovar la red. Tenemos que reducir los tiempos origen-destino. Tenemos que aumentar la cobertura poblacional, aumentar la capacidad de la misma, en definitiva, ser más eficientes y ser más capaces de llevar a cabo un buen transporte público de cercanías en la provincia de Barcelona. Para ello hay que invertir, no solamente decir que se va a invertir. Hay que pasar de las palabras a los hechos. Hay que poner encima de la mesa y ejecutar los planes que se aprueban. El Gobierno tiene que impulsar los proyectos con los que se compromete y con los convenios firmados con anterioridad. Fuentes de la Generalitat de Cataluña afirman que solo se ha ejecutado el 7,1 por ciento de las actuaciones previstas en el Plan de cercanías Barcelona 2008-2015. Las inversiones están en vía muerta. Sonroja escuchar al ministro de Fomento decir que la ejecución de las inversiones avanza a buen ritmo. Y, como antes decía el portavoz de Convergència i Unió, es verdad que la situación económica es la que es. Sabemos que la economía del país, a lo mejor, invita a postergar ciertas inversiones, pero desde nuestro punto de vista este tipo de inversiones que son claramente productivas, generan crecimiento económico y aumentan nuestra capacidad de crear puestos de trabajo han de ser proyectos prioritarios para aumentar el crecimiento y la competitividad de nuestra economía. Estamos de acuerdo con que se impulse urgentemente alguno de los proyectos a los que hace referencia la moción de Convergència i Unió, y así lo hemos manifestado en diferentes ocasiones. **Estamos de acuerdo con que hay que modificar la Ley del Sector Ferroviario para abrir la puerta a nuevos operadores**, que hay que aplicar el sistema ERTMS. Estamos de acuerdo con crear una oficina técnica centralizadora para cercanías, como ya hizo el Gobierno del Partido Popular cuando impulsó la construcción y el desarrollo en el aeropuerto de Barcelona de una oficina de similares características. También déjeme recordarle, como ciudadano de El Prat de Llobregat, una cosa. Es una auténtica vergüenza que dos años y medio después de la puesta en marcha de la T-1 de Barcelona todavía no haya un acceso ferroviario en condiciones; idem para el puerto. Estamos a punto de acabar el puerto de Barcelona y el acceso ferroviario todavía esta mañana lo estamos reclamando y está fuera de plazo. Es escandaloso que lleven años presumiendo de que se soterraran las vías en ciudades como Moncada, San Feliu u Hospitalet de Llobregat, y por eso nosotros hemos presentado enmiendas en ese sentido. Nos parece que para impulsar el transporte público en una comarca tan poblada e industrialmente tan potente como el Baix Llobregat es muy importante priorizar la línea Castelldefels-Cornellà; idem para otro de los proyectos que aparece en el Plan de cercanías Barcelona, el de la línea orbital ferroviaria. Déjeme que acabe con un proyecto al que he hecho referencia antes. El acceso ferroviario al puerto de Barcelona no forma parte del Plan de cercanías Barcelona, pero todos sabemos que su rápida

ejecución también aligeraría el tráfico de cercanías. Es una actuación que debe llevarse a cabo de una manera prioritaria y urgente, como hemos dicho todos esta mañana en la Comisión de Fomento. La semana pasada toda la sociedad civil catalana, la Cámara de Comercio, Fomento del Trabajo, el RACC, todas las instituciones públicas reclamaban que se cerraran y que se actuara rápidamente para asegurar la conexión ferroviaria y viaria con el puerto de Barcelona. Nosotros hoy, ante el texto de la moción y ante la enmienda en la que han llegado a un acuerdo el Grupo de Convergència i Unió y el PSC, votaremos a favor, porque incluye precisamente este ramal de acceso directo al puerto de Barcelona, que es una demanda absolutamente urgente para el Partido Popular. Tenemos muy claro que para salir de la crisis hay que invertir en este tipo de infraestructuras porque, de lo contrario, estaremos mermando el crecimiento económico de nuestro país.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Gallego.

Tiene la palabra don Román Ruiz Llamas.

Posición del PSOE

El señor **RUIZ LLAMAS:** Gracias, señor presidente. Señorías, el 7 de mayo de 2011, hace apenas un año, se llegó a un acuerdo entre la Generalitat y el Gobierno del Estado para el traspaso de los servicios de cercanías a Cataluña. Un acuerdo histórico. Cataluña se convertía en la primera comunidad autónoma con el servicio de cercanías traspasado en cumplimiento del artículo 169 del Estatut. Asimismo, el 25 de febrero de 2009 se aprobaba el Plan de infraestructuras ferroviarias de cercanías de Barcelona 2008-2015, cifrado en una inversión de 4.000 millones de euros. Con estos dos acuerdos históricos se ponía de manifiesto la voluntad firme del Gobierno socialista de impulsar la modernización, la renovación y el incremento de la capacidad del servicio público de cercanías y, por tanto, su compromiso con los ciudadanos de Cataluña, en una red que da servicio a más de 400.000 usuarios diarios. El Plan de cercanías se dividía en dos cuatrienios, 2008-2011 y 2012-2015, y en dos programas específicos, programas de infraestructuras que hacen mención a la primera parte a la que se refería el señor Macias, modernización de infraestructuras existentes y a las nuevas líneas y duplicaciones, y el programa de estaciones que comprendía una modernización de estaciones, los nuevos intercambiadores y nuevas estaciones. El compromiso del Gobierno es que al finalizar los ocho años se hayan licitado todos los programas del plan. En la interpelación de la semana pasada, el señor Macias insistía en la necesidad de agilizar al máximo el programa de modernización de las infraestructuras

existentes. Este plan dotado con 510 millones de euros, en mayo de 2011 se encuentra licitado en un 54 por ciento. Se han licitado obras por valor de 274 millones. Por tanto, sin llegar al primer cuatrienio, se ha licitado más del 50 por ciento. ¿Se debería acelerar este programa? Es lo que hemos estado pactando.

Señor Macias, el 18 de febrero dijo algo en la Comisión de Fomento con lo que estoy de acuerdo. La obra pública es de larga concreción, de larga ejecución y necesariamente tiene que ser una obra de todos. Si queremos ser justos tendremos que repartir culpas, señor Macias. Muchos de los problemas actuales, y usted los conoce, tienen que ver con el bajo nivel de inversión en la red de cercanías realizada durante los gobiernos del Partido Popular, entre los años 1996 y 2004, en los cuales el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) también apoyó esos presupuestos con mayoría simple del Partido Popular y con mayoría absoluta. Para documentarle le voy a exponer unos datos que no admiten dudas. El mantenimiento de la red de cercanías en el período 1996-2000, fue de 25.400 euros por kilómetro, y en el período 2000-2004, de 28.000 euros por kilómetro. Desde 2004 se ha venido invirtiendo en mantenimiento una media de más de 59.000 euros por kilómetros, casi el doble. Por tanto, reconozcamos algo evidente. Los problemas actuales de la red tienen que ver con el deficiente estado de la red que asumimos y hemos paliado con un ritmo de inversión que se ha duplicado. En los últimos siete años, el Gobierno socialista ha invertido una cifra cercana a los mil millones de euros en la red que, como dijo el ministro Blanco, es una inversión sin precedentes.

Hemos llegado a un acuerdo transaccional que, como decía el señor Macias, **recoge los tres puntos esenciales;** tres puntos que tienen que ver con que cuando a nivel europeo se liberalice el transporte ferroviario de viajeros, en aquellos casos de las comunidades autónomas que ostenten en sus estatutos la titularidad de los servicios definidos como obligaciones de servicio público, **se lleven a cabo los cambios legislativos necesarios** para conseguir el desarrollo pleno de sus competencias. También hemos acordado acelerar los acuerdos con la Generalitat de Cataluña para impulsar estas inversiones del Plan de cercanías. Asimismo, esta mañana, en la Comisión Fomento, los accesos al puerto de Barcelona como actuaciones a ejecutar a corto plazo y la creación de una oficina técnica dependiente del secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras coordinada conjuntamente con el Gobierno de la Generalitat en tanto que titular del servicio. Un acuerdo muy satisfactorio por el cual también tengo que dar las gracias al señor Macias, persona con la que cuando hemos negociado hemos llegado a acuerdos porque los dos tenemos en cuenta una cosa fundamental, que es el sentido común. Él lo ha dicho en la primera parte de su exposición: estamos en un contexto económico determinado; las administraciones públicas disponen de los fondos de los que disponen; los ayuntamientos, la Generalitat de

Catalunya y evidentemente el Gobierno del Estado. Sin embargo, pese al reajuste presupuestario estamos firmemente comprometidos con llevar adelante el plan de cercanías previsto, la llegada de la alta velocidad a Gerona y la frontera francesa en 2012, el impulso del corredor mediterráneo de viajeros y mercancías y el desarrollo del acceso ferroviario al puerto de Barcelona.

Desde el Grupo Socialista y el Gobierno estamos seguros de que podemos establecer acuerdos de colaboración con las administraciones y de que llegaremos a acuerdos que lo lleven adelante. Por tanto nos debemos felicitar por este acuerdo que desbloquea el tema.

Señor presidente, señorías, muchas gracias.

(Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ruiz LLamas.

Tiene la palabra doña Nuria Buenaventura.

Posición de IU-ICV

La señora **BUENAVENTURA PUIG**: Gracias, presidente.

Señorías, nuestro grupo, Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, va a dar **apoyo a la moción del Grupo Catalán de Convergència i Unió** dirigida a mejorar las cercanías de Barcelona **en su propuesta inicial y también con las enmiendas incorporadas** de otros grupos. Estamos de acuerdo con el primer objetivo en cuanto a que además es un compromiso que se realizó entre el Gobierno del Estado y el Gobierno de la Generalitat el año pasado cuando **se decidieron las transferencias en temas de cercanías, por tanto de Renfe.**

Además entendemos que en Cataluña tenemos la experiencia de los ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya que es una operadora pública catalana y que funciona. **Yo como usuaria, no de Renfe sino de Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya, les puedo decir que funciona muy bien, no así por lo que respecta a las cercanías de Renfe.**

Es cierto que nosotros —y por tanto el segundo punto también lo compartimos— hemos ido reivindicando desde hace tiempo la necesidad de mejorar este servicio. Los usuarios de cercanías en Cataluña sufren diariamente retrasos sistemáticos —cuando no largas averías— que en los últimos meses se han incrementado y además no se está cumpliendo el Plan de cercanías 2014. No puede ser que en pleno siglo XXI haya en Cataluña 265 kilómetros menos de ferrocarril que en el año 1930. Es verdad que se ha priorizado el tren que utiliza una minoría, el AVE, en contra del tren que utiliza la mayoría, cercanías y media distancia. También queremos recordar —

según las cifras que nosotros tenemos— que ADIF ha ejecutado solo el 3,3 por ciento, es decir, 133 millones de los 4.400 millones comprometidos para el periodo 2008-2015. Mi grupo en su día ya reclamó una inversión sostenida de 2.500 millones de euros anuales porque es necesaria para poner al día la red de cercanías, mejorando el servicio de la red actual, solucionando los atascos existentes y poniendo más trenes. Sin embargo, a día de hoy nos encontramos con que para el Ministerio de Fomento la inversión en ferrocarril convencional no ha sido una prioridad, hecho que a nuestro entender demuestra muy poca visión de futuro y una nula apuesta por la movilidad sostenible. Esto no solo afecta a Cataluña sino al resto del Estado. Necesitamos un modelo que dé la vuelta a la tendencia de los últimos veinte años porque el transporte ferroviario convencional está sufriendo una gravísima descapitalización ya que la inversión pública se ha concentrado en la red viaria o en el AVE. Nuestro grupo manifiesta que uno de los elementos para salir de la crisis es apostar por el ferrocarril, pasar a tener el mismo nivel de ferrocarril que Europa tanto en cantidad como en calidad. Permítanme citarles la reciente publicación de un estudio realizado por distintas fundaciones y por el sindicato Comisiones Obreras donde se dice —y está clarísimo— que el transporte colectivo también posibilita empleo en el marco de una movilidad sostenible. La profesora de geografía Carme Miralles-Guasch así lo dice y que además la apuesta decidida por el sistema ferroviario es fuente directa de empleo. Nuestra votación va a ser favorable. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Buenaventura.

Posición de ERC

Señor Canet.

El señor **CANET I COMA**: Gracias, señor presidente. Intervengo muy brevemente desde el escaño para dejar constancia de la posición de Esquerra Republicana. **Vamos a apoyar la moción de Convergència i Unió, tanto el texto inicial previsto como la transacción** que se nos ha anunciado. Consideramos que la realidad es muy tozuda. En el año 2010 se produjeron 200 incidencias remarcables en cercanías de Barcelona que provocaron abundantes retrasos. La causa de fondo la compartimos, el incumplimiento de la disposición adicional tercera del Estatut que la Cámara de Comercio de Barcelona ha cuantificado en cifras muy notables: 4.616 millones de euros en licitaciones no realizadas y 1.000 millones de euros en retraso en obras licitadas. Evidentemente el contexto económico puede justificar en algunos casos el retraso, pero en el fondo hay prioridades que no se han respetado. Además, recordamos también que se incumple el

propio acuerdo de traspaso de cercanías, que prevé un cambio legislativo, y **la Generalitat de Cataluña debería poder buscar otro operador, si hace falta, distinto de Renfe** a partir del 1 de enero del año 2011. Por tanto, celebramos el acuerdo en la transaccional y repito que consideramos oportuna y necesaria la moción de Convergència i Unió. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Canet.

Don José Ramón Beloki tiene la palabra.

Posición del PNV

El señor **BELOKI GUERRA**: Gracias, señor presidente.

Señorías, para empezar quiero mostrar la **disposición favorable del Grupo Vasco, PNV, a apoyar la moción** que el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió nos presenta a debate y votación como consecuencia de la interpelación urgente que el diputado don Pere Macias realizó en nombre de su propio grupo parlamentario al ministro de Fomento el miércoles de la pasada semana; disposición favorable a la moción originaria y disposición favorable a la moción transaccionada.

Por referirme en primer lugar a la moción originaria debo decir que tenía, como se recordará, dos puntos, por cierto bastante distintos entre sí a juicio de este grupo. **Lo que nos propone CiU en el primero de sus puntos es instar al Gobierno a acelerar una reforma legislativa, en concreto de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, el Sector Ferroviario, reforma que si bien no precisa en sus detalles, está claramente orientada en el camino de la liberalización de dicho sector, posibilitando para ello la circulación por las líneas generales de otros operadores diferentes a Renfe.**

Si este diputado no está equivocado, la situación actual es la siguiente. El servicio internacional de viajeros estaría liberalizado, *de iure*, legalmente hablando, desde el 1 de enero del año 2010. Cualquier operador extranjero —tómese esta palabra entre comillas— podría por lo mismo operar ofreciendo servicios internacionales, si bien cumpliendo para ello los requisitos que la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, establece en el título IV de la misma, artículos 42, 43 y siguientes. No sería este el caso de los servicios internos de viajeros. La liberalización de estos nunca podría ser previa al año 2012 y podría retrasarse cinco, diez y hasta quince años dependiendo de las políticas de cada Estado.

La moción de Convergència i Unió, si no estamos equivocados, insisto, **pretende —permítanme esta expresión— poner en marcha este tren liberalizador con aplicación en Cataluña, pero entiendo que también en el conjunto del Estado.** No se trataría, por tanto, de un punto que solo hace

referencia al Plan de cercanías de Barcelona sino en general a **todo el sistema ferroviario de cercanías del Estado.** Mi grupo coincide con CiU en la necesidad de poner en marcha este tren y en hacerlo además con notable mayor decisión que con la que se ha venido haciendo hasta ahora, con mayor ritmo y mayor convencimiento que con los que se ha operado hasta ahora. Metidos y necesitados como estamos en llevar a cabo reformas de calado en muy diversos campos, el de las infraestructuras y el de la gestión del transporte es uno de esos campos destacados, y la iniciativa de CiU a este respecto es oportuna en el primero de sus puntos.

La moción tiene un segundo punto, insisto, notablemente distinto del primero. Se trata de instar al Gobierno a acelerar unas determinadas inversiones. En concreto, en la moción originaria se hablaba de diez puntos o diez temas sobre los que había que instar al Gobierno; ahora, si no hemos entendido mal, en la moción que han transaccionado se habrían reducido estos diez puntos a tres básicamente sobre los que se insistiría. Mi grupo no tiene un conocimiento suficientemente contrastado, al detalle, de cómo está yendo el Plan de cercanías de Barcelona. Estábamos dispuestos a apoyar el listado que el proponente, CiU, sometía a consideración y debate de esta Cámara, entendiéndolo que había hecho un análisis serio de este tema. Si al análisis serio del proponente se añade también un acuerdo que ha concluido con el grupo parlamentario que apoya al Gobierno, estaríamos en que, con realismo pero al mismo tiempo con decisión, se estaría avanzando en el objetivo mayor, en el segundo de los puntos de la moción de CiU, que es acelerar las inversiones en el Plan de cercanías de Barcelona.

Todos sabemos que las mociones mociones son y que las proposiciones no de ley proposiciones no de ley son. Los objetivos son muy buenos, pero los medios a veces no logran estos objetivos, no al menos con la diligencia que sería deseable. En todo caso, que no sea por falta de apoyo de este grupo, el Grupo Vasco del PNV, que —insisto— hubiera apoyado la moción originaria y apoya también la moción transada.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Beloki.

Señor Macias, ¿acepta su señoría alguna enmienda para la votación, además de lo dicho en la tribuna?

El señor **MACIAS I ARAU**: Sí, señor presidente, la enmienda del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Macias.

.....

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 333; a favor, 332; en contra, uno.