



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2012

X Legislatura

Núm. 132

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE

Sesión núm. 7

celebrada el miércoles 20 de junio de 2012

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas con respuesta escrita que pasan a tramitarse como preguntas con respuesta oral en Comisión a los efectos del artículo 190.2 y preguntas:

- De la diputada doña M^a Olaia Fernández Davila, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre estado de desarrollo en el que se encuentra el Real Decreto 1733/2011, que establece criterios para la ampliación de la capacidad de diferentes tramos de la autopista AP-9, así como posición del Gobierno al respecto. (Número de expediente 181/000116) 3
- De la diputada doña María del Carmen Silva Rego, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre mantenimiento por la ministra de Fomento de la consideración de que la conexión directa del AVE Vigo-Madrid por Cerdedo es prioritaria y tiene que ser contratada tan pronto se elaboren los proyectos básicos. (Número de expediente 181/000332) 5

	Página
— De la diputada doña Carme Chacón i Piqueras, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre cumplimiento por el presupuesto del Ministerio de Fomento con las necesidades en infraestructuras de Cataluña. (Número de expediente 181/000378)	7
— De la diputada doña Leire Iglesias Santiago, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre evaluación de la ejecución en 2011 y en el último semestre del Plan estatal de vivienda y rehabilitación, así como previsiones acerca de su finalización. (Número de expediente 181/000380)	9
— De la diputada doña Arantza Tapia Otaegi, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), sobre inclusión del aeropuerto de Hondarribia en el decreto que prepara el ministerio por el que se declarará la excepcionalidad de una serie de aeródromos. (Número de expediente 181/000344)	12
— Del diputado don Ernesto Aguiar Rodríguez, en sustitución del diputado don Andrés José Ayala Sánchez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre medidas para fomentar, a través de AENA, el transporte aéreo en Baleares y Canarias. (Número de expediente 181/000381)	13
— De la diputada doña Matilde Pastora Asian, en sustitución del diputado don Andrés José Ayala Sánchez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre previsiones acerca de la licitación del contrato de obligación de servicio público para las cuatro rutas interinsulares en el archipiélago canario. (Número de expediente 181/000382)	15
— Del diputado don Juan Carlos Grau Reinés, en sustitución del diputado don Andrés José Ayala Sánchez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre previsiones acerca del establecimiento de obligaciones de servicio público con la Isla de Menorca. (Número de expediente 181/000383)	16
— Del diputado don Sebastián González Vázquez, en sustitución del diputado don Andrés José Ayala Sánchez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre mejoras previstas para la seguridad operacional en el sector aéreo. (Número de expediente 181/000384)	17
— Del diputado don Chesús Yuste Cabello, del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, sobre firma de un acuerdo con el Ayuntamiento de Zaragoza para la cesión del tramo urbano de la Avenida de Cataluña (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/001484). (Número de expediente 181/000263)	19
— Del diputado don Chesús Yuste Cabello, del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, sobre previsiones acerca de la inclusión de la conexión con Francia a través de la reapertura de la línea ferroviaria internacional de Canfranc entre los objetivos prioritarios del Gobierno en la X Legislatura. (Número de expediente 181/000097)	19
— Del diputado don Félix Lavilla Martínez, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre:	
— Fecha de entrega de diversos proyectos de autovía en la provincia de Soria que están en fase de redacción (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/002339). (Número de expediente 181/000304)	21
— Previsiones acerca de la negociación y firma del convenio con el Ayuntamiento de Soria para la transmisión definitiva de las diferentes travesías (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/002344). (Número de expediente 181/000305)	21
— Medidas previstas para la agilización de los estudios informativos en la carretera N-234 entre Burgos-Soria-Sagunto (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/002352). (Número de expediente 181/000306)	21
— Realización de las variantes desdobladas de San Leonardo y Navaleno en la provincia de Soria (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/002353). (Número de expediente 181/000307)	21

— Inversiones en los tramos de la autovía del Duero de la provincia de Soria (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/002785). (Número de expediente 181/000308)	21
— Previsiones e inversiones en el tramo Santiuste-Burgo de Osma de la A-11 (autovía del Duero), en la provincia de Soria (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/002791). (Número de expediente 181/000309)	21
— Presupuesto para conservación de carreteras en la provincia de Soria en el año 2012 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/002792). (Número de expediente 181/000310)	21
— Del diputado don Rafael Simancas Simancas, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre provisiones temporales para licitación y ejecución de las obras previstas para la llegada del servicio de cercanías ferroviarias al municipio de Mejorada del Campo (Madrid) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/003568). (Número de expediente 181/000386)	25
— Del diputado don Odón Elorza González, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre remodelación de la estación de Atocha en San Sebastián (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/002957). (Número de expediente 181/000402)	26
— Del diputado don Pere Macias i Arau, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre calendario para llevar a cabo la variante de Vallirana en la carretera N-340. (Número de expediente 181/000087)	27

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

PREGUNTAS CON RESPUESTA ESCRITA QUE PASAN A TRAMITARSE COMO PREGUNTAS CON RESPUESTA ORAL EN COMISIÓN A LOS EFECTOS DEL ARTÍCULO 190.2 Y PREGUNTAS:

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA OLAIA FERNÁNDEZ DAVILA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE ESTADO DE DESARROLLO EN EL QUE SE ENCUENTRA EL REAL DECRETO 1733/2011, QUE ESTABLECE CRITERIOS PARA LA AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD DE DIFERENTES TRAMOS DE LA AUTOPISTA AP-9, ASÍ COMO POSICIÓN DEL GOBIERNO AL RESPECTO. (Número de expediente 181/000116).**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, comenzamos la sesión de la Comisión de Fomento. Voy a explicar el desarrollo del orden del día. En primer lugar, va a responder el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, don Rafael Catalá Polo, a las preguntas que figuran con los números 13,14, 16 y 17. Cuando concluyan estas cuatro preguntas, comparecerá la señora secretaria general de Transportes, doña Carmen Librero Pintado, que responderá a las señaladas con los

números 15, 18, 19, 20 y 21. Finalmente, vendrá el secretario general de Infraestructuras, don Gonzalo Jorge Ferre Moltó, que contestará a las preguntas escritas que han sido reconvertidas y que figuran en el orden del día con el número 1, las agrupadas desde el número 2 hasta el 8, la número 9 y finalmente la número 10, repito, de las llamadas reconvertidas. Después responderá a las ordinarias, que son las números 11 y 12.

Como se ha informado en la reunión de Mesa y portavoces, el formato de esta sesión será que quien pregunta dispone de cinco minutos, que distribuye a su libre albedrío, y el preguntado, el representante del Gobierno, dispone del mismo tiempo. Les pido que se ajusten a estos tiempos, en la medida de lo posible, y así lo haremos todo mucho mejor.

Sin más dilación, comenzamos con la primera pregunta dirigida al señor secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, don Rafael Catalá Polo, que formulará la diputada doña Olaia Fernández Davila, sobre el estado de desarrollo en el que se encuentra el Real Decreto 1733/2011, que establece criterios para la ampliación de la capacidad de diferentes tramos de la autopista AP-9, así como posición del Gobierno al respecto.

Tiene la palabra.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA:** Señor secretario de Estado, hacemos esta pregunta porque en

noviembre de 2011 el Gobierno aprobó un real decreto, al que el presidente se acaba de referir, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas del Atlántico, y en el que se modifican algunos términos de la concesión para la construcción, conservación y explotación de autopistas del Atlántico, AP-9, y para la ampliación de la capacidad de diversos tramos de dicha autopistas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Catalá Polo): Como bien ha descrito, mediante el Real Decreto 1733/2011 se aprobó el convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas del Atlántico, Audasa, por el que se modifican determinados términos de la concesión vigente en la AP-9, modificación que tiene que ver con la circunvalación de Santiago y con el entorno del puente de Rande. Esta aprobación, como es conocido, se realizó el 18 de noviembre de 2011, dos días antes de las elecciones generales del 20 de noviembre, y fue publicada en el Boletín Oficial del Estado el 24 de noviembre; por tanto, el decreto entró en vigor el día 25 del mismo mes. Quiero poner de manifiesto la consideración de que quizá algún trámite administrativo del citado decreto no fue correcto por la celeridad impuesta en ese momento de final de legislatura. Alguna de las cuestiones puede tener que ver con la realidad del tráfico y de la concesionaria. En todo caso, creo que es sorprendente que un Gobierno, en el momento de finalización de un mandato político, deje tomadas decisiones a largo plazo, incluso con infracción del trámite de audiencia de interesados, como es la Xunta de Galicia. A pesar de ello, como es lógico, lo que ha hecho el Ministerio de Fomento ha sido aprobar los pliegos de contratación derivados de dicho real decreto. La sociedad concesionaria Audasa tiene prevista la financiación de la inversión necesaria para llevar a cabo la ampliación a través de las obligaciones bonificadas que está autorizada a emitir. Dicha emisión se encuentra en este momento pendiente de su preceptiva autorización por el Ministerio de Hacienda. Esa es la situación en la que se encuentra.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Fernández Davila.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Señor secretario de Estado, gracias por la información, pero nos gustaría que fuera un poco más claro en relación con los diferentes aspectos del real decreto, en concreto con lo que significa la ampliación del puente de Rande. Le diré por qué. Con anterioridad a la aprobación de este real decreto —estamos hablando de julio de 2010— se publicó un anuncio sobre la resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se aprobaba de manera provisional

un proyecto de trazado y se ordenaba la incoación de expediente de información pública del proyecto de construcción, ampliación de capacidad de la AP-9 en el tramo enlace de Cangas-enlace de Teis, que es en el que estamos interesados en profundizar. A este expediente de información pública el Bloque Nacionalista Galego presentó una serie de alegaciones que nos parecía importante que se tuvieran en cuenta en el proyecto, porque si no ya dijimos en su momento que no se resolvería el problema de colapso de tráfico que tenía el puente de Rande, que está en esta autopista AP-9. En estas alegaciones hablábamos de que era una solución provisional, como manifestó el Gobierno, y de tendría efectos contrarios a los que se pretendían corregir, ya que de no hacer modificaciones en ese trazado que se sacó a información pública se colapsaría el tráfico en las salidas de la ciudad de Vigo; también decíamos que el desarrollo del proyecto constructivo tendría un severo impacto ambiental, cultural y social sobre los núcleos de población en la zona afectada. El actual Gobierno respondió a una pregunta en relación con nuestras alegaciones, pero en el sentido de que se habían recibido, sin aclarar su posición al respecto.

Durante todo el proceso de información pública, de aprobación de la resolución en el año 2011, el Bloque Nacionalista Galego mantuvo una actitud positiva y trató de acercarse al Gobierno en relación con estos asuntos que acabo de comentar, pero el Partido Popular en Vigo siempre se puso en contra de que se llevara a cabo esta nueva ampliación en Rande. Por eso ahora estamos interesados en conocer si el Gobierno del Partido Popular ha tenido en consideración las alegaciones que nosotros hemos presentado y cuál es su postura, dado que la del Partido Popular en Vigo siempre ha sido contraria a que se desarrollara el proyecto de ampliación de Rande, según el expediente sacado a información pública. Yo no estoy diciendo que se tenga que hacer o no sino que tal como estaba proyectado no resolvería el problema que, según se nos manifestó, se trataba de solucionar, que era el colapso de tráfico, porque simplemente lo trasladaría, además de suponer afectaciones medioambientales y culturales, como he dicho anteriormente. Me sorprende que usted me diga ahora que el Gobierno sigue adelante con los trámites previstos en el real decreto, sin hacer una revisión del mismo y, sobre todo, sin hacer modificaciones en ese trazado que tenía ciertas anomalías. También nos gustaría saber qué diferencia hay entre lo que está haciendo ahora el Gobierno y la posición del Partido Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para responder, don Rafael Catalá.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Catalá Polo): Como le he dicho en mi primera intervención, nos hemos encontrado con un real decreto aprobado cuando se aprobó y con el trámite con

el que se aprobó. Por tanto, siendo respetuosos con la continuidad de la aplicación del marco normativo, hemos desarrollado las actuaciones que le he indicado, pero eso no quita para que también estemos revisando el contenido de este Real Decreto 1733/2011, sus consecuencias y la manera de aplicarlo. En primer lugar, hemos tomado en consideración el análisis de la demanda de tráfico de la autopista que, lamentablemente, como en todas, está teniendo una caída, pero eso no es óbice para que también hayamos identificado, como creo que es conocido, que de forma temporal, en el verano o en determinados momentos, hay problemas, no hay capacidad suficiente en algunos tramos de esa autopista, tanto en el entorno de Santiago como en el del puente de Rande, lo cual parece aconsejar la búsqueda de soluciones constructivas que mejoren esa capacidad de la vía y que generen la calidad de servicio que una autopista debe facilitar. También, además de hacer ese análisis de capacidad, estamos revisando la política tarifaria de la autopista, asociado a lo que usted planteaba sobre la posición crítica mantenida en el pasado respecto a la existencia del peaje entre Pontevedra y Vigo, porque la vía alternativa es muy compleja por el tránsito de camiones y el trazado de la carretera. Hemos comprobado, considerando el precio por kilómetro, que el peaje de ese tramo es mucho más alto que el del resto de la autopista, por lo que parecería razonable proceder a alguna revisión. Estamos trabajando con el concesionario de la autopista en ese doble aspecto: en primer lugar, la solución viaria que garantice el resultado de la medida que se va a adoptar, es decir, como usted apuntaba, que no traslade el colapso en la salida de Vigo a cualquier otro punto de la autopista. Para ello, debemos abordar unas obras que, por otra parte, tienen mucha importancia, porque suponen 350 millones de euros de inversión, creación de empleo en el ámbito regional y utilización, según nos dice el concesionario, de material y, por tanto, creación de riqueza en la región, que puede ser un enfoque positivo de la repercusión del empleo y la riqueza inducida que genera una inversión en la zona. En segundo lugar, es verdad que tenemos que estar seguros de que la solución técnica es la adecuada y de que la política tarifaria no va a ser la misma más un incremento de un 1% adicional, como linealmente plantea el real decreto.

Queremos revisar esos estándares, el constructivo y el tarifario, y dar luz verde definitiva a la construcción cuando estos dos aspectos se adecuen a lo que estamos planteando; es decir, que la revisión de la política tarifaria sea lo más equitativa posible, que garantice la cohesión y facilite la circulación de los ciudadanos en ese territorio, y que estemos seguros de que la solución arquitectónica va a funcionar dando la fluidez que se pretende con la ampliación de la autopista.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA DEL CARMEN SILVA REGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE MANTENIMIENTO POR LA MINISTRA DE FOMENTO**

DE LA CONSIDERACIÓN DE QUE LA CONEXIÓN DIRECTA DEL AVE VIGO-MADRID POR CERDEDO ES PRIORITARIA Y TIENE QUE SER CONTRATADA TAN PRONTO SE ELABOREN LOS PROYECTOS BÁSICOS. (Número de expediente 181/000332).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la número 14, dirigida también al secretario de Estado, que va a formular doña María del Carmen Silva Rego.

Tiene la palabra.

La señora **SILVA REGO**: Señor Catalá, antes de hacer la pregunta que hoy le plantea el Grupo Socialista, quiero mostrar mi satisfacción por la respuesta que ha dado a la señora Fernández Davila. Soy teniente de alcalde del Ayuntamiento de Vigo y fue el Gobierno municipal el que reclamó al ministro de Fomento la ampliación del puente de Rande, que es un elemento fundamental para evitar el colapso que se sufría habitualmente, sobre todo entre los meses de junio y septiembre, que dificultaba mucho el tráfico y que tenía una afección muy importante sobre la economía de una ciudad industrial. Quiero mostrar mi satisfacción por que el actual equipo del Ministerio de Fomento vaya a mantener este proyecto que, repito, desde el Gobierno municipal de Vigo consideramos fundamental para que sea fluido el tráfico de llegada a la ciudad de Vigo.

Paso ya a la pregunta. En los últimos tiempos, ha estado usted en varias ocasiones en Vigo reunido con el alcalde de la ciudad, con los representantes de los sindicatos y empresarios, con los colectivos sociales y con el conjunto de los grupos políticos con representación en el Ayuntamiento de Vigo. Seguro que ha observado en primera persona el total acuerdo que existe en la ciudad sobre la importancia de que el tren de alta velocidad tenga un enlace directo entre Vigo y Madrid. No se trata de un capricho, como usted muy bien sabe, ni de una reclamación localista sino de una necesidad objetiva para responder a las potencialidades sociales y económicas de una gran área interurbana e intrafronteriza.

Para comprender la importancia de este enlace directo del AVE entre Vigo y Madrid es necesario relatar las características del territorio del que estamos hablando. La ciudad de Vigo, y la gran área en la que se inserta, es reconocida como el motor económico de Galicia. Hablamos de un espacio territorial que se caracteriza por la existencia de una economía diversificada, vinculada al sector pesquero, a la industria y a los servicios. Su capacidad económica e innovadora se centra en una potente industria automovilística, ya que allí está la planta de automóviles más productiva de Europa, en una importantísima construcción naval y en un sector de la pesca que va desde la industria extractiva hasta la comercial, junto con la industria conservera, congeladora y transformadora. Asimismo, en el ámbito de la gran área de Vigo se sitúan industrias y empresas ligadas a la

extracción, transformación y comercialización de granito; la industria química y farmacéutica, muy potente e innovadora; la textil; la editorial o la alimentaria, entre otras. Además, y usted también lo sabe, es muy destacable la importancia de su puerto, del que cabe mencionar la relevancia del tráfico de mercancías, siendo el primer puerto del mundo por el tonelaje de pesca descargada. Vigo cuenta también con una reseñable actividad ferial y congresual y con una universidad que ha obtenido la designación de Campus de Excelencia Internacional.

Realizo este breve relato para que se tome conciencia de que desde esa gran área del noroeste español se reclama un enlace directo de alta velocidad entre Vigo y Madrid. Esto no solo es una reclamación justa de la ciudad más poblada de Galicia, de la más dinámica y con mayor capacidad de crecimiento económico, sino que desde posiciones de rentabilidad de las inversiones en infraestructuras es inexplicable que el área territorial, motor de la economía, de la innovación, de los sectores productivos con más futuro y la que tiene más capacidad de crear empleo cuando salgamos de la crisis, se vea excluida de un enlace directo con Madrid en alta velocidad. En el año 2003, la entonces alcaldesa del Partido Popular, la señora Porro, el señor Fraga, que era presidente de la Xunta, y el señor Álvarez-Cascos, que era el ministro de Fomento, excluyeron la variante directa del AVE Vigo-Madrid. Tuvo que llegar un alcalde socialista, el señor Caballero, para lograr que aquella decisión errónea fuera reconducida y para que en el año 2007 el Gobierno de España decidiera contemplar un enlace directo del AVE Vigo-Madrid por Cerdedo. Esta decisión causó una gran satisfacción en Vigo, en su gran área y en el conjunto de la provincia de Pontevedra.

Cuando la actual ministra de Fomento, la señora Pastor —voy finalizando, señor presidente—, se comprometió en su comparecencia ante esta Cámara el 9 febrero de este año a mantener la conexión con Madrid, incluida la variante por Cerdedo, la ciudad respiró aliviada, porque se entendió que se iba a mantener el compromiso que el anterior Gobierno socialista había adquirido y puesto en marcha. Pero la sorpresa —de verdad que ya finalizo, señor presidente— llegó cuando el Presidente de la Xunta, el señor Feijóo, realizó unas declaraciones en una radio local —están grabadas— diciendo que en el estado de emergencia nacional en que se encuentra España no era prioritario el trazado del AVE que comunicará Vigo con Madrid por Cerdedo. Estas declaraciones, como usted comprenderá, generaron una gran indignación en la ciudad y en el conjunto de la gran área de Vigo. Por todo ello, señor secretario de Estado, desde el Grupo Socialista hacemos esta pregunta para que usted ratifique aquí la decisión de la ministra de Fomento, realizada en esta Cámara, pero que también rectificó de forma inmediata al presidente de la Xunta, diciendo que se va a mantener el compromiso de que haya un enlace directo de AVE entre Vigo y Madrid, y para que se comprometa a licitar y a adjudicar la obra

tan pronto como estén redactados los proyectos básicos. Espero que su respuesta vaya en esta dirección. Si es así, le adelanto nuestra satisfacción por que se mantenga un enlace que consideramos que es fundamental no solo para el desarrollo económico de Vigo sino para el del conjunto de la comunidad.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Catalá Polo): Como ya sabe, para el Ministerio de Fomento, para el Gobierno el AVE a Galicia es una infraestructura estratégica en la vertebración territorial y como elemento de cohesión social que va a mejorar las conexiones entre Galicia y todas las regiones centrales del país. Ha hecho usted una descripción exhaustiva del entorno del sur de la provincia de Pontevedra, de Vigo en particular y, por tanto, no reitero la aportación al PIB nacional, la población que reside en la región, etcétera. Coincido absolutamente en la importancia que tiene, como usted ha mencionado. Estoy coordinando en Vigo un grupo de trabajo en relación con la estación, una pieza instrumental pero que está totalmente asociada con la llegada de la alta velocidad a Vigo, e intentando articular intereses de toda la sociedad, del ámbito empresarial, del ámbito asociativo, del ámbito sindical, del ámbito político, de distintas instituciones, etcétera. Estamos completamente implicados en hacer todo aquello que permita articular la llegada de la alta velocidad a Vigo con la máxima celeridad posible. Esa alta velocidad llega en un doble sentido: con el eje atlántico, en el que estamos trabajando también para impulsarlo y ponerlo en práctica a la mayor brevedad posible, y con el desarrollo del AVE desde Madrid, por la provincia de Valladolid, por Zamora, por Orense y luego por Cerdedo hacia Vigo.

Hemos intentado, y pretendo seguir así, eludir la polémica de quien pretende que utilicemos el artículo determinado para hablar de cuál es la prioridad del Gobierno. En materia de infraestructuras no hay una prioridad sino múltiples prioridades; además, eso es lo que corresponde a un Gobierno nacional, porque tiene que atender necesidades en Andalucía, en Cataluña, en Euskadi, en Galicia y en todas las regiones de España. Por tanto, no pretendemos darle la medalla de número 1 a nadie sino intentar tener visión global, identificar intereses múltiples y administrar recursos escasos, lamentablemente, para poder atender esa multiplicidad de intereses. Eso es lo que estamos haciendo con el eje atlántico entre Santiago y Vigo, que aunque todavía queda mucho por invertir ya tiene en marcha una serie de trabajos que nos permitirán poder finalizar en breve esa inversión, mientras que es verdad que los trabajos entre Orense y Vigo por Cerdedo están mucho menos avanzados. Nos hemos encontrado con un proyecto poco menos que nominal, por calificarlo de alguna manera, en el que

todavía es necesario desarrollar la declaración de impacto ambiental —y hemos trabajado con el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente—; vamos a tener que hacer una nueva información pública, una nueva declaración de impacto ambiental, lo cual sin duda nos va llevar un cierto tiempo. En todo caso, el compromiso del Ministerio de Fomento es continuar esos trabajos con los recursos que los presupuestos que esta Cámara aprobará en breve, así como los de los próximos años, vayan asignando para las distintas actuaciones en materia de infraestructuras. Pensamos que el AVE de Madrid a Galicia, en la conexión actual Orense-Coruña, Orense-Santiago, el eje atlántico, y posteriormente Orense-Vigo por Cerdedo, será realidad en los próximos tiempos adaptándolo a las capacidades presupuestarias de las que vayamos disponiendo. Le aseguro que vamos a poner el máximo interés, que vamos a otorgarle la prioridad que requiere en el conjunto del Plan de infraestructuras, transporte y vivienda que presentaremos a esta Cámara y que aprobará próximamente Gobierno.

No creo que mi intervención aquí deba servir para ratificar lo que dijo la ministra de Fomento, que creo que fue clara en su exposición sobre la importancia que se asigna a esta infraestructura, ni tampoco para rectificar a nadie. Yo entiendo las declaraciones que he leído en la prensa, en algunos medios, de que hay múltiples actuaciones. Hay algunas que están más avanzadas y, por tanto, lo más razonable es tender a su finalización, mientras que hay otras que están menos desarrolladas en las que vamos a seguir trabajando redactando proyectos, en la ejecución de los mismos, acometiendo las obras, etcétera, y seguramente sus tiempos de realización serán más largos, pero no por eso serán menos importantes para nosotros.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA CARME CHACÓN I PIQUERAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE CUMPLIMIENTO POR EL PRESUPUESTO DEL MINISTERIO DE FOMENTO CON LAS NECESIDADES EN INFRAESTRUCTURAS DE CATALUÑA. (Número de expediente 181/000378).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos a la pregunta que figura con el número 16 en el orden del día. Para su formulación, doy la palabra a la diputada doña Carme Chacón i Piqueras.

La señora **CHACÓN I PIQUERAS**: Señor secretario de Estado, yo no le voy a pedir medallas de oro, me voy a conformar con que la inversión en infraestructuras, que es estratégica para la recuperación económica, no se convierta en cola de ratón ni hagan de Cataluña el farolillo rojo, que desgraciadamente es lo que ha ocurrido con los presupuestos de este año 2012, y me parece que sin remedio. Por tanto, si le parece, *lege ferenda*, creo que convendrá usted conmigo en que esta política de recortes y recortes lleva básicamente a la recesión, lo

que nos obliga a seguir recortando y, por tanto, nos metemos en un círculo vicioso del que no salimos. Creo que es mucho más inteligente apostar por el crecimiento en lugar de hacerlo solo por el sufrimiento, y me parece que hasta Mariano Rajoy está ya en ello. La inversión en infraestructuras básicas supone un aumento de competitividad y de productividad, que es precisamente lo que nos están pidiendo en Europa. En ese sentido, estoy convencida de que estará de acuerdo conmigo en que la caída del 22,1% de gasto del Ministerio de Fomento y del 22,2% de la inversión en infraestructuras en empresas públicas no es el mejor camino para remontar la situación económica, más aún si se tiene en cuenta que el peso de las exportaciones en relación con el PIB de España se mantiene en un 30% desde 1999; por tanto, nos queda mucho camino para llegar al 50% de Alemania o Suecia. Creo que también convendrá conmigo en que Cataluña, que ha sido el motor económico, junto con otras comunidades autónomas, en un momento como este puede jugar un papel clave en la recuperación económica, porque le recuerdo que su actividad empresarial o industrial supone casi el 20% del producto interior bruto español y que nuestras empresas —las catalanas— exportan hasta un 30% del conjunto de las empresas españolas. Estamos hablando, por tanto, de cuestiones fundamentales para la recuperación económica, que es el objetivo de todos, así como para atraer nuevas inversiones.

La inversión global del Estado en Cataluña para el año 2011 fue de 3.134 millones y que estos presupuestos para 2012 significan un descenso global de la inversión del Estado en un 55%. Hemos pasado de los 2.017 millones del año pasado, solo del grupo Fomento, a los 1.289 millones de este año, lo que supone una caída del 36% dentro de ese 55%; es decir, que el descenso de inversiones en Cataluña es 14 puntos superior al descenso global que sufren los programas de infraestructuras. Creo que es un error no invertir en infraestructura logística, que aumenta competitividad y productividad, y que también lo es no invertir en una Comunidad Autónoma como la de Cataluña. Pero además de ser un error, quiero recordarle una cuestión de legalidad, y es que habrá más o menos dinero, pero las leyes hay que cumplirlas. Aquí se aprobó una ley orgánica que está protegida por el bloque de constitucionalidad y que con más o menos dinero habla de un 18,6% de inversión en infraestructuras que debe revertir hasta el año 2013, un largo proceso de déficit de infraestructuras en Cataluña.

Esta es mi pregunta para intentar que se comprometa usted en esta Cámara a mejorar esos presupuestos para el año 2012 en dos cuestiones fundamentales: inversión estratégica que aumente la competitividad y la productividad en nuestras empresas y hacerlo en una Comunidad Autónoma, como es la catalana, que ha sido motor económico de este país durante mucho tiempo y que junto con otras lo puede ser en la recuperación económica.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder, tiene la palabra el señor Catalá.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Catalá Polo): Señoría, estoy totalmente de acuerdo con su planteamiento de que la política de infraestructuras es un elemento de dinamización de la economía, de creación de riqueza y de creación de empleo. En estos presupuestos el Gobierno ha pretendido priorizar la política de inversión del Grupo Fomento, pero hay algunos objetivos superiores de carácter macroeconómico, como son la consolidación fiscal, el equilibrio de las cuentas públicas y el cumplimiento de los compromisos con la Unión Europea, que necesariamente condicionan las decisiones posteriores. Por eso, la inversión total del Ministerio de Fomento en el año 2012 en Cataluña se eleva, según mis números, a algo más de lo que usted apuntaba, a 1.325 millones de euros. Seguramente esto se debe a que hemos tenido alguna discrepancia con las enmiendas que se han incorporado en el Senado que nos redondean la cifra a estos números.

Las actuaciones que el Ministerio de Fomento va a desarrollar y está desarrollando ya con el presupuesto prorrogado en este año 2012 en Cataluña son diversas. En ferrocarriles, la finalización de la conexión de Barcelona con la frontera francesa, pese a que algunos tramos no estaban ni siquiera licitados; el apoyo al corredor mediterráneo, que es absolutamente estratégico, como bien apuntaba usted; el apoyo a los puertos y al tráfico de mercancías —tan necesitado como está nuestro país del desarrollo del tráfico ferroviario de mercancías—; la inversión en elementos nodales, como la estación de la Sagrera, con más de 60 millones de euros en este año, y en algunos elementos tan cercanos a los ciudadanos como la red de cercanías, donde estamos desarrollando un plan de trabajo con el Gobierno de la Generalitat, con el consejero de Transportes, para intentar mejorar tanto la calidad del servicio como las infraestructuras que garanticen el servicio a los ciudadanos, la agilidad, el cumplimiento de los tiempos y la percepción de calidad por parte de los usuarios. Por tanto, en ferrocarriles, vamos a abordar buena parte de las necesidades actuales. En carreteras es quizás donde hay una inversión menor, 288 millones de euros. Tenemos algún problema asociado a que buena parte de la inversión en carreteras de este año es fruto de decisiones tomadas en el pasado. Estamos ejecutando la anualidad. En el año 2012 teníamos comprometida una anualidad por encima de los créditos presupuestarios, no ya de los que se van a aprobar ahora, sino de los que fueron aprobados el año pasado. Es una situación un tanto paradójica y no hacemos más que gestionar lo que teníamos adjudicado. En algún caso incluso tenemos que reanualizar algunos contratos. No queremos rescindir —y menos rescindir *de facto* y no *de iure* como se ha hecho en el pasado—, para intentar mantener actua-

ciones que identificamos como importantes, como es la A-27, en el tramo entre Tarragona y El Morell o el tramo Sils-Caldes, que somos conscientes de las dificultades que tienen, o algunas otras actuaciones en el ámbito urbano. En el caso de los puertos, en el puerto de Barcelona estamos actuando precisamente para facilitar la conexión ferroviaria en ancho UIC, que permita la entrada en funcionamiento de la nueva terminal de Hutchinson este verano. Estamos haciendo una conexión provisional, pero que nos permita dar servicio inmediatamente este verano, sin perjuicio de la futura conexión ferroviaria. También estamos actuando en el puerto de Tarragona, intentando tener mucha sensibilidad hacia las demandas de la industria petroquímica y de todo el nodo industrial que allí está ubicado. En aeropuertos, es fácil decirnos que la inversión baja. Claro, la gran inversión en el aeropuerto de El Prat está ya hecha, pero seguimos todavía con una inversión de 124 millones de euros para este año. Por tanto, en el contexto presupuestario y económico en el que se desarrolla el presupuesto del Estado para el año 2012, Cataluña sigue teniendo una atención prioritaria. Buscamos asignarle cantidades muy relevantes: 1.325 millones de euros en su ámbito territorial.

En cuanto al cumplimiento de los compromisos, debemos atender a la doctrina constitucional sobre esta materia. No quiero recordarle, porque la conoce usted de sobra, la doctrina del Tribunal Constitucional sobre en qué medida la disposición adicional tercera, apartado primero, del Estatuto de Cataluña vincula a estas Cortes Generales y cuál es el ámbito de decisión que tiene el Parlamento a la hora de aprobar los Presupuestos Generales del Estado. Ese es un equilibrio político-jurídico que seguramente será necesario que se modele en el futuro. En todo caso, no quiero dejar de señalar que si comparamos el presupuesto que asigna el ministerio durante el año 2012 a Cataluña, que como les decía son 1.325 millones de euros, con el presupuesto ejecutado realmente durante el año 2011, veremos que se aleja en décimas del presupuesto anterior. Por tanto, como estoy seguro de que el presupuesto que estamos llevando adelante se va a ejecutar en el 100% —en eso confío—, el resultado final no se va a alejar en nada del resultado del año anterior. Por tanto, estamos cumpliendo, como hizo el Gobierno anterior, en la medida de las disponibilidades presupuestarias, con las necesidades de infraestructuras de Cataluña, que son importantes sin duda, pero también, como dije en mi respuesta anterior, estamos intentando atender las distintas necesidades de los diversos territorios.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Chacón.

La señora **CHACÓN I PIQUERAS**: De sus palabras deduzco que considera conmigo que para la consolidación fiscal es más inteligente la inversión en infraestructuras logísticas, que aumenten competitividad y productividad, que seguir recortando, así que esperemos que tanto usted como esta Comisión tengamos más suerte en

el presupuesto venidero. También le digo que ante sentencias interpretativas está la claridad de las leyes, en particular de aquellas protegidas por el bloque de la constitucionalidad. Quiero recordarle que el presupuesto que trajeron a esta Cámara y que se está aprobando destina solo el 11,1% frente a un 18,6%.

En cualquier caso, vamos al fondo, a la necesidad de revertir déficits en infraestructuras fundamentales. Algunos los ha reconocido usted: puertos de Tarragona y puertos de Barcelona. Le recuerdo que ocupan los puestos tercero y cuarto en cuanto a volumen de mercancías de todos los puertos del Estado. Por tanto, celebro el sentido de su respuesta.

Corredor mediterráneo. Si quiere no le pongo el determinante, pero en cualquier caso creo que hoy es una evidencia que la apuesta por el corredor mediterráneo, que en un 20% paga la Unión Europea, debe seguir siendo una prioridad y, por tanto, hay que recuperar los niveles de inversión que nos permitan completarlo desde Andalucía hasta la frontera francesa en el año 2020.

Le apporto otras prioridades que consideramos importantes, como la duplicación de vía entre Vandellós y el área de Tarragona, que permite conectar el corredor mediterráneo con la alta velocidad entre Madrid y Barcelona y, por tanto, incrementar frecuencias de paso tanto de pasajeros como de mercancías, esta última, cuestión clave. Quiero traer aquí el desdoblamiento de la N-II, una compleja infraestructura que usted conoce. En Cataluña hace muy poco se reunieron representantes del mundo local de Girona con todos los grupos parlamentarios para acelerar el desdoblamiento de esta carretera hasta la frontera francesa. Es una obra costosa, pero usted sabe igual que yo que es muy necesario que se ponga en marcha. Acabamos de ver este fin de semana otro trágico accidente en esta carretera, que lleva mucho tiempo esperando las mejoras. También le recuerdo que mientras se realiza, deberíamos establecer la gratuidad de la autopista AP-7, porque estaríamos, entre otras cosas, salvando vidas. Me voy al Plan de cercanías de Barcelona, con la inclusión —y aquí finalizo— del acceso a la T-1 y la construcción del intercambiador de la Torrassa en L'Hospitalet. Si usted conoce Barcelona, que imagino que sí, se dará cuenta de que estamos hablando de una descongestión de los túneles actuales de entrada a Barcelona por Passeig de Gràcia y Plaça de Catalunya, que permitirían tránsitos de interior a interior y de costa a costa. Le recuerdo que estamos hablando de más de 400.000 usuarios diarios que están solicitando esta infraestructura.

Le agradezco que haya venido a esta Comisión, le agradezco su respuesta y sepa que tendrá usted aliados aquí para que su departamento mejore sus números en el año 2013, insistiendo, como le digo, en que hoy es una prioridad para la consolidación fiscal que ante tantos sufrimientos apostemos por el crecimiento y en que las leyes, sin ninguna duda, hay que cumplirlas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Catalá.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Catalá Polo): Contesto brevísimamente, porque ya estoy casi fuera de mi tiempo.

Solamente quiero confirmar nuestra voluntad de apostar por las inversiones en infraestructuras de transporte como elemento dinamizador de la economía y de creación de empleo en nuestro país. El corredor mediterráneo es una infraestructura básica e importantísima por lo que genera en torno a toda la región, región en la que se sitúa prácticamente el 50% del PIB de nuestro país. Estamos trabajando en soluciones inmediatas y eficaces, quizás no tan consolidadas como el corredor mediterráneo —de más de 50.000 millones de euros, diseñado con una doble vía electrificada y con ancho UIC—, pero sí con la instrumentación del tercer hilo, que nos permitan en un plazo mucho más corto y con soluciones eficaces dotar de esa conexión a los puertos y a todas las plataformas logísticas de salida hacia Europa en ancho UIC. Hay otra serie de actuaciones que pensamos que se pueden diseñar en colaboración público-privada, de tal manera que haciendo proyectos realistas, proyectos que funcionen, proyectos que tengan retornos suficientes para los inversores, proyectos modestos —no de miles de millones de euros, porque no parece que los tiempos estén para buscar inversores de miles de millones—, buscando soluciones pequeñas y concretas, podamos conseguir eso por lo que usted apostaba y a lo que yo me sumo, esto es, que la política de infraestructuras tenga dotación suficiente e instrumentos de colaboración externa, como los CPP, las financiaciones del Banco Europeo de Inversiones o los instrumentos del ICO o cualesquiera otros que nos permitan asegurar que vamos a ser capaces de abordar las necesidades en infraestructuras, insisto, como elemento de dinamización económica y de creación de empleo para los próximos años.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA LEIRE IGLESIAS SANTIAGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EVALUACIÓN DE LA EJECUCIÓN EN 2011 Y EN EL ÚLTIMO SEMESTRE DEL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA Y REAHABILITACIÓN, ASÍ COMO PREVISIONES ACERCA DE SU FINALIZACIÓN. (Número de expediente 181/000380).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura con el número 17 en el orden del día, que va a formular la diputada doña Leire Iglesias Santiago. Tiene la palabra.

La señora **IGLESIAS SANTIAGO**: Señor secretario de Estado, traemos una pregunta relativa a la política de vivienda y al desarrollo del Plan estatal de vivienda y rehabilitación 2009-2012, para conocer cuáles son las intenciones y objetivos del Gobierno respecto a la garantía de acceso a una vivienda, tal y como dice la Constitución, en condiciones dignas y adecuadas. Faltan

por publicarse los datos de ejecución del año 2011 y saber a qué se ha estado dedicando el Gobierno durante todo el año 2012 para poder presentar cualquier otro tipo de planes, como el que nos han anunciado para el próximo mes de julio, pero también hace falta saber cuál es la voluntad del Gobierno en este momento, saber si ha dejado de considerar el acceso a la vivienda como un derecho y saber en qué dirección van a actuar, porque hasta la fecha, en sede parlamentaria, se ha limitado a promover algunas intenciones sin concretar absolutamente nada relativo a la política de vivienda. No sé si en esta materia esperan también, como decía el señor Montoro esta mañana, que España se levante sola, pero la desaparición en el Gobierno de estructuras relativas a la vivienda no puede hacer que este debate que hoy ocupa y preocupa muchísimo a la sociedad española desaparezca de la agenda parlamentaria. Este es uno de los momentos en los que es necesario que los datos sobre tasas de dudosidad hipotecaria, precio de la vivienda, número de desahucios, esfuerzo que tienen que hacer las familias para acceder a este recurso o número de viviendas desocupadas que no se venden y que se han convertido en viviendas de promoción pública sean conocidos, para saber qué está haciendo el Gobierno para garantizar este derecho constitucional que es el acceso a la vivienda.

Una pregunta oral da poco tiempo para cubrir todas las áreas que abarca el Plan estatal de vivienda y rehabilitación, pero hay algunos aspectos muy concretos en los que ha habido alguna información pública del Ministerio de Fomento que estaría bien que se pudieran concretar. Por ejemplo, en materia de alquiler, una de las primeras medidas que tomó este Gobierno fue la desaparición de la renta básica de emancipación, un programa exitoso que tuvo una alta demanda —más de 490.000 jóvenes— y que garantizaba el acceso a 301.000 jóvenes, beneficiarios directos, a una vivienda, procurando, como establece el plan, que el esfuerzo que tuviese que hacer el ciudadano fuera el menor posible y que se cumplieren los objetivos del plan de dedicar no más de un tercio de esfuerzo al acceso a la vivienda. Nos gustaría saber cómo van a sustituir este instrumento en las políticas de alquiler que nos han detallado, sobre todo teniendo en cuenta que han hecho desaparecer cualquier tipo de instrumento, como la Sociedad Pública de Alquiler, que podríamos discutir si funcionó mejor o peor, pero cuya desaparición ha dejado en el aire muchas dudas que no nos han resuelto. ¿Qué va a pasar con los contratos que estaban firmados? ¿Quién los va a gestionar? ¿Cómo se van a garantizar las cauciones a los propietarios? ¿Hay alguna empresa, algún agente inmobiliario que esté gestionando esos contratos que hasta ahora tenían una intermediación pública? Y, sobre todo, ¿qué va a pasar con el parque público de viviendas que el Estado había puesto a disposición de la Sociedad Pública de Alquiler?

Lo mismo podemos decir en materia de rehabilitación, que era uno de los grandes objetivos. Dirá usted que su departamento ha disminuido el presupuesto por debajo

de la media del conjunto del presupuesto general del Estado, pero en materia de vivienda el descenso ha sido brutal, ha sido mayor del 30%, y, en concreto, en materia de rehabilitación, ha sido mayor de 60%, cuando era uno de los grandes objetivos del Plan estatal de infraestructuras que estaba funcionando hasta la fecha. ¿Han dejado de ser una prioridad las políticas de integración urbana? ¿Han dejado de ser una prioridad las políticas de rehabilitación? ¿Cómo van a sustituir los créditos ICO que facilitaban las dos cosas y que estaban funcionando de manera exitosa? Espero que no pretendan llevarnos de nuevo a la cultura del ladrillo, porque la única medida que han tomado en este sentido, la única decisión clara del Gobierno fue la de volver a las deducciones por compra de vivienda, que ahora la comunidad internacional les está reclamando que supriman de nuevo. ¿Van a hacer caso al FMI? ¿Van a volver a la política del Gobierno anterior de suprimir las deducciones por acceso a la vivienda o van a potenciar de verdad rehabilitación y alquiler?

Lo mismo nos puede pasar con otras políticas que deberían ser materia de Estado. Este año deberían haber aprobado ya una modificación del Código Técnico de Edificación para cumplir los objetivos de eficiencia energética de 2020 en nuestro consumo. Un cuarto del consumo energético de nuestro país va por la edificación directamente y el 80% de nuestra demanda exterior, como decía esta mañana el ministro de Hacienda, tiene que ver con la compra de hidrocarburos. Si cumplimos los objetivos de eficiencia energética, estamos también cumpliendo con objetivos de financiación que nos permitan hacer esas inversiones y que nos permitan crecimiento en nuestro país.

Hay dos cosas muy concretas que nos gustaría que nos aclarara: ¿Qué van a hacer en política de suelo? ¿Qué están pensando hacer con las viviendas en situación irregular? Hay un borrador del Ministerio de Fomento que habla específicamente de una amnistía urbanística, aunque la ministra de Fomento lo ha negado. ¿Qué va a pasar con esas viviendas? ¿Es cierto que se plantean esa modificación de la Ley del Suelo y esa amnistía urbanística para las viviendas en situación de irregularidad? En cuanto a los desahucios, ¿Cómo estamos atendiendo este problema? ¿Cuántos beneficiarios ha habido de ese código de buenas prácticas que anunció el Gobierno? Y cuando digo beneficiarios, no me refiero a entidades financieras que los puedan haber suscrito, sino a beneficiarios directos, familias que se hayan beneficiado del código de buenas prácticas, porque ante decisiones como las que hemos visto estos días en el Pleno, de desaparición de cualquier protección del Estado a la gente que se queda sin prestación por desempleo, algo tendremos que pensar en cuanto a rescates hipotecarios y rescates a la ciudadanía española.

Estas son algunas preguntas muy concretas, aunque esperamos que haya, como se ha comprometido desde la Mesa, una próxima comparecencia dedicada específicamente a política de vivienda.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder, tiene la palabra el señor Catalá.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Catalá Polo): Señoría, me va a hacer falta una comparecencia *ad hoc*, porque me va a resultar imposible abordar todas las cuestiones que me ha planteado. Voy a intentar al menos responder a algunas de ellas.

Usted sabe perfectamente en qué consisten las ayudas contenidas en los planes vigentes de vivienda: ayudas financieras, préstamos convenidos, subsidiación de préstamos, subvenciones para diversas actuaciones, como ayuda al inquilino, a la rehabilitación o ayuda estatal directa a la entrada. Esas ayudas están en vigor y por tanto todos aquellos que las tienen reconocidas para un período determinado las van a seguir teniendo. Por tanto, somos plenamente herederos de planes y de derechos reconocidos y se van a mantener. Lo mismo le digo con respecto a la ayuda a la emancipación. Lo que hemos hecho ha sido finalizar con el reconocimiento de nuevos derechos, pero evidentemente todo aquel que la tiene reconocida para un periodo de tiempo determinado y en unas condiciones determinadas, mientras se mantengan esas condiciones, seguirá percibiendo esa renta básica de emancipación.

Es verdad que tenemos algún análisis crítico no tanto del funcionamiento de la política de vivienda o del resultado material de esas ayudas como del gasto. Nos hemos encontrado con que algunas de estas actuaciones, que pueden tener mucho sentido, se han ido muy por encima de las dotaciones presupuestarias y han generado un gasto por encima de las previsiones. Por ejemplo, en ayudas a los inquilinos, se han dado 68.199 subvenciones, lo que significa un 23% más del presupuesto dotado. Hay algunos convenios con comunidades autónomas que tienen porcentajes de ejecución de más del 100%, esto es, del 120, del 113 o del 115%. Son problemas de control del gasto público que nos indican que es necesario hacer planteamientos de sostenibilidad, es decir, identificar cuáles son las políticas con las que seguir facilitando el acceso a la vivienda, pero siempre dentro de las capacidades financieras de las administraciones públicas, en este caso de la Administración del Estado.

Mencionaba usted el caso de la Sociedad Pública de Alquiler. Estamos procediendo a su extinción. Este es uno de los ejemplos a los que me refería. El impacto real de su intermediación en el mercado de la vivienda se ha acreditado bastante insuficiente o deficiente, sin hacer mayor juicio de valor. Ha intermediado en algo más de 4.500 inmuebles y, con el cierre de las cuentas enviadas por la directora general de CEPES, que está haciendo la presentación de cuentas en estos días, el balance final nos va a llevar a más de 45 millones de pérdidas acumuladas durante estos años. Parece que el impacto en gasto público para el resultado obtenido no

se justifica en términos de valor añadido, de política pública de vivienda. Por otra parte, estamos llevando a cabo una disolución ordenada en términos de personal. Se está negociando con las organizaciones sindicales y con los trabajadores una regulación de empleo, un ERE. También estamos procediendo a una disolución ordenada en cuanto a la sucesión de todos aquellos contratos que la SPA venía manteniendo, de tal manera que haya una subrogación, ya veremos si con el Ayuntamiento de Madrid o con las comunidades autónomas, pero dando garantías a los propietarios y a los inquilinos de que van a continuar atendidos dentro del contexto de la administración pública adecuada para llevar a cabo esa intermediación en el mercado de alquiler, que no debe ser la Administración General del Estado, que tiene que dedicarse a otras cosas, por ejemplo, a promover reformas legislativas como las que la ministra de Fomento presentó al Consejo de Ministros recientemente con el proyecto de ley de flexibilización y fomento del mercado de alquiler, que pretende precisamente pasar de una estructura en la que la vivienda de alquiler es muy residual, apenas un 17%, al incremento de ese tipo de ocupación de la vivienda, para hacerla comparable a la del resto de Europa, mediante un marco normativo que lo facilite, que lo agilice y que genere confianza. Seguramente usted conoce ya el paquete de medidas que vendrá a esta Cámara y que será objeto de debate con los grupos. Estaremos encantados de recibir enmiendas y observaciones para mejorar el texto y conseguir el objetivo final que compartimos, que el alquiler sea una realidad en España y que ni propietarios ni inquilinos se encuentren en una situación de desprotección o de preferencia que lleve al resultado final que tenemos en este momento, que es el de un parque destinado a vivienda de alquiler muy insuficiente.

También estamos trabajando —espero que en breve sea objeto de presentación ante la Cámara— en el proyecto de ley de rehabilitación y política del suelo, sobre el cual han surgido algunos rumores, como en tantos otros temas. No sé si el Gobierno en general, pero este ministerio en particular está siendo últimamente objeto de rumores varios sobre muy diversas materias. He leído algunas cosas sobre amnistías a viviendas ilegales. Lo que está haciendo la Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Suelo —y creo que es la manera adecuada de trabajar— es crear grupos de expertos y llamar a los sectores sociales, porque el conocimiento no está solo en el ministerio. El ministerio tiene un buen conocimiento profesional, pero está promoviendo reuniones de expertos y hay ya algunos documentos de reflexión. Uno de los análisis que se están haciendo es sobre la situación en la que se encuentran algunos propietarios, adquirentes de buena fe de una vivienda, que tiene licencia, que tiene todas las bendiciones legales y que un buen día se encuentran con que en una sentencia judicial les dicen que es una vivienda ilegal y que se la van a demoler. La paradoja en la que se encuentran esas personas de buena fe provoca reflexión y análisis sobre si es cierto ese

hecho fáctico y cuáles pueden ser las medidas que lo solucionen. Si a eso lo calificamos de amnistía, estamos haciendo un flaco favor al encuentro de soluciones para los problemas de la gente. En todo caso, como les decía, la ley de incentivos al alquiler vendrá al Parlamento en breve. Espero que en septiembre esté entrando en esta Cámara y también espero que la ley de reforma de la Ley del Suelo y fomento de la rehabilitación, como política clara en materia de vivienda, sea una realidad en los próximos meses. Lo que pretendemos hacer es dar carta de naturaleza a lo que identificamos como una necesidad en el momento actual, que no es seguir construyendo vivienda nueva, ni siquiera vivienda pública protegida. Salvo circunstancias geográficas muy puntuales en las que puede tener algún sentido —estamos construyendo vivienda pública en Ceuta, en Melilla y en algún otro sitio muy puntual, como Lorca— no parece razonable seguir con una política genérica y sí enfocar los recursos públicos a la rehabilitación, que también es un factor de creación de empleo y de mejora del parque inmobiliario de nuestro país y que tiene una capacidad económica importante sin tener que seguir incrementando el parque de más de 700 viviendas desocupadas que ahora tenemos en nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: Suspendemos unos minutos para despedir al señor Catalá y recibir a la nueva compareciente. **(Pausa)**.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ARANTZA TAPIA OTAEGI, DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), SOBRE LA INCLUSIÓN DEL AEROPUERTO DE HONDARRIBIA EN EL DECRETO QUE PREPARA EL MINISTERIO POR EL QUE SE DECLARARÁ LA EXCEPCIONALIDAD DE UNA SERIE DE AERÓDROMOS. (Número de expediente 181/000344).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la comparecencia de la señora secretaria general de Transportes, doña Carmen Librero Pintado, para responder a las preguntas que le corresponden. La primera es la que figura en el número 15 del orden del día, que va a formular la diputada doña Arantza Tapia Otaegi. Tiene la palabra.

La señora **TAPIA OTAEGI**: En primer lugar, quiero agradecer a la señora secretaria que comparezca hoy aquí. La pregunta que voy a formularle se refiere a un tema que se viene repitiendo en todas las legislaturas. Revisando lo que ocurrió en la anterior —casualidad, hace cuatro años, porque era 25 junio cuando se debatía este tema precisamente—, quiero recordar que se aprobó una proposición no de ley, acordada entre el Grupo Socialista, el Grupo Popular y el Grupo Vasco, relacionada con la operatividad del aeropuerto de Hondarribia. El aeropuerto de Hondarribia es un aeropuerto pequeño, con 1.750 metros de pista, que, como consecuencia de

tener que cumplir la normativa de seguridad, se iba a ver reducida en 300 metros. Se acordó entonces que el Ministerio de Fomento, AENA en concreto, elaborara un nuevo plan director con objeto no tanto de ampliar la pista sino de mantenerla operativa en esos 1.750 metros, por lo que había que darle esos 300 metros. Se valoró también la posibilidad de no hacer esa ampliación física sino analizar la posibilidad de una declaración de excepcionalidad. Lo comentamos con su antecesor en el cargo, con el secretario general de Transportes, y no lo vio factible, por lo que en ese momento se apostó por hacer la ampliación. Hemos tenido conocimiento por la prensa —concretamente hablaba el consejero vasco de Transportes— de que su ministerio está valorando hacer una declaración de excepcionalidad de una cantidad de aeropuertos y que el aeropuerto de Hondarribia podría encontrarse entre ellos. El sentido de nuestra pregunta es saber si este aeropuerto va a estar entre los que van a ser declarados excepcionales o se va a continuar con el plan inicialmente previsto de abordar esa ampliación de 300 metros.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder, tiene la palabra la señora Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Como saben, la certificación de aeropuertos es un requisito exigido por la normativa internacional de la OACI para aeropuertos internacionales, que se ha traspuesto a nuestro ordenamiento jurídico mediante el Real Decreto 862/2009, de 14 mayo, en el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de los aeródromos de uso público y se establece el reglamento de certificación de los aeropuertos de competencia del Estado. Ese real decreto fue posteriormente modificado y complementado mediante otro real decreto, el 1189/2011, que amplió su ámbito de aplicación no solo a los aeropuertos del Estado sino también a los autonómicos, introduciendo algunas modificaciones en conceptos que estaban contenidos en el anterior real decreto; me estoy refiriendo a que había algunas recomendaciones de la normativa internacional de OACI que pasaron a ser de obligado cumplimiento a través de este nuevo real decreto. En el citado reglamento se dispone que, antes del 1 de marzo del 2016, tienen que estar certificados todos los aeropuertos. En relación con esto, en ambos reglamentos hay establecidas dos figuras, una que son exenciones y otra que son excepciones, que de alguna manera responden a que los aeropuertos ya construidos tienen unas ciertas singularidades, de ubicación geográfica o de ubicación del espacio aéreo en el cual están enmarcados, por límites fronterizos o por cualquier otra limitación, que permiten hacer algunas modificaciones o diferentes alternativas para el cumplimiento de los estándares definidos en el citado real decreto. Los aeropuertos pueden perfectamente proponer esas excepciones para, garantizando su operatividad y los niveles de seguridad, no satisfacer totalmente los

requisitos de diseño. Esto es lo que figura en los reglamentos.

Con ello, el gestor aeroportuario, y de acuerdo con la proposición no de ley de junio de 2008, ha estado trabajando en esas modificaciones que se propusieron, que era modificar su plan director de junio de 2006 y hacer la pertinente evaluación medioambiental para ese plan director. Como a partir del 2009, en el que se puso a trabajar el gestor aeroportuario en esos contenidos, ha habido estos nuevos dos reales decretos, ha tenido que ir adaptándose a medida que se han ido aprobando. Hasta que no esté definido el informe de sostenibilidad ambiental, elaborado por el gestor aeroportuario, y hasta en tanto en cuanto eso no esté dentro y contemplado en las alternativas del plan director, es difícil saber si este aeropuerto va a ser propuesto como excepción o no. Hasta ese momento el Ministerio de Fomento no podrá opinar.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Tapia.

La señora **TAPIA OTAEGI**: Es cierto que para el territorio gipuzkoano, a pesar de ser un aeropuerto pequeño, todas las instituciones —diputación foral, ayuntamientos, Gobierno vasco, cámaras de comercio, patronal— siempre se han manifestado a favor de al menos mantener el aeropuerto en su actual operatividad, porque significa una riqueza para el territorio y, en definitiva, perder una infraestructura que funciona siempre es malo para el territorio. En ese sentido hay un acuerdo absoluto. El plan director se ha modificado. Estamos en la declaración de impacto ambiental. Voy a hacer algo contrario a lo que han hecho mis predecesores, en este caso es ser prudente, dada la situación económica actual, así se lo parece a nuestro grupo, y que el tren de alta velocidad estará operativo en el año 2016 —en principio así lo ha manifestado la propia ministra—, hay que hacer una evaluación real de las necesidades que va a tener el territorio, saber cómo va a operar complementariamente ese aeropuerto con el tren de alta velocidad y decidir en ese momento si realmente merece la pena abordar esa ampliación o no y, entre tanto, mantenerse en la situación de excepción. Es una opción bastante adecuada en el momento en el que vivimos, porque hay otras prioridades económicas, hay obras que tiene que realizar el Ministerio de Fomento en el territorio, y que a nuestro juicio son más importantes que abordar esa ampliación. Cuando, como bien dice, a través de esa situación de excepción, podríamos afrontar unos cuantos años hasta 2016, en el que además entrará previsiblemente en funcionamiento el tren de alta velocidad. Nos parece adecuado que si se puede esperar hasta ese momento con esa situación de excepción sería adecuado y a partir de ese momento nos podríamos plantear económicamente, y una vez analizadas todas las infraestructuras de transporte del territorio, cuál sería la mejor opción. Me gustaría saber su opinión al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Su planteamiento es muy coherente. El estudio de impacto medioambiental puede tener dos resultados, que haya impacto o que no. Si hay impacto medioambiental obviamente la prolongación de la pista no se va a poder realizar y la propuesta de excepción por parte del gestor aeroportuario será la solución más plausible. El Real Decreto 1189/2011, que he mencionado, permite que el gestor aeroportuario solicite a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea una posibilidad de admitir desviaciones a las recomendaciones, manteniendo los criterios y los estándares de seguridad. En ningún momento se vería reducido el nivel de seguridad operacional del aeropuerto ni su capacidad operativa. Si el impacto medioambiental no es tal y se puede hacer la prolongación de la pista, lo que se planteó fue establecer el alargamiento por la cabecera 04 y un pequeño retoque por la cabecera 22, implicaría una inversión alrededor de 22,7 millones. Considero que en las circunstancias actuales no es absolutamente pensable plantear esta medida a corto plazo. Sin embargo, si se puede plantear como una medida a considerar a futuro siempre y cuando cambiaran las condiciones económicas y coyunturales del país. El gestor aeroportuario, que es al fin del cabo el que siempre propone, podría plantear la excepción, aún de manera transitoria, hasta que las condiciones del entorno coyuntural y económico cambiaran. Esto no quiere decir que con esta excepción vaya a sufrir ningún riesgo la seguridad, como en algunos momentos se ha planteado, o vaya a haber alguna disminución en la capacidad operativa del aeropuerto.

— **DEL DIPUTADO DON ERNESTO AGUIAR RODRÍGUEZ, EN SUSTITUCIÓN DEL DIPUTADO DON ANDRÉS JOSÉ AYALA SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE MEDIDAS PARA FOMENTAR, A TRAVÉS DE AENA, EL TRANSPORTE AÉREO EN BALEARES Y CANARIAS. (Número de expediente 181/000381).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos a la pregunta del orden del día que figura con el número 18, que va a formular el diputado don Ernesto Aguiar Rodríguez.

El señor **AGUIAR RODRÍGUEZ**: Por todos es conocida la situación periférica de España dentro de Europa y esta particularidad hace que dependa del transporte y de manera muy significativa del transporte aéreo, especialmente en los archipiélagos canario y balear, con una importante relevancia económica y social. En una economía como la española orientada en su mayoría al sector servicios, no cabe duda que el transporte, en general, y el aéreo, en particular, resulta ser un factor esencial para el funcionamiento de la economía insular

y un pilar básico para su desarrollo. Todas sus señorías conocen que la industria del turismo es fundamental en ambos archipiélagos y las comunicaciones también son esenciales para ese desarrollo. Un desarrollo que permita potenciar y mantener el sector turístico como principal motor económico. Como ya anunciara la señora ministra en su comparecencia en esta Comisión, el Plan estratégico que pretende impulsar el Ministerio de Fomento 2012-2024 tiene como objetivo una gran línea estratégica que garantice la conexión territorial y el equilibrio entre comunidades autónomas.

Señora secretaria, sabe que los archipiélagos, tanto el canario como el balear, han de tener un trato diferenciado para garantizar esta conexión territorial. Este objetivo, y eje del plan estratégico del ministerio, se materializa en el denominado Objetivo 3 del programa de actuación para el sector aéreo, a través de la mejora de su competitividad; competitividad que se hace necesaria en los tiempos que corremos y que en el sector del transporte no debería ser de otra manera. Por ello, la Dirección General de Aviación Civil ha diseñado el programa de actuación 441.O dirigido especialmente, por una parte, a garantizar la eficiencia en el gasto público en materia de subvenciones a residentes no peninsulares y, por otra, a revisar y ordenar las obligaciones de servicio público en el transporte aéreo. Ambas circunstancias tienen especial protagonismo en los archipiélagos canario y balear. Por todo ello, y sin perder de vista la importancia del transporte aéreo en el sector turístico y la necesidad de garantizar la conectividad de los territorios insulares para a su vez garantizar la movilidad de sus residentes y como parte fundamental para un óptimo desarrollo económico y social, es por lo que le pregunto por las medidas para fomentar, a través de AENA, el transporte aéreo en Canarias y Baleares. Esperando que su respuesta nos dé la tranquilidad que supone saber del Gobierno, que es conecedor de la importancia del transporte en los territorios insulares y que se encuentra entre sus prioridades. Terminó simplemente agradeciéndole su respuesta. No sé si me queda mucho tiempo, pero en todo caso no voy a hacer uso del segundo turno.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Garantizar la conectividad de los territorios insulares es una prioridad para el Ministerio de Fomento, por cuanto que asegura el derecho de movilidad de sus residentes y contribuye a la actividad económica, especialmente vinculada al sector turístico. Por ello, como usted ha mencionado, el ministerio utiliza varios instrumentos. Por un lado, a pesar de la difícil coyuntura económica, el Gobierno ha incluido en su proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2012 la continuidad de las bonificaciones al transporte aéreo de residentes en las Islas Baleares y en Canarias, así como en las ciudades de Ceuta y Melilla. Además el ministerio viene impulsando, a través de la

declaración de obligación de servicio público, la adopción de algunas medidas excepcionales para la compensación económica de algunas rutas estratégicas principalmente para la conectividad de las islas. Además las dificultades que viene arrastrando el sector aéreo, fruto entre otras razones de la contracción de la demanda o del incremento de los precios del combustible, han determinado que se propongan nuevas medidas orientadas a la reducción extraordinaria de las tarifas aeroportuarias en los aeropuertos de las islas, que se suman a las que ya se vienen aplicando por insularidad y que suponen una bonificación de las tasas por aterrizaje, seguridad y pasajeros del 15% en los vuelos con la península y el 70% en los vuelos interinsulares. Estas nuevas medidas tienen un carácter distinto, dependiendo de cada territorio.

Por lo que se refiere a las islas Canarias, donde el tráfico se comporta de una forma regular a lo largo del año, se trata de incentivar el incremento de tráfico en aquellos días donde hay una menor demanda de tráfico o lo que se llama normalmente días valles de cada aeropuerto de las islas, en los cuales existe esa menor concentración y es la manera en que pensamos que se pueda promover y potenciar un mayor aprovechamiento de las instalaciones aeroportuarias y una optimización de la gestión de las mismas. Hemos planteado establecer unos incentivos tarifarios en los aeropuertos de Canarias en todos los vuelos con excepción de los interinsulares consistentes en subvencionar el 50% del importe de la prestación de la tarifa de aterrizaje y de pasajero devengada en los días valles. En concreto, en el aeropuerto de Fuerteventura los días de la semana que se van a potenciar son el martes y el viernes; en Lanzarote, el miércoles; en La Palma, todos; en Gran Canaria, el martes; en Tenerife Norte, el sábado y en Tenerife Sur, el jueves. Esta medida se ha introducido como una enmienda en la ley de presupuestos y se aplicará en el momento que entre en vigor la ley.

En Baleares, donde existe una enorme estacionalidad —es totalmente diferente la demanda de tráfico en Baleares y en Canarias— de tráfico entre verano e invierno, se pretende fomentar el aumento de tráfico en la temporada baja, es decir, en invierno, para contribuir a desestacionalizar. Esta medida incentivará el uso de la instalación de los aeropuertos cuando esté infrautilizada, contribuyendo a optimizar la gestión de la misma y supondrá, que en los meses entre noviembre a marzo, la reducción en un 10% de la cuantía de las tarifas de las prestaciones de aterrizaje, pasajeros, pasajeros de movilidad reducida y seguridad, respecto a las cuantías establecidas con carácter general para los aeropuertos baleares.

Se trata de medidas extraordinarias para estos territorios singulares donde el transporte aéreo resulta indispensable para su desarrollo y que deberá soportar AENA aeropuertos, para quien esta medida reducirá anualmente sus ingresos en aproximadamente unos 4,4 millones de euros, 1,8 para Canarias y 2,6 para Baleares. Estas

medidas se van a incorporar en la ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2012 tras la tramitación parlamentaria del proyecto en el Senado, donde han sido presentadas como enmiendas.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MATILDE PASTORA ASIAN GONZÁLEZ, EN SUSTITUCIÓN DEL DIPUTADO DON ANDRÉS JOSÉ AYALA SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA LICITACIÓN DEL CONTRATO DE OBLIGACIÓN DE SERVICIO PÚBLICO PARA LAS CUATRO RUTAS INTERINSULARES EN EL ARCHIPIÉLAGO CANARIO. (Número de expediente 181/000382).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta que es la que figura en el orden del día con el número 19 y para cuya formulación tiene la palabra la diputada doña Matilde Asian González.

La señora **ASIAN GONZÁLEZ**: Señora secretaria General del Ministerio de Fomento, usted sabe que, desde la integración de España en la Unión Europea, Canarias ha disfrutado de un trato diferenciado. La evolución de esta normativa hace pensar que se han cimentado los cimientos de una caracterización de Canarias como una región ultraperiférica con un tratamiento específico con carácter permanente en el Tratado de la Unión. Características que configuran a Canarias como región ultraperiférica en el marco de la Unión Europea hacen modular las políticas europeas dentro del territorio canario, a su vez que sirven de compensación de los costes de la ultraperiferia. No en vano en Canarias se padece lo que se conoce como la insularidad, doble insularidad e incluso triple insularidad. Asimismo, Canarias, desde hace más de 500 años, dispone de un régimen excepcional en relación con el resto del territorio nacional. La lejanía, la insularidad, el carácter fragmentado, las peculiaridades geográficas de Canarias, sus dificultades a los accesos de abastecimiento de materia prima y las dificultades para diversificar la economía de Canarias han justificado siempre la existencia de este régimen excepcional, que actualmente está reconocido en nuestra Constitución y en el Estatuto de Autonomía de Canarias. El contenido de este régimen especial y de este estatuto, como región ultraperiférica de Canarias, han variado mucho a lo largo del tiempo, pero siempre han tenido un objetivo común, que no es otro que potenciar el desarrollo económico y social en Canarias.

La realidad económica mundial, siempre cambiante, ha configurado de manera determinante y ha definido diversos mecanismos de financiación de esta economía, de los diferentes territorios, de los sectores, de los países incluso y ha incidido en la forma de gestión de las empresas, en el mercado de trabajo, en la manera de intervenir el sector público en la economía privada, en la forma de promocionar las actividades privadas y en la

localización de las inversiones. Esto ha sido especialmente patente desde la última crisis mundial como efecto especialmente severo en la zona euro y que ha puesto de manifiesto en nuestro país un desencadenamiento social grave. En especial en Canarias la fragilidad de nuestro territorio y de nuestra economía se ha manifestado con toda su virulencia. ¿Cómo se ha manifestado? En forma de desempleo y de desaceleración económica más avanzada que en el resto del territorio nacional. Baste pensar que en 2007 en Canarias no se alcanzaba el 10% de desempleo, pero se ha triplicado en poco tiempo. Se podría afirmar incluso que en los últimos tres o cuatro años se ha retrocedido lo que se había logrado en los últimos quince años. El problema es que no solo se está retrocediendo en niveles de convergencia, de renta media, Canarias disponía del 89% de la renta media europea en 2007 y hoy día supera con dificultades el 80% de esta renta media. Se hace patente la gravedad de la situación en la cohesión económica y social en Canarias.

Todo ello nos lleva a configurar que Canarias es una región con potencial de crecimiento elevado y dispone de un marco jurídico más que suficiente para la compensación de sus deficiencias estructurales; marco jurídico que está configurado en el propio Tratado de la Unión Europea, en nuestra Constitución y en el Estatuto de Autonomía. Sin lugar a dudas, la accesibilidad, dentro de la vertebración del mercado canario, constituye un elemento indispensable para su desarrollo económico y social. Dentro de esta vertebración del mercado canario, constituye un instrumento esencial las obligaciones de servicio público. Lo constituyen porque es una excepción al principio de libertad y de aplicación de las políticas comunitarias, plenamente justificado entre la intervención de la Administración para permitir el acceso de un aeropuerto establecido en cualquier punto del territorio europeo y otro punto de una región periférica o en desarrollo o de baja densidad que sea útil para el desarrollo de esa región. De tal manera que la Administración puede intervenir fijando unas tarifas, unos vuelos diarios y una capacidad anual. En Canarias, por las circunstancias descritas, por el marco jurídico de que dispone y por las características actuales que está atravesando, las obligaciones de servicio público es un instrumento indispensable en la situación actual. Por ello, le pregunto, señora secretaria General: ¿Qué previsión tiene el Gobierno de España para la licitación del contrato de obligaciones de servicio público para las cuatro rutas interinsulares del archipiélago canario?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para responder la señora Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Garantizar la adecuada movilidad a todos los ciudadanos españoles es una prioridad para el Ministerio de Fomento y, como parte de ella, también lo es, cómo no, la conectividad interior de las

islas del archipiélago canario. Lo es porque constituye un instrumento que garantiza los derechos de sus residentes y es un agente fundamental para su desarrollo económico, especialmente en relación con el turismo, dado que permite la conexión entre las islas, que disponen de vuelos directos con la península y con otros países y con aquellos que los tienen en una menor medida.

Como saben, el sector aéreo está completamente liberalizado. La intervención del Gobierno solo puede responder a las circunstancias localizadas y en situaciones tasadas por la reglamentación comunitaria que usted ha mencionado. Uno de esos principales instrumentos para intervenir viene siendo determinado por el reglamento (CE) 1008/2008 sobre el establecimiento de las obligaciones de servicio público en aquellas rutas en que la aplicación de las reglas generales de libre mercado no garanticen una adecuada movilidad de los ciudadanos en esta regiones. En estas rutas los Gobiernos imponen las condiciones de frecuencia, capacidad y precio máximo que deben cumplir las compañías aéreas para prestar el servicio en los términos necesarios para satisfacer los objetivos de conectividad necesaria. Actualmente en España existen 17 rutas declaradas como obligaciones de servicio público, 13 de estos enlaces están en las islas Canarias. Desde su establecimiento el comportamiento de estas rutas canarias ha sido satisfactorio, garantizando la movilidad de los ciudadanos entre las islas a unos precios razonables y con unos adecuados niveles de calidad de servicio. Estas rutas declaradas de obligaciones de servicio público estaban en una fase, en la llamada ruta de obligación de servicio abierta, en la cual el Estado miembro establecía las obligaciones de servicio público, pero no limitaba el acceso al mercado, es decir, no necesitaba ninguna contratación ni licitación de las mismas rutas. En el caso de que la competencia del mercado en estas rutas establecidas como obligaciones de servicio público no sea suficiente es cuando el ministerio puede intervenir de alguna manera convocando una licitación pública, estableciendo esa ruta en exclusividad con las condiciones ya mencionadas de frecuencia, de precio y de tiempo y en ese momento hacer un proceso de licitación en que las compañías aéreas pueden presentar ofertas y, a partir de ahí, y debido a la posible minimización de la rentabilidad de los ingresos, el Estado puede aportar una compensación económica. Este es el caso de las cuatro rutas establecidas entre La Gomera-Tenerife, La Gomera-Gran Canaria, el Hierro-Gran Canaria y Gran Canaria-Tenerife Sur, en las cuales esas condiciones de mercado no son las suficientes, por lo que esas rutas que ya estaban declaradas como obligaciones de servicio público desde 1998 son las que se han procedido, el 23 de mayo, en el Boletín Oficial del Estado, a publicitarse su licitación a concurso, a partir del cual se estima que para el próximo otoño esas licitaciones estén satisfechas y puedan ser establecidas esas conectividades.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Asian.

La señora **ASIAN GONZÁLEZ**: Gracias, señora secretaria General por la sensibilidad mostrada hacia el territorio canario y por la conectividad de este territorio. Estamos seguros que con el impulso prestado por el ministerio y las nuevas dotaciones de servicio público podremos tener una nueva herramienta o continuar para fomentar el impulso y la cohesión social en el territorio canario.

— **DEL DIPUTADO DON JUAN CARLOS GRAU REINÉS, EN SUSTITUCIÓN DEL DIPUTADO DON ANDRÉS JOSÉ AYALA SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DEL ESTABLECIMIENTO DE OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO CON LA ISLA DE MENORCA. (Número de expediente 181/000383).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta que en este caso va a ser la número 20 del orden del día y que va a formular el diputado don Juan Carlos Grau.

El señor **GRAU REINÉS**: Señora secretaria General, qué planes tiene el Gobierno para el establecimiento de obligaciones de servicio público con la isla de Menorca.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Como saben, garantizar la conectividad de los ciudadanos es una de las prioridades del Ministerio de Fomento. En este momento, y como ya he comentado, existe una reglamentación comunitaria, el reglamento (CE) 1008/2008, en el cual se fijan las reglas de operación de las obligaciones de servicio público. El Estado puede imponer para estas rutas que se consideran y que están definidas en el mismo reglamento unas condiciones especiales de precios, de número de vuelos, de horarios, de tipo de naves a utilizar y demás, dependiendo del cumplimiento de las compañías operadoras cuando las reglas del mercado no puedan ser aplicadas. En Menorca las rutas de los servicios aéreos que había entre Madrid y Menorca han sido históricamente estacionales, como he comentado antes en Baleares, con unos tráficos entorno a 250.000 pasajeros anuales. En relación con esta ruta, hasta este momento, había suficiente servicio de mercado, tanto en invierno como en verano, para satisfacer esa conectividad. A partir de la temporada de invierno de este año, en la que en enero Air Nostrum dejó de operar y después el 24 de febrero con el cese de Spanair que operaba en código compartido con Air Europa la ruta Madrid-Mahón, dejó de haber una conectividad directa entre Madrid y Menorca. Todos los ciudadanos de Menorca tenían que ir vía Palma de Mallorca o vía Barcelona para llegar a Madrid. Además del tiempo, que se estima en un incremento de 1,5 horas a 4 horas, supone

también un aumento de costes. Analizadas todas estas circunstancias, el Ministerio de Fomento ha considerado que era imprescindible licitar o establecer una obligación de servicio público y así se han hecho los estudios. El pasado viernes, 15 de junio, en el Consejo de Ministros se acordó el inicio de la licitación de esta obligación de servicio público entre Madrid y Menorca. El siguiente paso, como saben, y así está contemplado en el reglamento comunitario, es enviarlo a la Comisión Europea para que valide que se cumplen todos los requisitos establecidos y se publique en el Boletín Oficial de las Comunidades Europeas, el DOUE, para que en un plazo de un mes pueda establecerse una cierta publicidad de esta ruta, considerada como obligación de servicio público, y si alguna compañía quiere operar, pueda hacerlo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Grau.

El señor **GRAU REINÉS**: Menorca es, sin ninguna duda, la isla de las Baleares que con mayor virulencia ha sufrido y aún padece los embates de la actual crisis económica. Menorca, a diferencia de Mallorca e Ibiza, ha sufrido durante doce años consecutivos los Gobiernos y los consells insulares, más sectarios y antieconómicos jamás más conocidos. Han sido unos Gobiernos de izquierdas cuyas políticas antiturísticas han conseguido que desde el año 2000 hasta la fecha se perdieran más de 400.000 turistas extranjeros, más de la mitad del turismo británico y dos terceras partes del alemán. La menor llegada de turistas ha provocado que Menorca sea un destino cada vez menos atractivo para las compañías aéreas y, por tanto, menos rentable para las mismas. Menos gente, menos vuelos, menos compañías interesadas y, en consecuencia, mayor aislamiento para los ciudadanos de la isla de Menorca. Este aislamiento y este empobrecimiento son el resultado de doce años del Gobiernos del PSOE en la isla y la causa de que Menorca sea la hermana pobre de la comunidad autónoma y vaya a la cola en todos los indicadores económicos.

No exagero si digo que el mayor problema de Menorca es la cuestión del transporte aéreo, un problema que los últimos años no ha hecho más que agravarse ante la total inoperancia de los Gobiernos socialistas, tanto del Consell Insular de Menorca como del Gobierno balear como del Gobierno de España. El último episodio en este proceso de aislamiento de la isla ha sido el caso de la ruta Menorca-Madrid. Esta línea había sido prestada durante los últimos años por Air Nostrum y Spanair, actuando bajo las leyes del mercado. Sin embargo, todo cambia cuando el 11 enero de este año Air Nostrum cancela su servicio diario y el 27 del mismo mes Spanair deja de operar, ya que Menorca queda sin vuelo directo con Madrid. Es cuando se empieza a plantear la posibilidad de declarar esta ruta como de obligación de servicio público, de forma que se garanticen los servicios que cumplan determinados requisitos de continuidad, regularidad, capacidad y precios que las compañías no están dispuestas a asumir si única-

mente se tiene en cuenta su interés comercial. Desde este momento el Gobierno balear, el Consell Insular de Menorca y el Gobierno de España empiezan a trabajar para conseguir la declaración de los vuelos entre Madrid y Menorca como obligación de servicio público, la famosa OSP. Este objetivo ya se ha conseguido y garantizará que Menorca esté conectada directamente con Madrid durante todo el año, especialmente durante los meses de invierno. Este gran éxito deja bien a las claras la gran diferencia existente entre los Gobiernos socialistas y los del Partido Popular. Los primeros escurren el bulto y miran para otro lado cuando hay un problema, y los segundos lo afrontan y buscan soluciones.

Ahora tenemos un Gobierno que escucha y está dispuesto a ayudar a solucionar un problema que Menorca y Baleares sufren en su conjunto, que no es otro que el de la insularidad, aunque en el caso de Menorca podríamos hablar de una doble insularidad. Este hecho hace que la actividad aeroportuaria adquiera, por tanto, una relevancia especial, de forma que el aeropuerto se convierte en uno de los principales motores de nuestra economía. A mayor actividad aeroportuaria mayor crecimiento económico y mayor bienestar para los ciudadanos. De aquí la gran importancia de mantener, pese a la crisis económica, la bonificación del 50% del precio de los billetes para los residentes de las islas, así como las bonificaciones sobre las tasas aéreas que para las compañías alcanzan un 70% en los vuelos interinsulares y un 15% en los vuelos con la península. A esto hay que sumar la nueva rebaja en las tasas aeroportuarias para los meses de invierno que se introdujo en el Senado en forma de disposición adicional en los Presupuestos Generales del Estado. Es un nuevo logro del Partido Popular que tiene que llevar a una mayor actividad aeroportuaria. Este Gobierno sí está demostrando sensibilidad con los problemas de insularidad de nuestras islas, y de Menorca en concreto. Tenemos, por fin, un Gobierno que entiende los problemas de las islas, que escucha y que muestra interés por los mismos.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Libro, ¿desea contestar? (**Denegación**).

— **DEL DIPUTADO DON SEBASTIÁN GONZÁLEZ VÁZQUEZ, EN SUSTITUCIÓN DEL DIPUTADO DON ANDRÉS JOSÉ AYALA SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE MEJORAS PREVISTAS PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN EL SECTOR AÉREO. (Número de expediente 181/000384).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 21, que va a formular don Sebastián González Vázquez, que tiene la palabra.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: En primer lugar, quiero agradecer la comparecencia de la secretaria

general para dar respuesta a la pregunta que formulamos al Gobierno sobre seguridad aérea. Señora secretaria general de Transporte, usted sabe bien, por su amplia relación con el sector del transporte aéreo, que en los últimos años en España se han dado pasos importantes en la seguridad aérea. Se trata de una materia en la que todos los grupos parlamentarios hemos mostrado entendimiento y consenso en la mayoría de las iniciativas parlamentarias tramitadas en esta Cámara.

En el año 2003 se aprobó la vigente Ley de seguridad aérea para dar respuesta a los desafíos que planteaba para la seguridad el importante crecimiento del transporte aéreo, de la industria aeronáutica y de todo lo relacionado con el sector aéreo en general. Era necesaria una ley que contemplara todos esos avances. Con esta ley también se incorporaron a nuestra legislación aeronáutica las prescripciones y recomendaciones hechas en aquel momento por la Organización de Aviación Civil Internacional y la normativa comunitaria de los distintos organismos europeos. En el año 2006 se autorizó la creación de una agencia de seguridad aérea y su puesta en marcha, aunque hay que reconocer que con un retraso importante de dos años, que creo que supuso un hito importante para la gestión de la seguridad aérea de una forma autónoma y flexible. Pero el hecho más relevante, a mi modo de ver, ha sido el establecimiento del programa estatal de seguridad operacional para la aviación civil a través de la Ley 1/2011, que aprobamos con el máximo consenso en esta Cámara, cuyo fin era mantener los más altos niveles de seguridad en las operaciones aéreas, a través de la prevención de riesgos y de la mejora de sus condiciones de seguridad. Nos consta que en este momento el ministerio está trabajando en la elaboración del programa y que pronto será aprobado, tal y como nos ha manifestado en esta Cámara la ministra, doña Ana Pastor. Nos alegra que eso sea así y que se haga cuanto antes, porque, por supuesto, era necesario. Todos deseamos disponer de este instrumento que desarrolla la Ley 1/2011 y que tanta importancia tiene, como ya he dicho, para la prevención de la seguridad aérea. Sabemos también el esfuerzo que está haciendo el ministerio coordinando con los proveedores de servicios y productos aeronáuticos el establecimiento de sus propios sistemas de gestión de seguridad operacional que identifiquen peligros y gestionen los riesgos asociados. Ese es el presente y el futuro de la seguridad aérea. En resumen, señorías, en España —hay que decirlo también— existe un alto nivel de seguridad en el sector de transporte aéreo, pero no es menos cierto que el objetivo de todos debe ser su mejora permanente para anticiparnos a cualquier riesgo que pueda surgir en el ámbito nacional y, repito, reforzar la seguridad aérea.

Permítame que haga una reflexión al margen de la pregunta. Es preciso hacer un esfuerzo y avanzar en materia normativa, en especial en aquellos sectores donde la investigación y los informes de la Ciaiac ponen de manifiesto mayores índices de incidentes y accidentes, en especial, como todos sabemos, lo viene

poniendo manifiesto el Colegio Oficial de Pilotos, en el sector de los trabajos aéreos, que necesita y demanda, a su vez, un desarrollo normativo en relación con la seguridad operacional debido a su alto índice de siniestralidad. De ahí, señora Librero, la pregunta que hoy querríamos formular en relación con las actuaciones que contempla el Gobierno para mejorar la seguridad operacional del sector aéreo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): La mejora de la seguridad en materia de transporte aéreo es una prioridad indiscutible para el ministerio, tanto en su vertiente operacional, lo que en inglés se llaman los *safety*, como en su vertiente material frente a interferencias ilícitas, *security*, a la que dedican todos sus esfuerzos la Dirección General de Aviación Civil y, especialmente, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA. De hecho, AESA tiene como objetivo garantizar la seguridad en el transporte aéreo y su reforzamiento material y normativo, cuestiones de actuación preferente en el ámbito de la secretaría general.

A pesar de que transporte aéreo ocupa el primer lugar respecto a los otros modos de transporte en cuanto a niveles de seguridad, los nuevos retos a los que nos enfrentamos, a los que se enfrenta el sector en los próximos años, exigen abordar medidas para mantener garantías adicionales. El principal objetivo en materia de seguridad aérea es la reorientación de la cultura de la seguridad hacia un enfoque preventivo mediante la implantación de un programa estatal de seguridad operacional, llamado comúnmente PESO, que comprende actuaciones en las áreas en las que se identifican mayores riesgos a través de un plan de acción de seguridad operacional asociado al mismo. El PESO se introdujo mediante una modificación de la Ley de seguridad aérea y en los próximos meses se consolidará su desarrollo reglamentario previsto en la ley. El programa refuerza y complementa las actuaciones inspectoras y constituye un sistema de gestión de la seguridad conforme a los requisitos establecidos en OACI y de acuerdo con las directrices de la Unión Europea. Es importante resaltar que el programa permite el análisis de las amenazas para la seguridad detectadas en el día a día del sector aeronáutico, anticipándose a una potencial degradación de las barreras de seguridad establecidas, reforzando, por tanto, los niveles de seguridad y previendo posibles accidentes e incidentes. El programa es realmente un sistema de gestión de la seguridad operacional del Estado que permitirá a los organismos públicos vinculados adoptar decisiones informadas basándose en el análisis de datos de seguridad, de forma que se focalicen los esfuerzos y los recursos disponibles en aquellas áreas donde se haya identificado un mayor riesgo para la seguridad. La implantación de este programa supondrá la coordinación de todos los organismos y entidades

públicas con afección sobre la seguridad operacional, y su aprobación a través de un acuerdo del Consejo de Ministros colocará a España a la vanguardia internacional del enfoque preventivo de la supervisión de la seguridad operacional.

Además de en el PESO, trabajamos en la puesta en marcha de un observatorio estratégico de seguridad operacional, que estará coordinado con el futuro observatorio del transporte en España, recientemente anunciado por la ministra, que integrará los distintos portales existentes que contienen los indicadores de compañías aéreas, aeropuertos, navegación aérea y trabajos aéreos, y confío en que su primera fase de implantación estará operativa en los próximos meses. Además de la implantación del PESO y del desarrollo del observatorio, la agencia contemplará el proceso de certificación de los aeropuertos de uso público, de acuerdo con las directrices de OACI, que tiene que estar concluido antes de marzo del año 2016. Avanzaremos para completar los procesos de regulación en materia de seguridad operacional de los aeródromos y helipuertos de uso público y también mejoraremos la normativa operacional en el ámbito de los trabajos aéreos, como ha comentado, en todo aquello que no esté regulado por la Comisión Europea, asistida por la Agencia Europea de la Seguridad Aérea, EASA, en las áreas de extinción de incendios y salvamento. Se trata, en fin, de un conjunto de actuaciones que, en torno a la seguridad, aspiran a fortalecer un sector estratégico para la vertebración territorial y la reactivación económica.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor González Vázquez.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ:** Quiero reiterar a la señora Librero mi agradecimiento y decirle que nos damos por satisfechos con las explicaciones que nos ha dado sobre los trabajos del ministerio para la mejora de la seguridad aérea, que valoramos positivamente. Tengo que incidir en la necesidad —lo ha dicho la propia compareciente— de que podamos contar cuanto antes con un plan estatal de seguridad operacional que contribuya a estos objetivos, y de mejorar la normativa del sector de trabajos aéreos. Espero, por otra parte, que ese observatorio estratégico de seguridad operacional que nos acaba de anunciar contribuya a los objetivos que todos pretendemos.

Les deseo los mayores éxitos en esa gestión de Gobierno de una materia de tanta importancia como es la seguridad aérea.

El señor **PRESIDENTE:** Una vez terminada la comparecencia, despedimos a doña Carmen Librero Pintado, secretaria general de Transportes. Paramos dos minutos para que se incorpore a la Mesa el nuevo compareciente. **(Pausa).**

— **DEL DIPUTADO CON CHESÚS YUSTE CABELLO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL, SOBRE FIRMA DE UN ACUERDO CON EL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA PARA LA CESIÓN DEL TRAMO URBANO DE LA AVENIDA DE CATALUÑA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/001484) (Número de expediente 181/000263).**

— **DEL DIPUTADO DON CHESÚS YUSTE CABELLO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA INCLUSIÓN DE LA CONEXIÓN CON FRANCIA A TRAVÉS DE LA REAPERTURA DE LA LÍNEA FERROVIARIA INTERNACIONAL DE CANFRANC ENTRE LOS OBJETIVOS PRIORITARIOS DEL GOBIERNO EN LA X LEGISLATURA. (Número de expediente 181/000097).**

El señor **PRESIDENTE:** Damos la bienvenida al secretario general de Infraestructuras, don Gonzalo Jorge Ferre Moltó, que comparece para responder a las preguntas que tienen pendientes de formularle los diputados.

Doy cuenta a sus señorías de que la pregunta que figura con el número 1 en el orden del día, relativa a la firma de un acuerdo con el Ayuntamiento de Zaragoza para la cesión del tramo urbano de la Avenida de Cataluña, presentada por el diputado don Chesús Yuste Cabello, ha sido retirada. Así lo ha participado a través de un escrito. Este mismo diputado tiene la pregunta número 12, relativa a la línea ferroviaria internacional de Canfranc, que será la que veamos en primer lugar porque el señor Yuste tiene que intervenir en la Comisión de Defensa.

Tiene la palabra el señor Yuste.

El señor **YUSTE CABELLO:** Gracias por aceptar el cambio de orden en una de esas tardes absolutamente llenas de comisiones en los distintos edificios.

Señor secretario general, uno de los grandes debates pendientes, sin duda, es el de las comunicaciones transfronterizas y en él no puede olvidarse que la línea internacional de ferrocarril Zaragoza-Canfranc-Olorón fue interrumpida el 27 de marzo de 1970 por el hundimiento del puente del l'Estanguet en Francia. Desde entonces su reapertura concita la unanimidad en Aragón y también en las regiones francesas del otro lado de los Pirineos, aunque solemos chocar alternativamente con la indiferencia de los Gobiernos de Madrid y de París. Ahora parecen pintar bien las cosas para el Canfranc desde París y ojalá el Gobierno español esté a la altura y sepa aprovechar esta oportunidad.

La pregunta es la siguiente. ¿Tiene el Gobierno como uno de sus objetivos prioritarios durante esta legislatura la conexión con Francia a través de la reapertura de la línea ferroviaria internacional de Canfranc?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ferre Moltó.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Ferre Moltó): Como la ministra de Fomento comentó en su comparecencia del pasado 1 de febrero, en la que informaba a sus señorías sobre las líneas generales de la política de su departamento, le diré que la línea de Canfranc es una de las actuaciones prioritarias que está llevando a cabo el ministerio. Estamos trabajando en dicha actuación, como ha quedado demostrado en los Presupuestos Generales del Estado, concretamente en la línea Huesca-Canfranc, como eje singular para la conexión ferroviaria con Francia en tanto se define la nueva travesía central. Se ha previsto acometer la redacción de estudios y proyectos para la reapertura del túnel de Canfranc, estando actualmente en redacción por Ineco el estudio para garantizar la seguridad del túnel de Canfranc. En todo caso, la reapertura de la conexión transfronteriza es un tema que tenemos que tratar con Francia. Nuestra intención es retomar las conversaciones para que la reapertura sea una realidad lo antes posible. Para ello, el ministerio trabajará en el seno del grupo de trabajo cuatripartito, conjuntamente con el ministerio homólogo francés, con la Diputación General de Aragón y con el Consejo Regional de Aquitania, teniendo prevista una reunión en las próximas semanas, ya que esta comisión ha estado sin reunirse en los tres últimos años.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Yuste.

El señor **YUSTE CABELLO**: Señor secretario general, inicialmente me complace su respuesta. El año pasado, el presidente de la región francesa de Aquitania, Alain Rousset, planteó acortar el plazo de ejecución de las obras de reapertura de los tramos ferroviarios Olorón-Bedous y Bedous-Canfranc, dejándolos respectivamente para 2013 y 2015. Las recientes elecciones presidenciales y legislativas en la República francesa han colocado a los compañeros de partido del señor Rousset al frente de la Presidencia de la República y del Gobierno, por lo que ratificarán ese compromiso francés de que están dispuestos a hacer su parte en estos cuatro años en lo relativo a dicha conexión internacional. Insto al Gobierno español a que también haga su parte, a que se aproveche esa oportunidad.

En Aragón hemos visto con preocupación los recortes que en general se han producido en las inversiones, los retrasos en los plazos de ejecución de los estudios y de los proyectos de modernización del tramo Huesca-Canfranc que usted citaba, mientras nos tenían entretenidos con el debate de la travesía central pirenaica que sería,

en todo caso, a larguísimo plazo. Desde luego, para Chunta Aragonesista, para la izquierda de Aragón el Canfranc siempre fue el pájaro en mano y no podemos olvidarnos de él. Con TCP o sin TCP la prioridad inmediata tiene que ser la reapertura del Canfranc. Este equipamiento se puede reformar para una comunicación de calidad con apenas el 4% del coste que supondría la travesía central pirenaica. El Canfranc, que podría estar mejorado en cuatro años si se hace esa apuesta política, permitiría la reapertura de la línea a lo largo de esta legislatura y llevaría al corazón de Europa viajeros y mercancías; llegaría un 50% más de mercancías que en estos momentos se transportan utilizando los pasos costeros de ambos extremos del Pirineo, convirtiéndose, por tanto, en un eje inmediato de comunicación transfronteriza no solo para Aragón sino también para la Comunidad Valenciana, la Región de Murcia, Castilla-La Mancha y Andalucía.

Consideramos que el Ministerio de Fomento debe coordinarse con las autoridades francesas para que cada uno haga su parte con el fin de poder reabrir la línea internacional de Canfranc en cuatro años, en 2015, es decir, antes de las próximas elecciones. Señor secretario general, ¿se imaginan ustedes al señor Rajoy inaugurando antes de las elecciones la reapertura del Canfranc? Denle una alegría; están en disposición de dársela. En estos tiempos de austeridad, presupuestariamente no es una locura, es una opción posible. Al otro lado están de acuerdo. Si hay voluntad política, en estos cuatro años se puede hacer ese pequeño esfuerzo y lograr la reapertura de esa vía. En ese sentido, me alegro de que me haya confirmado que en las próximas reuniones hispano-francesas va a estar encima de la mesa este asunto tan importante. Por ello les insto de nuevo a que aprovechen esa oportunidad.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Ferre Moltó): Lo que es cierto es que estamos consiguiendo un gran avance. Llevaban tres años sin reunirse y ahora van a hacerlo, cosa que, como sabe perfectamente, no se había producido. Esto es algo para lo que no hace falta que esté de acuerdo uno consigo mismo sino que estén de acuerdo cuatro, y eso es lo que estamos buscando. Previamente hay que conseguir el acuerdo y después se podrá hacer todo lo demás.

Como le he mencionado, hemos de recordar que no solo se está trabajando en la reapertura de Canfranc sino que en nuestro departamento también estamos trabajando en la ejecución de la nueva travesía central de los Pirineos, aprobada en el año 2004 por el Parlamento Europeo dentro del eje 16 de la Red transeuropea de transportes Sines-Algeciras-Madrid-París. Con posterioridad, se ha constituido la agrupación europea de interés económico, travesía gran capacidad de los Pirineos, en la que están representados los Estados español y francés,

y que está siendo la encargada de definir las orientaciones para los estudios preliminares, dirigir y seguir su realización y validar sus resultados. Este paso ferroviario ha vuelto a ser recuperado a través de la propuesta que nuestro Gobierno ha planteado a la Comisión a través de un nuevo esquema de redes transeuropeas, global y básica, donde dicha travesía se recobra plenamente. Actualmente se está redactando un estudio de flujos de transporte de mercancías al que seguirán otros y que conducirán a que pueda llevarse a cabo el proyecto. La travesía central es un proyecto de transporte ferroviario prioritario y estratégico para España y para Europa, una conexión de la que no se puede prescindir si queremos contar con una red moderna y adecuadamente conectada con Europa y que permitirá un enlace de gran capacidad, del orden de 30 millones de toneladas de mercancías anuales, liberándolo de las servidumbres que se originan en los otros dos pasos ferroviarios, la compatibilidad con los servicios de viajeros de largo recorrido e incluso de cercanías.

- **DEL DIPUTADO DON FÉLIX LAVILLA MARTÍNEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE:**
- **FECHA DE ENTREGA DE DIVERSOS PROYECTOS DE AUTOVÍA EN LA PROVINCIA DE SORIA QUE ESTÁN EN FASE DE REDACCIÓN (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/002339). (Número de expediente 181/000304).**
- **PREVISIONES ACERCA DE LA NEGOCIACIÓN Y FIRMA DEL CONVENIO CON EL AYUNTAMIENTO DE SORIA PARA LA TRANSMISIÓN DEFINITIVA DE LAS DIFERENTES TRAVESÍAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/002344). (Número de expediente 181/000305).**
- **MEDIDAS PREVISTAS PARA LA AGILIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS INFORMATIVOS EN LA CARRETERA N-234 ENTRE BURGOS-SORIA-SAGUNTO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/002352). (Número de expediente 181/000306).**
- **REALIZACIÓN DE LAS VARIANTES DESDOBLADAS DE SAN LEONARDO Y NAVALENO EN LA PROVINCIA DE SORIA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/002353). (Número de expediente 181/000307).**
- **INVERSIONES EN LOS TRAMOS DE LA AUTOVÍA DEL DUERO DE LA PROVINCIA DE SORIA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/002785). (Número de expediente 181/000308).**
- **PREVISIONES E INVERSIONES EN EL TRAMO SANTIUSTE-BURGO DE OSMÁ DE LA A-11 (AUTOVÍA DEL DUERO), EN LA PROVINCIA DE SORIA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/002791). (Número de expediente 181/000309).**
- **PRESUPUESTO PARA CONSERVACIÓN DE CARRETERAS EN LA PROVINCIA DE SORIA EN EL AÑO 2012 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/002792). (Número de expediente 181/000310).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a las preguntas que figuran en el orden del día con los números 2 al 8, que se agrupan en su formulación. Las realizará el diputado don Félix Lavilla Martínez, al que comunico que dispondrá de un poco más de tiempo porque ha hecho mayor esfuerzo.

Tiene la palabra.

El señor **LAVILLA MARTÍNEZ**: Se lo agradezco. De todas formas, el Reglamento obliga al Gobierno —y ahí va el primer mensaje— a contestar las preguntas escritas en tiempo y forma. Estas preguntas escritas se convierten en orales porque el Gobierno no ha contestado en el plazo establecido y, evidentemente, se tiene que someter al control. Digo esto, porque en el caso del Ministerio de Fomento —no pasa con ningún otro ministerio, señor secretario general— las respuestas escritas que dan son para pasmarse. Yo anticipo que pediré amparo al presidente del Congreso, a la Mesa, si se vuelven a repetir este tipo de respuestas. Dicen: Usted pregunte lo que quiera. Léase la comparecencia de la ministra y tarará que te vi. En el plan en el que están redactando, ya veremos... Es que están gobernando y tienen que dar respuestas a los parlamentarios; democráticamente están obligados a dar cuenta ante los diputados y ante los senadores, que somos los representantes del pueblo español. Hinchamos el pecho hablando de democracia y de Constitución, pero la democracia es cumplir lo que dice la normativa, y en este caso el Ministerio de Fomento no está contestando.

Refiriéndome a las preguntas concretas, le diré que quedan todas formuladas y espero, lógicamente, las respuestas, porque son muy variadas. Quiero conocer qué compromisos concretos va a asumir el Gobierno, en este caso el Ministerio de Fomento, con las inversiones en infraestructuras en la provincia de Soria, que históri-

camente ha tenido unas carencias estructurales importantes que se han vencido en las dos últimas legislaturas realizando un avance con una licitación de obra de 1.542 millones de euros, aunque no están todos ejecutados, lógicamente. Teniendo en cuenta el criterio manifestado anteriormente por el secretario general de Infraestructuras de que el objetivo prioritario es terminar lo comenzado, que supongo que nos afecta, porque Soria es España, espero con interés la respuesta a las 8 preguntas que están formuladas sobre temas tan diversos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Ferre Moltó): En primer lugar, quiero pedirle disculpas si no hemos contestado debidamente a las preguntas que usted nos ha hecho. Le puedo garantizar que en nuestro departamento dedicamos un esfuerzo enorme a atender todas las consultas que nos realizan tanto desde el Congreso como desde el Senado. Probablemente nuestro departamento sea el objetivo 1 de los objetivos principales de casi todos ustedes y por ello quizá a veces no somos capaces de responderles como se merecen. Le pido disculpas y le prometo que seguiremos poniendo todo nuestro interés en conseguir que ustedes estén satisfechos con lo que les contestamos.

Paso a responder a todas las preguntas que usted nos ha hecho. Quizá me extienda en la contestación y no sé si el presidente me lo permitirá.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, sí.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Ferre Moltó): Creo que usted conoce perfectísimamente cuál es la situación de lo que estamos haciendo en Soria, primero, porque es diputado por Soria, y segundo, porque hasta hace seis meses el partido que usted representa era el que lo venía ejecutando. Por tanto, me pregunta algo de lo que sabe la respuesta, pero se la voy a contar también por si acaso.

La estructura de la red de carreteras del Estado en Soria tiene una serie de ejes viarios que son los principales y que son los siguientes: de sur a norte, la carretera N-111, de la que está en marcha la conversión en autovía desde Medinaceli hasta Soria, la A-15; de oeste a este, la carretera N-122, sobre la que se está trabajando para su conversión en autovía en el itinerario Aranda de Duero-Soria-autovía del Duero, A-11, y Soria límite con Zaragoza, autovía A-15; en el sur la autovía A-2 y de noroeste a sureste la carretera N-234.

La programación definitiva de los plazos para la finalización de los proyectos pendientes quedará establecida en el contexto de la nueva planificación viaria que está elaborando el Ministerio de Fomento en el ámbito del Pitvi, Plan de infraestructuras, transporte y vivienda 2012-2024, cuya presentación al Consejo de Ministros está prevista para el próximo mes de julio. En todo caso,

piense usted que la situación administrativa actual en la que se encuentran las diferentes actuaciones es fundamentalmente la que el anterior Gobierno dejó, más una ejecución de 15,22 millones de euros en lo que llevamos del año 2012. Estamos trabajando para finalizar la conexión de Soria con la A-2 mediante la A-15 lo antes posible. El anterior Gobierno retrasó la finalización de estos trabajos hasta el año 2015 y para nosotros esa es la actuación más prioritaria, porque permitirá conectar Soria con la autovía A-2.

En contestación a las cuestiones y siempre en función de lo que finalmente recoja el Pitvi, paso a detallarle la situación de todas las actuaciones. La autovía A-15, entre Medinaceli y Soria, es un itinerario cuya IMD es del orden de 5.000 vehículos/día y de unos 8.000 vehículos en la medida en que nos acerquemos a la capital. Tras la puesta en servicio en los últimos años de los tramos Radona-Sahuquillo del Campo, Almazán-Cubo de la Solana y Cubo de la Solana-Los Rábanos, están en marcha las obras de los siguientes tramos: Medinaceli-A-2-Radona, para el que se destinan 3,5 millones en los presupuestos de 2012, y Sahuquillo del Campo-Almazán, para el que se destinan 4,2 millones en los presupuestos de 2012. La autovía A-15, entre Soria y límite con Zaragoza, que es el límite con Navarra, con una IMD del orden de 4.200 vehículos diarios, se divide en los siguientes tramos, habiéndose preguntado específicamente por ellos: Los Rábanos-Fuensaúco, proyecto aprobado definitivamente el 26 de octubre de 2010, por lo que el proyecto está a disposición de la Administración; Fuensaúco-Villar del Campo, proyecto en fase de redacción, cuyo contrato de servicios para la redacción del proyecto finaliza el 27 de mayo de 2013, fecha en la que estará a disposición de la Administración; Villar del Campo-Ágreda oeste, que incluye la variante de Matabreras, proyecto en fase de redacción, cuyo contrato de servicio para la redacción del proyecto finaliza el 1 de diciembre de 2012, fecha en la que estará a disposición de la Administración; variante de Ágreda, en servicio desde 2007. La autovía del Duero, A-11, en la provincia de Soria, tiene una IMD de 4.000 vehículos/día y hay un tramo con el proyecto aprobado: La Mallona-Los Rábanos, proyecto aprobado definitivamente en mayo de 2010, por lo que está a disposición de la Administración. Además hay otros cinco tramos en obras cuya inversión total ejecutada ha sido la siguiente: La Mallona-Venta Nueva, 7.225.310,7 euros; Venta Nueva-enlace de Santiuste, 2.064.724,3 euros; enlace de Santiuste-variante Burgo de Osma, 2.739.302,11 euros; variante Burgo de Osma-enlace San Esteban de Gormaz, 2.449.703,28 euros; enlace San Esteban de Gormaz-variante Langa de Duero, 3.844.657,22 euros. Total invertido: 18.323.697,61 euros. El tramo La Mallona-Venta Nueva está incluido en el estudio informativo autovía del Duero-Soria este-Venta Nueva. El expediente del citado estudio informativo obtuvo resolución de declaración de impacto ambiental el 20 de enero de 2006; fue aprobado el 28 de marzo de 2006. La obra de este tramo fue adjudicada el 2 de julio de 2008 a la empresa Construcciones y Obras Llorente

S.A. (Collosa). El tramo Venta Nueva-enlace de Santiuste está incluido en el estudio informativo autovía de Duero-A-11, tramo Venta Nueva-variante Aranda de Duero este-carretera N-122, del p.k. 180 al 260. El expediente del citado estudio informativo obtuvo resolución de declaración de impacto ambiental el 6 de octubre de 2004; fue aprobado el 19 de abril de 2005; adjudicado el 2 de julio de 2009 a la empresa Cyopsa-Sisocia S.A. y Obras Públicas y Regadíos S.A. El tramo enlace de Santiuste-variante Burgo de Osma se incluye en el estudio informativo anteriormente citado; fue aprobado el 19 de abril de 2005 y adjudicado el 24 de junio de 2009 a la empresa Vías y Construcciones S.A. La variante de Burgo de Osma está en servicio desde 2004. El tramo variante Burgo de Osma-enlace San Esteban de Gormaz se incluye en el estudio informativo anteriormente citado. Fue aprobado el 19 de abril de 2005 y adjudicado el 24 de abril de 2009 a la empresa Constructora Hispánica S.A. El tramo enlace San Esteban de Gormaz-variante de Langa de Duero está incluido en el estudio informativo anteriormente citado, aprobado el 19 de abril de 2005 y adjudicado el 2 de julio de 2009 a la empresa Azvi S.A.

Contestando en concreto a la situación del tramo Santiuste-Burgo de Osma, por el que usted me ha preguntado, fue licitado a finales de 2008, adjudicándose y dándose comienzo a las obras en 2009. Las obras se contrataron con un plazo de ejecución de 29 meses, por lo que deberían estar finalizadas en enero de 2012. Sin embargo, debido a los ajustes realizados durante la anterior legislatura, la finalización del contrato está prevista actualmente para 2014 y solo tiene un grado de ejecución del 8,5 por ciento. Como ustedes saben, en estos momentos estamos procediendo al reajuste de anualidades de todas las obras en curso, analizando caso por caso. Además, esto se tiene que hacer compatible con el contenido del Pitvi, cuya presentación, como les he dicho, se realizará al Consejo de Ministros a finales de julio. En todo caso, como usted comprenderá, tendremos que considerar que el corredor donde se desarrolla el tramo de autovía por el que usted ha preguntado, cuyo presupuesto total asciende a 30 millones de euros, tiene una IMD de 4.000 vehículos/día y, por tanto, probablemente no sea el que requiera un mayor esfuerzo en estos momentos, pues hay otros dentro de la provincia de Soria que son bastante más importantes que el que acabamos de mencionar.

En cuanto a la autovía A-2, a su paso por la provincia de Soria —adelantándome al apartado que corresponde a conservación— está prevista la conclusión de las obras de primer establecimiento en este año 2012.

Por lo que se refiere a la carretera N-234 y a las variantes de San Leonardo de Yagüe y Navaleno, de calzada única, que se encuentra en fase de redacción del estudio informativo, su presupuesto estimado es de 25 millones de euros. Una vez aprobado técnicamente el estudio informativo, estará en condiciones de ser sometido a información pública y posteriormente el expediente completo podrá ser remitido al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, para que

se emita la preceptiva declaración de impacto ambiental. En el presupuesto de 2012 figura una partida para esta actuación de 31.730 euros.

Además, me consta que tiene usted interés en la futura autovía A-24, Daroca-Calatayud, que está planteada como la unión de la autovía A-23 en Campo Romanos con la autovía A-2 en Calatayud. El trazado de la autovía resultante de la aprobación del estudio informativo en julio de 2009 discurre por el corredor de la carretera N-234 y se ha dividido en dos tramos: Campo Romanos-Daroca-Villa Feliche, con un presupuesto estimado en la actuación de 91 millones de euros, y Villa Feliche-Calatayud, con un presupuesto estimado de 101 millones de euros. En la actualidad ambos tramos tienen dada la orden de estudio para la redacción de los correspondientes proyectos constructivos. En los presupuestos de 2012 figura una partida para esta actuación de 40.000 euros.

Me consta que usted ha transmitido en varias ocasiones su preocupación por impulsar estas actuaciones. Debe usted tener presente que el plazo medio para la redacción de un estudio informativo, cuando no existen problemas de disponibilidad presupuestaria, se encontraba entre cinco y seis años, y para la redacción de un proyecto, entre los tres y cuatro años. Así creemos que las actuaciones siguen un ritmo adecuado.

Por lo que se refiere a conservación, le indicaré que el proyecto de Presupuestos Generales del Estado de 2012 contempla actuaciones por importe de 22.508.121,92 euros, con cargo al programa 453.C, conservación y explotación de carreteras en la provincia de Soria. Con sumo gusto le detallo el desglose de dicho presupuesto, que es público y puede ser consultado dentro de la memoria del programa 453.C. Para actuaciones de conservación integral se destinan 2,57 millones de euros para el contrato del sector que engloba las carreteras N-111, N-110; N-122 y N-234; se destinan 3,08 millones de euros para el contrato del sector que engloba las carreteras A-15, SO-20, N-111 y N-2; se destinan 2,51 millones de euros para el contrato del sector que engloba las carreteras N-111, N-111A, N-113, N-122, A-15 y N-234. Para obras se destinan 0,11 millones para actuaciones de repintado de marcas viales y 0,88 para el refuerzo estructural del firme en la N-110 y en la N-122. Para el contrato concesional de autovía de primera generación de la A-2 se destinan 12,2 millones de euros. Para actuaciones de gestión directa se destinan 1,16 millones de euros.

Para finalizar, tenía usted interés en los viales pendientes de cesión en Soria. Hay que diferenciar dos casos. Los 6,79 kilómetros se encontraban dentro del convenio con el ayuntamiento firmado por el entonces MOPU en mayo de 1990. Dado que el ministerio finalizó en 1996 las obras que como contrapartida le correspondían, desde el punto de vista del ministerio la cesión está realizada, aunque le tengo que indicar que el ayuntamiento, incumpliendo lo acordado, nunca ha llegado a firmar el acta de decisión. Por lo que se refiere a los 4,41 kilómetros de travesías para los que en un acuerdo del

pleno del año 2001 el ayuntamiento se comprometió a aceptar la cesión, debo indicarle que finalmente no lo hizo así. A estos tramos sí que se les podría aplicar el criterio de cesión de la orden ministerial que los reguló con una fecha evidentemente posterior a la de mayo de 1990, cuando se realizaron las cesiones de las travesías por las que usted me preguntaba. Sin embargo, debo indicarle que las prioridades y disponibilidades presupuestarias en estos momentos no nos hacen ser extremadamente optimistas por lo que a esto se refiere. Por tanto, con carácter general y muy a mi pesar actualmente solo es posible tramitar las cesiones de tramos en la que los ayuntamientos renuncian a la aportación económica o bien esperar a que exista disponibilidad presupuestaria para realizar la transferencia, lo que en este año al menos no parece que sea muy previsible.

El señor **PRESIDENTE**: Don Félix Lavilla.

El señor **LAVILLA MARTÍNEZ**: Escuchándole he apreciado una evidente contradicción, porque usted acaba de decir que como el Gobierno socialista ha estado gestionando las infraestructuras durante ocho años poco ha cambiado y que pregunto algo de lo que ya sé la respuesta. Pues no, señor secretario general, no sé la respuesta. No es verdad que yo la sepa, pero es que además ustedes han cambiado los criterios y los plazos. No la sé, porque ustedes han cambiado las reglas del juego. Por ejemplo, hay una infraestructura que estaba previsto abrir al tráfico y que es vital para la provincia de Soria, porque —le digo a usted lo mismo que le decía a mi Gobierno y lo saben todos los responsables del ministerio— es la única provincia de España que no tiene una autovía completa. Es una prioridad que estemos conectados. Lo que han hecho ustedes ha sido reprogramar y retrasar todavía más. Había un tramo, el tramo Almazán-Sahuquillo, que se iba a abrir en junio de 2012, del que solo quedan 14 millones. El señor secretario de Estado —acabo de escucharlo en esta Comisión y figura en el «Diario de Sesiones»— ha dicho: Prioridad absoluta, terminar lo que ya está prácticamente a punto de terminarse y lo que ya está comenzado. Soria es la única provincia de España que no tiene una autovía completa y el único Gobierno que ha hecho algo por la provincia de Soria ha sido el de José Luis Rodríguez Zapatero, que —con datos sobre la mesa— ha licitado más de 1.500 millones de euros, pero evidentemente la ejecución que se ha realizado es insuficiente para todas las necesidades que tenemos pendientes. Le hablo también un poco de herencia y de historia. Por tanto, no sé la respuesta y se la reclamo: ¿Cuándo se va a abrir el tramo Almazán-Sahuquillo, que es vital para el tráfico en la autovía A-15? ¿Y el tramo Radona-Medinaceli?, porque lleva un reprogramación que se va a la siguiente legislatura, ya que en esta, según la programación que se deduce de los Presupuestos Generales del Estado, probablemente no se va a terminar. Aquí se demuestra que lo que usted ha dicho no es verdad. Si comparamos el proyecto de Presu-

puestos Generales del Estado de 2011 y el que han aprobado ahora de 2012 y comparamos las previsiones en las anualidades siguientes, veremos que con nosotros se terminaba ese tramo en 2014 con una pequeña partida, mientras que en la siguiente legislatura, con ustedes, solamente se ejecutaría la mitad del tramo. Por tanto, de todo el tramo entre Soria y Medinaceli solo les quedan por terminar dos tramos, de los cuales uno supone tan solo 14 millones de euros, aunque el otro requiere una cantidad más importante. Por consiguiente, deben terminarlo en la presente legislatura.

Le he preguntado también por la autovía del Duero. Los compromisos están recogidos en las hemerotecas. Yo estoy ahora en la oposición, señor secretario general, como representante de los ciudadanos de Soria, pero ustedes, para llegar al poder, comprometieron cosas y todo era poco y la autovía del Duero iba a ser una realidad en la siguiente legislatura. Si deduzco de los presupuestos la proyección presupuestaria de los cinco tramos que hay en la autovía del Duero, nos vamos hasta la siguiente legislatura, con una ejecución que no llega a 40% en el mejor de los casos. Por tanto, sí que están cambiando cosas.

Dice usted que yo conozco las respuestas. Pues no las conozco. En ferrocarril han cambiado ustedes la programación, porque había una ejecución en la Soria-Torralba y ahora ha desaparecido por completo. Por tanto, no la conocemos, y las respuestas que me dan no son tolerables desde el punto de vista democrático. Tengo aquí una respuesta oral en relación con esta pregunta. Es la 184/002344, sobre una infraestructura de Soria. Me dicen: Las previsiones del Gobierno en relación con las actuaciones a desarrollar en el asunto interesado por su señoría —esto vale para Soria o vale para cualquier lugar; el trabajo que tienen que hacer ustedes con esto es ingente— quedarán establecidas en el contexto de la nueva planificación viaria que está elaborando el Ministerio de Fomento en el ámbito del Plan de infraestructuras, transporte y vivienda 2012-2014. ¡Toma ya! Esta respuesta sirve para cualquier infraestructura de cualquier punto de España. Ningún trabajo. Le da al ordenador y salen automáticamente las respuestas a los parlamentarios. Esto no es serio. El Gobierno tiene que dar respuestas concretas a las preguntas formuladas. Luego podrán decir: No tenemos dinero, no nos da la gana de invertir en Soria, vamos a retrasar las inversiones, no queremos hacerlo. Vale, contesten ustedes lo que quieran, pero los parlamentarios necesitamos tener respuestas.

Le diré más. En relación con las travesías, es curioso escucharle y figurará en el «Diario de Sesiones». El convenio no se firmó, entre otras razones, porque en la anterior legislatura al Partido Popular en el Ayuntamiento de Soria —nosotros no teníamos mayoría en su gestión— todo lo que ofrecía el Gobierno le parecía poco, insuficiente. El problema arranca con una corporación del Partido Popular en la ciudad de Soria en el año 1990, que dice que el Gobierno, cuando ejecuta en 1996 las obras, no cumple suficientemente con los compromisos que había establecido con el ayuntamiento y el ayunta-

miento no firma el acta no porque no quiera, sino porque entiende que el Gobierno no ha cumplido. Se intenta renegociar, pero es que el Partido Popular en el Ayuntamiento de Soria dice que las cantidades que se ofrecen son insuficientes y usted me acaba de decir que no es que no vayan a ofrecer lo que anteriormente ofrecía el Ministerio de Fomento para cerrar el convenio, es que no van a ofrecer nada. Dice: Lo que tiene que hacer el Ayuntamiento de Soria es firmar sin más, porque ya se hizo la obra y ya está. No. Tendrán que sentarse a negociar en unas reuniones con el Ayuntamiento de Soria que no están concluidas y llegar a algún tipo de acuerdo, porque usted sabe bien que no es del todo como usted lo ha contado. Hay diferentes puntos de vista, según lo que está establecido, por incumplimientos en la ejecución de las infraestructuras, y por eso no se reciben esas inversiones. Tendrán que poner una cantidad. Si usted me dice que no van a dar nada, tendremos que decir que el Partido Popular en el ayuntamiento y también en la oposición nos ha estado engañando y ha estado metiendo tiza en un asunto en el que no había nada de nada.

Con relación a los proyectos pendientes —y voy terminando ya—, no es que sean cinco años, es que los proyectos por los que le estoy preguntando están ya adjudicados, se están redactando. Lo que le pregunto es cuándo se van a entregar. Me estoy refiriendo concretamente a la A-15, en el tramo entre Soria y Ágreda. Esos proyectos están ya encargados. Le puedo decir incluso la fecha, que creo que la tengo por aquí: Ágreda-Villar del Campo, 99,25 millones de euros; Villar del Campo-Fuensaúco, 52 millones; Los Rábanos-Fuensaúco y Los Rábanos-La Mallona. Por estos cuatro proyectos y por la travesía de Matalebreras es por lo que le pregunto. Le pregunto cuándo se van a entregar estos proyectos, porque yo sí que quiero saberlo. Si ahora no tiene la respuesta, quiero un compromiso concreto de que nos va a dar una respuesta precisa y exacta sobre este tema y sobre las preguntas que le he formulado. Si no lo tiene, me sirve con que asuma aquí, en sede parlamentaria, en esta Comisión, que aunque no tenga el dato vamos a conocer la fecha exacta en la que se van a entregar estas inversiones. Espero que cumplan y que inviertan más. Será un honor felicitarles por las inversiones que van a ejecutar. Si no, nos iremos viendo por esta Comisión, sin lugar a dudas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Ferre Moltó): Empecé mi anterior intervención pidiéndole disculpas y ahora se las tengo que volver a pedir, porque es verdad que usted no conoce lo que se había hecho y, en ese sentido, yo estaba equivocado. Creía que usted lo conocía. Me está preguntando usted por qué se reprograma para el año 2015 la finalización del tramo Medinaceli-Soria, cuando en el momento en que nosotros llegamos al Ministerio de

Fomento eso estaba reprogramado por el anterior Gobierno. En efecto, tiene usted razón. No sabía lo que estaban haciendo. Lo ha demostrado. Simplemente le pido disculpas porque creía que sí lo sabía.

Por lo demás me ha vuelto a hacer un montón de preguntas que le acabo de contestar, porque le estaba contestando a las preguntas escritas. Todos estos datos que usted me está pidiendo ahora se los voy a repetir, no tengo inconveniente, pero cuando usted lea lo que los taquígrafos han recogido verá que ya se lo había dicho. Se lo vuelvo a decir, no se preocupe. Le vuelvo a dar todas las fechas de cuándo se van a entregar todos los proyectos, de cuándo se han contratado, etcétera, aunque ya se las he contestado. Quiero que entienda que le tengo todo el respeto del mundo mundial. Si quiere le vuelvo a leer otra vez el texto, pero ya se lo había dicho.

El señor **LAVILLA MARTÍNEZ**: ¿Me permite una cuestión, señor presidente? Son diez segundos.

El señor **PRESIDENTE**: Adelante.

El señor **LAVILLA MARTÍNEZ**: Señor secretario general, cuando usted se refiera a la conexión Soria-Radona-Medinaceli, incluya por favor la enmienda que el Grupo Parlamentario Socialista aprobó en los Presupuestos Generales del Estado, no la planificación inicial del mes de agosto. Es conveniente decir toda la verdad.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Ferre Moltó): Si quiere, le vuelvo a dar los datos de cuándo tenemos previstos todos los proyectos. Los Rábanos-Fuensaúco, se aprobó definitivamente el 26 de octubre de 2010 y el proyecto está a disposición de la Administración. Fuensaúco-Villar del Campo está en fase de redacción; el contrato para la redacción del proyecto finaliza el 27 de mayo de 2013, fecha en la que el proyecto estará a disposición de la Administración. Villar del Campo-Ágreda oeste, incluye la variante de Matalebreras, el proyecto está en fase de redacción y el contrato de servicios para la redacción del proyecto finaliza el 1 de diciembre de 2012, fecha en la que estará a disposición de la Administración. La variante de Ágreda está en servicio desde el año 2007.

— **DEL DIPUTADO DON RAFAEL SIMANCAS SIMANCAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE PREVISIONES TEMPORALES PARA LICITACIÓN Y EJECUCIÓN DE LAS OBRAS PREVISTAS PARA LA LLEGADA DEL SERVICIO DE CERCANÍAS FERROVIARIAS AL MUNICIPIO DE MEJORADA DEL CAMPO (MADRID) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/003568). (Número de expediente 181/000386).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día con el número 9 y que

va a formular el diputado don Rafael Simancas Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señor secretario general, como sabrá usted, el mes de mayo del año 2009 se firmó un acuerdo entre el Gobierno de España y la Comunidad de Madrid para llevar a cabo un plan de extensión de los servicios ferroviarios en nuestra comunidad, con un horizonte temporal en el año 2015. Se trataba de una inversión de más de 5.000 millones de euros, 115 kilómetros de nuevas líneas ferroviarias y 25 nuevas estaciones. Es verdad que este plan de extensión de cercanías ferroviarias ha tenido un desarrollo lento. Los primeros años se han dedicado fundamentalmente a estudios, pero nuestro juicio de valor, autocrítico en lo que nos toca, nos lleva a considerar el desarrollo como un desarrollo lento; acordadamente lento, pero lento en todo caso.

En el marco de este plan, quiero referirme a una actuación muy concreta, que es la extensión de los servicios ferroviarios de cercanías hasta el municipio de Mejorada del Campo. Estamos hablando de un servicio que afectará a una población aproximada de 40.000 habitantes, a los municipios de Mejorada, Velilla de San Antonio y Loeches, en el este de Madrid, además de a unos 30.000 trabajadores de los polígonos industriales del este de nuestra comunidad, fundamentalmente en San Fernando de Henares y en Torrejón de Ardoz. Se trataría de extender una línea de en torno a 12 kilómetros desde la estación actual de San Fernando de Henares hasta Mejorada del Campo. Esto situaría a los habitantes de Mejorada y de los municipios del entorno a aproximadamente treinta minutos de las estaciones ferroviarias del centro de Madrid, de Atocha y Chamartín. Se trata de una infraestructura largamente demandada por la ciudadanía y, desde el ayuntamiento, por todos los grupos políticos, y desde la Asamblea de Madrid, por todos los grupos políticos. Quiero subrayar aquí el liderazgo en este sentido del exalcalde don Fernando Peñaranda, pero la demanda ha sido colectiva. Las carreteras de acceso a Madrid son carreteras autonómicas, que no están bien dotadas. Se producen grandes colapsos y la alternativa que tienen es la R-3, que sirve para los vehículos privados pero no para los autobuses y además su uso tiene un coste, como es lógico. En diciembre de 2010 se presentó el estudio de viabilidad; en septiembre de 2011 se adjudicó la redacción del estudio informativo y a partir de ahí ya no tenemos más información. Espero que usted ahora me pueda corregir o detallar en mayor medida. Entendemos las dificultades presupuestarias, entendemos las dificultades del momento en todo orden de cosas y queremos informarnos de la situación en cuanto a los trámites previstos y asegurarnos sobre todo, señor secretario general, de que este proyecto no se olvida y sigue adelante, porque es un proyecto localizado, de pequeña dimensión, pero de interés general para los afectados.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder, tiene la palabra el señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Ferre Moltó): Como usted sabe, y además acaba de recordarlo, el estudio informativo para la extensión de la red de cercanías de Madrid hasta Mejorada del Campo se contrató en agosto de 2011. El plazo de ejecución de ese estudio informativo es de 24 meses, por lo que hasta agosto de 2013 no lo vamos a tener. Es verdad que se está avanzando en el estudio y, aunque aún es todo muy preliminar, ya se han planteado varias alternativas de trazado, ampliando y definiendo con más precisión las que se habían incluido en el estudio de viabilidad, que previamente se había redactado, y se ha iniciado el análisis de la demanda. Se ha redactado el documento de inicio del trámite ambiental y se prevé mandarlo al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en las próximas semanas. En estos momentos no se puede precisar el calendario de licitación, pues quedan pendientes aún numerosos trámites, tanto en cumplimiento de la Ley del Sector Ferroviario como de carácter ambiental, hasta la aprobación del estudio.

— **DEL DIPUTADO DON ODÓN ELORZA GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE REMODELACIÓN DE LA ESTACIÓN DE ATOCHA EN SAN SEBASTIÁN (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/002957). (Número de expediente 181/000402).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta que en el orden del día figura como número 10 y que formula el diputado don Odón Elorza González.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Las preguntas están claramente formuladas y, por abreviar, me gustaría que fueran respondidas con el máximo detalle y si falta algo, le haré algún comentario. Le agradezco su presencia.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Ferre Moltó): La asistencia técnica para la redacción del proyecto de construcción se encuentra en fase de licitación, mediante procedimiento restringido y concurso de proyectos con intervención de jurado, según resolución de ADIF de 15 de noviembre de 2011. Considerando el grado de desarrollo actual de la actuación, la licitación del concurso para la redacción del proyecto constructivo con intervención de jurado y participación de las diferentes administraciones interesadas, es prematuro precisar una fecha del posible inicio de las obras de remodelación de la estación de Atocha. En el pliego de concurso para la licitación del proyecto constructivo se contempla la participación del ayuntamiento, de la comunidad autónoma y de la diputación provincial.

En cuanto al aparcamiento de la estación, en el proyecto básico de remodelación de la estación de Atocha, debido a la falta de espacio en la zona, se indica la imposibilidad material de desarrollar un aparcamiento de vehículos privado específico para la estación ferroviaria, pero incluye la conexión intermodal entre la nueva estación ferroviaria, la nueva estación de autobuses y el aparcamiento subterráneo de esta, mediante la creación de un núcleo de comunicación vertical que uniría esos ámbitos. Eso es todo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Por concretar algún aspecto de las preguntas. En primer lugar, quería saber si la participación de los organismos que aquí se citan, que usted ha señalado, es una participación referida únicamente a la decisión de la licitación de la obra o también la participación de estas entidades, ayuntamiento, diputación y Gobierno vasco, se refiere a la elección del proyecto técnico de remodelación de la estación. Son dos cosas diferentes. Dice usted que, desde noviembre de 2011, por resolución de ADIF, hay un procedimiento restringido para la elección de ese proyecto técnico. Me gustaría saber cuándo se tomará la decisión, porque tiene que haber alguna previsión en ese sentido seguramente, y si en esa decisión de elección del proyecto a ejecutar posteriormente y a someter a licitación de obra participan los organismos o no. La segunda cuestión, breve y sencilla, que me gustaría conocer es si ADIF tiene disposición para participar en la financiación, en parte, dado que es una obra costosa, del parking subterráneo. No sé si en otros lugares donde se proceda a la construcción de una estación —en este caso remodelación de la actual que es muy vieja, está muy en precario y que dará servicio a la llegada del AVE—, la actuación complementaria de la construcción lógica y elemental de un parking subterráneo suele correr por cuenta del ministerio, de ADIF, o es una inversión que corresponde a la ciudad, al ayuntamiento. En su día tuvimos una gran discusión y el asunto quedó pendiente en el aire. No lo digo por meterle en un problema. El asunto no quedó del todo decidido y le traslado esa pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Ferre Moltó): Como usted conoce perfectamente fue el 15 de noviembre de 2011 cuando se hizo esto y se hizo exactamente en esos términos. No se ha modificado nada y está justamente en los términos en los que se acordó. En esos términos se va a ejecutar. En esos términos será la participación del ayuntamiento, de la comunidad autónoma, etcétera. Exactamente en los términos en los que se estableció en noviembre de 2011.

Lo mismo le respondo por lo que se refiere al aparcamiento, exactamente en los términos en los que se acordó. En esos términos se va a hacer.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿En qué términos?

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Ferre Moltó): En los términos en los que se acordó.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Me dice usted que en los términos en los que se acordó. No sé en qué términos se acordó. He trabajado en el Ayuntamiento de San Sebastián, pero en noviembre del 2011 no estaba allí para nada. Quería saber en qué términos se acordó una cosa y la otra, porque lo desconozco de verdad. Si no, no se lo preguntaría.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Ferre Moltó): La participación del ayuntamiento es para intervenir en la selección. Esto es lo que dice y ese es el contenido que tiene. Usted lo quiere interpretar. No soy el abogado que va a interpretar el acuerdo. Puedo decirle lo que dice la literalidad del acuerdo y lo que dice es eso. **(El señor Elorza González pronuncia palabras que no se perciben)**. El acuerdo no dice nada de esto.

— **DEL DIPUTADO DON PERE MACIAS I ARAU, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ), SOBRE CALENDARIO PARA LLEVAR A CABO LA VARIANTE DE VALLIRANA EN LA CARRETERA N-340. (Número de expediente 181/000087).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día y que además será la última de esta Comisión. Es la que figura con el número 11 y la formula el diputado don Pere Macias i Arau.

El señor **MACIAS I ARAU**: Nuestra pregunta es muy clara y pide un calendario para llevar a cabo la variante de Vallirana.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Ferre Moltó): Las obras de la variante de Vallirana fueron adjudicadas por 49,45 millones de euros y comenzaron en mayo de 2004, con un plazo de 33 meses. Por tanto, debieron estar concluidas en el año 2007. Sin embargo, debido a problemas geotécnicos del trazado —aspecto del que me consta que están al tanto en esta Comisión—, las obras fueron objeto de una importante modificación contractual. Esta supuso un incremento presupuestario del 145,82%, 72,11 millones de euros. Tanto como consecuencia de la modificación de las obras

como por los ajustes presupuestarios realizados en 2010, el hecho es que cuando llegamos al Gobierno el año pasado, en lugar de estar las obras finalizadas, estaban reprogramadas hasta el año 2015. Como ustedes saben, en estos momentos estamos revisando todos nuestros presupuestos y analizando caso por caso. Será en el marco del Pitvi en el que podremos definir con exactitud la fecha de finalización de esta obra.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Muchas gracias, señor Ferre, por su presencia aquí y por su respuesta, que a mi entender es parcial. En los Presupuestos Generales del Estado aprobados en el año 2011 esta obra, a pesar de la replanificación del 2010, tenía un plazo de ejecución hasta el 2014, concretamente en 15 millones en 2011, 34 en 2012, 35 en 2013 y 28 en 2014. Se preveía que se acabara en 2014. En los presupuestos de este año, que se están aprobando en estos momentos en el Senado, resulta que la anualidad del 2012 —y esto no es responsabilidad lógicamente del anterior Gobierno— pasa de 34 millones a 5 millones, la de 2013 a 6 millones, la de 2014 a 13 millones, la de 2015 a 29 millones y la de 2016 a 29 millones. Leyendo los Presupuestos Generales del Estado que van a ser ley dentro de pocos días, uno puede interpretar que la obra, si nos creemos los Presupuestos Generales del Estado, va a estar acabada en el 2016.

En su respuesta introduce una novedad que es decir, más allá de lo que digan los Presupuestos Generales del Estado que se están votando ahora en el Senado, nosotros vamos a hablar de ello en el Pitvi. A nuestro entender esto es una amenaza suplementaria. ¿Significa esto que el Pitvi nos va a posponer esta obra más allá del 2016? Francamente, si el Pitvi tiene que entrar en estas cuestiones, no sé qué les diremos a los ciudadanos de Vallirana. Esta es una reivindicación de hace treinta y tres años. Es la única vía libre entre el Penedès y el Baix Llobregat. Es una vía que además tiene una gran carga de contaminación, de peso y de congestión sobre una población. Resulta incomprensible que en estos momentos además las obras estén físicamente paradas. Ha habido amplios movimientos ciudadanos, incluso el ayuntamiento convocó a todas las fuerzas políticas. Acudimos prácticamente todos y nos comprometimos a llevar al Parlamento de Cataluña una serie de mociones. En el Parlamento de Cataluña la moción fue aprobada por unanimidad de todos los grupos con una propuesta

posibilista. En estos momentos nos encontramos ante un nuevo abandono por el Estado, que deberé comunicar a los ciudadanos de Vallirana, que una vez más abandona esta obra y la supedita a algo tan poético de nombre como desconocido en el contenido como es este presunto Pitvi. Preocupación, señor secretario general, muchísima preocupación. Estamos muy preocupados por el abandono absoluto de las carreteras del Estado en Cataluña, sin ningún tipo de paliativo y sin ninguna comparación con ningún otro territorio. Por si fuera poco, ahora esto que es ya tan poco por sí mismo, encima tiene la amenaza del Pitvi. No sé si habrá respuesta a ello, pero sepa que nuestra preocupación es máxima y así se lo vamos a transmitir a los ciudadanos de Vallirana.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ferre.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Ferre Moltó): Me gustaría añadirle que la misma preocupación que tienen ustedes, como mínimo, es la que tenemos nosotros por los ciudadanos de Vallirana. Le puedo garantizar que la geotecnia no la hemos hecho nosotros, que los problemas geotécnicos que han aparecido y que están dificultando la ejecución de la obra no son problemas de nadie, pero es una realidad. Tenemos que jugar con la realidad y a todos nos gustaría que las cosas fueran de otra manera y que esta obra estuviera terminada desde el año 2007, que era cuando estaba previsto. Desgraciadamente, los problemas han surgido, estamos viendo cómo los solucionamos y esperamos, en cualquier caso, poderlo terminar en el año 2016 y si pudiera ser lo terminaríamos antes. No tenga usted la menor duda.

Ante el final de su exposición, le quiero recordar una cifra y es que la inversión total prevista por el Ministerio de Fomento en Cataluña este año es de 1.325,3 millones de euros, que con lo que está cayendo no parece que sea una cifra baladí.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario general.

Con esta comparecencia finaliza esta Comisión. Les doy las gracias a todos por su colaboración y les deseo muy buenas tardes. Se levanta la sesión.

Eran las siete y quince minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

