



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2008

IX Legislatura

Núm. 132

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ANTONIO LOURO GOYANES

Sesión núm. 8

celebrada el miércoles 29 de octubre de 2008

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- | | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| — Del señor Heredia Díaz (Grupo Parlamentario Socialista), sobre actuaciones en el aeropuerto de Málaga. (Número de expediente 181/000063.) | 4 |
| Del señor Macias i Arau (Grupo Parlamentario Catalán, Convergència i Unió), sobre: | |
| — Opinión del Ministerio de Fomento en relación a la revisión de la Directiva Euroviñeta llevada a cabo por la Unión Europea. (Número de expediente 181/000546.) | 4 |
| — Previsiones acerca de la construcción del intercambiador estación RENFE-FGC Hospital General de Cataluña en Sant Cugat del Vallès, en el contexto del Plan de Cercanías para Barcelona. (Número de expediente 181/000501.) | 6 |

	Página
— Del señor Cosidó Gutiérrez (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre voluntad del Gobierno de coadyuvar a la realización del denominado eje subcantábrico y a la autovía Palencia-Sahagún. (Número de expediente 181/000092.)	7
— De la señora Sánchez García (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre calendario y plazos de ejecución para la integración del ferrocarril en la ciudad de Palencia. (Número de expediente 181/000496.)	9
— Del señor Delgado Arce (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre fecha prevista para la puesta en servicio de la línea de alta velocidad entre Madrid y Ourense. (Número de expediente 181/000014.)	11
De la señora Montserrat Montserrat (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre:	
— Conocimiento por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y el Ministerio de Fomento de las denuncias de los vecinos de Vilafranca del Penedés por la aparición en sus domicilios de grietas, supuestamente causadas por el paso del tren de alta velocidad, cerca de sus casas. (Número de expediente 181/000314.)	13
— Actuaciones del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) ante las quejas de los vecinos de Vilafranca del Penedés por la aparición en sus domicilios de grietas supuestamente causadas por el paso del tren de alta velocidad cerca de sus casas. (Número de expediente 181/000315.)	13
— Estudios previos realizados por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para prever los riesgos de aparición de desperfectos estructurales, como, por ejemplo, grietas en los domicilios, en las fincas cercanas a las obras y paso del tren de alta velocidad en el término municipal de Vilafranca del Penedés, antes de empezar las obras. (Número de expediente 181/000316.)	13
— Razones de la aparición de grietas en los domicilios de los vecinos de Vilafranca del Penedés, supuestamente causadas por el paso del tren de alta velocidad cerca de sus casas. (Número de expediente 181/000317.)	13
— Del señor Landaluce Calleja (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre previsiones respecto a la finalización de los tramos pendientes en conexión por ferrocarril entre Algeciras y Bobadilla. (Número de expediente 181/000327.)	15
Del señor Barrachina Ros (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre:	
— Previsiones acerca de la señalización de los municipios Bejís, Teresa, Torás, Pina de Montalgrau y El Toro en la autovía A-23. (Número de expediente 181/000579.)	18
— Número de ocasiones en las que aparecerá el nombre de los municipios de Bejís, Teresa, Torás, Pina de Montalgrau y El Toro en la autovía A-23. (Número de expediente 181/000580.)	18
— Criterios utilizados para determinar los municipios que deben aparecer o no señalizados en la autovía A-23. (Número de expediente 181/000581.)	18
— Fecha prevista por el Ministerio de Fomento para la firma del convenio con el ayuntamiento de Barracas (Castellón) para la cesión del tramo de carretera N-234 a su paso por el municipio. (Número de expediente 181/000584.)	20
— Valoración del Ministerio de Fomento del trazado propuesto por la Consellería de Infraestructuras de la Generalitat Valenciana para el corredor de alta velocidad entre Castellón y el límite de la provincia con Tarragona. (Número de expediente 181/000582.)	21
— Previsión del Gobierno de cumplimiento de la petición de la Consellería de Infraestructuras de la Generalitat Valenciana para el corredor de alta velocidad entre Castellón y el límite de la provincia con Tarragona. (Número de expediente 181/000583.)	21
— Previsiones acerca de la puesta en marcha del AVE entre Castellón y Tarragona. (Número de expediente 181/000593.)	21

	Página
— Respuesta a las iniciativas de la Consellería de Infraestructuras de la Generalitat Valenciana por la que se le remitió al Gobierno un proyecto de trazado de línea AVE entre Castellón y el límite con la provincia de Tarragona. (Número de expediente 181/000594.)	22
— Opinión del Gobierno acerca de la propuesta de proyecto de trazado de línea AVE entre Castellón y el límite con la provincia de Tarragona, realizado por la Consellería de Infraestructuras de la Generalitat Valenciana. (Número de expediente 181/000595.)	22
— Plataformas y vías que se prevé tenga el futuro tren en Castellón y Tarragona. (Número de expediente 181/000597.)	22
— Presupuesto estimado para el AVE entre Castellón y Tarragona. (Número de expediente 181/000598.)	22
— Velocidad prevista en el futuro tren entre Castellón y Tarragona. (Número de expediente 181/000599.)	22
— Estado del trámite administrativo en el que se encuentra el AVE entre Castellón y Tarragona. (Número de expediente 181/000600.)	22
— Fecha prevista para encargar el proyecto del corredor ferroviario entre Castellón y Tarragona. (Número de expediente 181/0006001.)	22
— Nivel de ejecución de las obras del AVE desde Valencia a Castellón en el presente ejercicio. (Número de expediente 181/000585.)	25
— Coste total estimado de las obras del AVE desde Valencia a Castellón. (Número de expediente 181/000586.)	25
— Fecha estimada para la conclusión de las obras del AVE desde Valencia a Castellón. (Número de expediente 181/000587.)	25
— Previsiones acerca del inicio del proceso de expropiaciones para la construcción del AVE entre Valencia y Castellón. (Número de expediente 181/000588.)	25
— Previsión de plazos del Ministerio de Fomento para licitar el proyecto constructivo del AVE entre Valencia y Castellón. (Número de expediente 181/000589.)	25
— Situación administrativa del proyecto del AVE entre Valencia y Castellón. (Número de expediente 181/000590.)	25
— Fecha prevista para la conclusión del estudio geotécnico que está redactándose en la actualidad para las obras del trazado del AVE entre Valencia y Castellón. (Número de expediente 181/000591.)	25
— Previsiones acerca de construir una estación de ferrocarril en el aeropuerto de Castellón. (Número de expediente 181/000596.)	28

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Señoras diputadas, señores diputados, buenas tardes, bienvenidos a todos; iniciamos la sesión de la Comisión de Fomento y antes de entrar en el orden del día planteamos una cuestión previa que es la aprobación de la modificación del orden del día en los términos que conocen SS.SS., ya que se les ha remitido a todos ustedes. Esta modificación es a instancias del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió y del Grupo Parlamentario Socialista. ¿Se aprueba? (**Asentimiento.**) Gracias.

Una observación previa: recordarán que en Mesa y portavoces hemos fijado unos tiempos para preguntar y para las respuestas a las preguntas. Acordamos que cada pregunta se tramitaría en diez minutos; al interpelante le corresponden cinco, en dos turnos, y al secretario de Estado le corresponderán cinco también, en otros dos turnos. Hay un orden del día bastante cargado, tenemos que ser rigurosos con los tiempos, y espero de ustedes que también lo sean.

— **DEL DIPUTADO DON MIGUEL ÁNGEL HEREDIA DÍAZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA SOBRE ACTUACIONES EN EL AEROPUERTO DE MÁLAGA. (Número de expediente 181/000063.)**

El señor **PRESIDENTE**: Procedemos por lo tanto según el orden del día: La pregunta del Grupo Parlamentario Socialista sobre actuaciones en el aeropuerto de Málaga está retirada, que era el punto 1.

— **DEL DIPUTADO DON PERE MACIAS I ARAU, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) SOBRE: OPINIÓN DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN RELACIÓN A LA REVISIÓN DE LA DIRECTIVA EUROVIÑETA LLEVADA A CABO POR LA UNIÓN EUROPEA. (Número de expediente 181/000546.)**

El señor **PRESIDENTE**: Punto 2 del orden del día, pregunta del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió sobre la opinión del Ministerio de Fomento en relación a la revisión de la directiva Euroviñeta llevada a cabo por la Unión Europea. Para formular la pregunta tiene la palabra el señor Pere Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Yo quisiera en primer lugar hacer dos observaciones, la primera es para agradecer a los portavoces y a la Mesa que se haya podido efectuar este cambio en el orden del día, que me permite salir de esta reunión para incorporarme a la de vivienda, porque ahora están separados, como saben sus señorías. Y la segunda cuestión porque supongo que es la primera vez que don Fernando Palao acude a sede parlamentaria como secretario de Estado de Transportes, es para poder

transmitirle la felicitación de mi grupo, desear que esta nueva responsabilidad, porque siempre ser secretario de Estado es una responsabilidad añadida, la ejercite con su profesionalidad habitual, y desear también que en la medida de lo posible nuestro grupo tenga la máxima interlocución y al menos pueda colaborar, como siempre hemos colaborado, a veces estando de acuerdo, a veces disintiendo, con el ministerio. Por tanto, felicidades y mucho éxito en su quehacer.

La pregunta que nosotros planteamos fue seguramente planteada hace ya algunos meses, aunque conserva su vigencia, y es conocer cuál es la opinión del Ministerio de Fomento en relación a los, podíamos decir, reiterados intentos de revisión de la directiva Euroviñeta que intenta la Comisión, en el sentido de poder introducir más niveles de obligatoriedad, como ha habido varios pronunciamientos, incluso por parte de la misma ministra de Fomento, y la posición del Gobierno español no es la posición de muchos otros países europeos, a mí me gustaría conocer cuál es. Creo que compartimos con el Gobierno una circunstancia, y es que nuestro sector de transportes no creo que esté en disposición en estos momentos, a pesar de la evolución del petróleo estas últimas semanas, que celebramos, de aceptar más cargas impositivas y, por tanto, no sé lo que va a pasar en Europa, no sé cómo va a acabar esto, pero la opinión de nuestro grupo sería que en ninguno de los casos esto supusiera un incremento en la fiscalidad del sector del transporte. Este es el sentido de la pregunta que formulamos al secretario de Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a la pregunta tiene la palabra el secretario de Estado de Transportes, señor Palao Taboada.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES (Palao Taboada)**: En primer lugar muchísimas gracias por sus deseos de buen trabajo para mi nueva condición de secretario de Estado; seguiremos trabajando desde luego.

Como usted sabe la Comisión Europea ha presentado el pasado mes de junio una propuesta de modificación de la directiva sobre tarificación de infraestructuras, conocida como directiva Euroviñeta. Por su parte la Presidencia de turno francesa ha incluido dicha propuesta como uno de los temas prioritarios de su agenda, dentro del área de transporte intermodal, con la intención de llevar el asunto al próximo Consejo de Transportes del mes de diciembre, para una posible toma de decisión.

La propuesta pretende básicamente que de forma voluntaria los Estados miembros puedan cargar a los vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera de más de 3,5 toneladas tres de los llamados costes externos del transporte, en concreto el coste de contaminación atmosférica, el coste de ruido y el coste de congestión.

La posición del Ministerio de Fomento es contraria a dicha revisión de la directiva Euroviñeta, como ha venido manifestando la ministra en distintos foros, en especial en la reunión formal de transportes de La Rochelle del pasado mes de septiembre, así como en el último Consejo de Ministros de Transporte de octubre, por las siguientes razones: la política de internacionalización de costes externos debería abordarse de forma conjunta para todos los nudos de transporte; esta propuesta supone por tanto una discriminación del transporte por carretera frente a otros sectores. Los costes externos que se incluyen en la propuesta son causados en gran medida por el vehículo privado, especialmente el de congestión, por lo que el objetivo loable de contribuir a una disminución de los impactos menos positivos del transporte tendría un alcance bastante limitado.

La propuesta de la Comisión tiene, a nuestro juicio, importantes deficiencias técnicas y en los métodos de cálculo de los costes, ya que se basa en estudios ya realizados que no aportan seguridad en dichos cálculos, lo que nos hace temer que se pueda estar creando una doble imposición para ciertos vehículos.

El impacto económico que tendría para el transporte internacional español sería importante; los cálculos realizados por el Ministerio de Fomento, en base a la metodología propuesta por la Comisión, indican por ejemplo que se podrían ampliar los límites para incrementar los peajes actuales hasta un cien por cien.

La repercusión de estos sobrecostes en nuestro comercio exterior que se realiza por carretera en más de un 50 por ciento, llevaría a un encarecimiento especialmente de nuestras exportaciones, y por supuesto la situación económica actual, y en particular la que está atravesando el sector de transportes de mercancías por carretera, no aconsejan de ninguna manera una penalización del mismo a través de una elevación de sus costes. Por otra parte conviene recordar que la actual directiva Euroviñeta permite políticas de modulación de peajes que pueden contribuir de manera muy positiva a dar respuesta a los retos medioambientales del transporte. Pero el escaso tiempo transcurrido desde su aprobación no ha permitido todavía su implantación efectiva y, por tanto, no ha sido posible comprobar sus resultados. Por ello resulta sorprendente la premura con que la Comisión ha querido presentar esta nueva propuesta de revisión cuando no tenemos experiencia sobre los resultados de la aplicación de la directiva vigente.

En definitiva, no nos negamos de ninguna manera a entrar en un amplio debate sobre transporte y costes externos, pero consideramos desafortunado el modo parcial y limitado en que se ha planteado por la Comisión, por no hablar del momento, que resulta especialmente inoportuno ante la delicada situación que atraviesa el transporte por carretera, por el encarecimiento y al volatilidad de sus costes, y la contracción de la demanda, situación que —hay que decirlo— soportan también otros modos de transporte.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias señor Palao, en turno de réplica tiene la palabra el diputado señor Macias.

El señor **MACIAS IARAU**: Nosotros estamos absolutamente de acuerdo con este planteamiento del Gobierno, pero quisiéramos anotar alguna cuestión. Aquellos países y aquellos —si me permite usted— burócratas que pretenden estas modificaciones —o eurócratas de alguna manera— tienen dos poderosos argumentos y quizás dos poderosos aliados, que son los argumentos en pro de una llamada sostenibilidad ambiental —usted ha hecho apelación a ella—, y luego argumentos de otra sostenibilidad, la sostenibilidad financiera; esto nos ayuda a pagar el mantenimiento de nuestra red vial, y son dos aliados importantes siempre, sobre todo el segundo en tiempos de dificultades financieras, y para las administraciones aún más.

Por tanto yo creo que en cualquier actuación hay que ser consciente de estos elementos, y hay que ser consciente también —y prácticamente yo acabaría con lo que usted también ha acabado— de que hay un debate, que además es un debate antiguo en la Comisión Europea, desde finales de los ochenta, sobre la famosa internacionalización de los costes externos del transporte, en el cual yo creo que es bueno tener una opinión sólida, tener hecho el debate a nivel español, de forma que si esto avanza no nos pille desprevenidos; es decir, nosotros debemos ser capaces de proteger a nuestro sector del transporte, a nuestro sector del transporte internacional, a nuestros sectores exportadores, pero por si estas tesis europeas triunfan yo creo que sería prudente tener una opinión muy sólida, y a nosotros como grupo político —y estoy seguro que a la totalidad de los grupos políticos de la Cámara— nos gustaría que hubiera un amplio acuerdo a nivel de las cámaras, a nivel de los partidos políticos más importantes de este país, para que se pudiera de alguna manera acometer con más rigor este posible hipotético avance o esta premura que usted llama; creo que de esto hay que tomar buena nota.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de cierre tiene la palabra el secretario de Estado señor Palao Taboada.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Simplemente quiero confirmar, señorías que estamos trabajando en esa línea; va a haber que hacer un buen trabajo para intentar impedir que nos minoricen de cara a la aprobación de la directiva en Europa, y para ello efectivamente tenemos ese doble argumento: el argumento de la sostenibilidad, que se puede rebatir con el hecho de que la directiva vigente da un margen amplio para poder establecer políticas en esta materia, y desde el punto de vista de los recaudadores de los países que se plantean obtener recursos para financiar las infraestructuras de transporte, ya que el argumento es que normalmente esos dineros que se recaudan pueden ir a la infraestructura de transporte o

no, y entonces estamos penalizando a un sector muy selectivo de una manera extraordinaria para financiar las necesidades del Estado con carácter general.

Realmente en estos momentos le puedo decir que la posición española es muy minoritaria, y que va a haber que hacer un trabajo si queremos avanzar para evitar que se reconduzca la directiva, porque la Presidencia francesa ha tomado este tema con mucho interés.

El señor **PRESIDENTE**: Me toca agradecerle su presencia en esta comisión y despedirle, y dar la bienvenida al secretario de Estado de Planificación, don Víctor Morlán.

— **DEL DIPUTADO DON PERE MACIAS I ARAU, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ), SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR ESTACIÓN RENFE-FGC HOSPITAL GENERAL DE CATALUÑA EN SANT CUGAT DEL VALLÈS, EN EL CONTEXTO DEL PLAN DE CERCANÍAS PARA BARCELONA. (Número de expediente 181/000501.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos. Punto 3 del orden del día, pregunta del grupo parlamentario de Convergència i Unió en relación con las previsiones acerca de la construcción del intercambiador de la estación de RENFE-FGC, Hospital General de Cataluña en Sant Cugat del Vallès, en el contexto del Plan de Cercanías de Barcelona. Para formular la pregunta tiene la palabra el diputado señor Macías.

El señor **MACIAS I ARAU**: La pregunta tiene una doble voluntad, como usted habrá imaginado. Conocer un tema puntual muy importante, que no tengo que relatar aquí, puesto que todos creo que somos conscientes del papel básico que juegan los intercambiadores en la eficacia de un sistema de transportes, y por tanto un intercambiador previsto en el planeamiento no del Estado, sino de las administraciones locales y autonómicas desde hace tiempo, va a ser construido o no va a ser construido, puesto que depende de la Administración del Estado por estar en la red de interés general, pero todo esto en el marco, en el contexto del Plan de Cercanías para Barcelona, un plan al que usted mismo en varias ocasiones ha apelado, y que creo que se hace absolutamente imprescindible para poder dar salida al futuro de las cercanías de la ciudad de Barcelona.

El señor **PRESIDENTE**: Para la respuesta tiene la palabra el secretario de Estado de Planificación, señor Morlán Gracia.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Ya sabe usted, como le he indicado en otras ocasiones, que actualmente estamos

finalizando la redacción del plan, espero que no tarde mucho en acabarse, y en este plan se están analizando todas las propuestas de nuevas estaciones planteadas, así como los nuevos intercambiadores de transporte entre las líneas de cercanías y las redes de transporte dependientes de otras administraciones, tanto el Metro de Barcelona como Ferrocarrils de la Generalitat, de forma y manera que puedan mejorar la movilidad en el área metropolitana de Barcelona.

Sant Cugat del Vallès ya dispone de una estación de cercanías en la línea C7, entre Martorell y Hospitalet, que transcurre por la línea ferroviaria entre Castellbisbal y Mollet, que sirve de circunvalación de Barcelona, y en la que actualmente se están ejecutando obras para instalar un tercer carril que permita compatibilizar las cercanías con articulaciones de trenes en ancho internacional, fundamentalmente como usted ya sabe de mercancías desde el puerto de Barcelona hasta Francia, y somos conscientes de que desde su grupo parlamentario y desde otras instituciones catalanas se ha pedido en alguna ocasión que se creen intercambiadores de transporte en la zona del Vallés, entre RENFE y las líneas de FGC, que cortan la C7 perpendicularmente al tener estas un carácter radial. Pues bien, señoría, nosotros lo que estamos haciendo dentro del plan es analizar todas estas posibilidades que estamos percibiendo que se ponen de manifiesto por parte de la sociedad catalana y de los grupos parlamentarios, y en este caso concreto estamos viendo de qué manera en la estación de Sant Cugat podemos llevar a cabo la construcción del intercambiador de transporte con la línea C7 de cercanías y las líneas del Vallès de Ferrocarrils de la Generalitat.

Yo espero que la ubicación y otros aspectos en el momento en que el plan esté finalizado en su globalidad, en su conjunto, podrá analizarlas sin ningún tipo de dificultad, y verá cómo se satisfacen las previsiones que ustedes tienen.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de réplica tiene la palabra el diputado señor Macías.

El señor **MACIAS I ARAU**: Seré muy breve, puesto que he de entender de la respuesta del señor secretario de Estado que hay una tácita aceptación de que hace falta este intercambiador en este entorno, y me parece que esta es una decisión que cuanto antes se tome mejor, y ya me imagino que tanto la Administración del Estado como la Administración Autonómica van a ubicarlo donde mejor servicio pueda prestar al conjunto de ciudadanos, pero me gustaría que saliéramos de aquí convencidos de que este va a ser uno de los intercambiadores que se van a prever.

Me dice el señor Morlán que Sant Cugat ya dispone de una estación; es verdad, lo que pasa que en el entorno urbano de Sant Cugat yo creo que requiere francamente más de una estación, y además la ubicación que se pide no es para una estación más, sino para un intercambiador.

Por lo que se refiere al plan, usted me lo pone muy bien, señor Morlán, ¿para cuándo? Déme usted alguna esperanza; déme usted alguna fecha para que podamos salir de aquí con cierta satisfacción.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar esta pregunta tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señor Macias: cuando lo tengamos acabado. Como es lógico y usted es muy consciente de ello, porque ha tenido responsabilidad de estas características, sabe perfectamente que este tipo de estudios, y además en zonas metropolitanas como a la que usted hace referencia, que tienen una amplia densidad de población y donde la ubicación, con todas las características y condicionantes técnicos que exige, y además la vinculación que tiene que existir con otras líneas de Ferrocarrils de la Generalitat o de Metro, indudablemente hace falta que las cosas sean perfiladas lo más concretamente que se pueda, porque este plan una vez que lo tengamos finalizado tenemos que hablarlo con la Generalitat, y tenemos que ver de qué manera las previsiones que contemplamos en el mismo se adecuan a las necesidades que plantea la Generalitat.

Yo sí que le puedo decir que no tardará mucho, pero no le voy a dar una fecha concreta, porque en principio no la puedo dar y tampoco me atrevo a darla. Nada más.

— **DEL DIPUTADO DON IGNACIO COSIDÓ GUTIÉRREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE VOLUNTAD DEL GOBIERNO DE COADYUVAR A LA REALIZACIÓN DEL DENOMINADO EJE SUBCANTÁBRICO Y A LA AUTOVÍA PALENCIA-SAHAGÚN. (Número de expediente 181/000092.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 4 del orden del día, pregunta del Grupo Parlamentario Popular en relación con la voluntad del Gobierno de coadyuvar a la realización del denominado Eje Subcantábrico y la autovía Palencia-Sahagún. Para formular la pregunta tiene la palabra el diputado señor Cosidó.

El señor **COSIDÓ GUTIÉRREZ**: La pregunta creo que está suficientemente clara en su formulación. Es un compromiso electoral del Partido Socialista, como bien conocerá el secretario de Estado, y lo que a mi grupo le gustaría saber es en qué concreción se va a traducir esta promesa electoral de coadyuvar en la realización de estas dos infraestructuras de gran relevancia e importancia para nuestra provincia.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar respuesta a la pregunta formulada tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señoría, los itinerarios por los que transcurren tanto el Eje Subcantábrico como la autovía entre Palencia y Sahagún son competencia de la Junta de Castilla y León, y nosotros por otra parte elaboramos en el año 2005 el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes con una serie de previsiones de ejecución de obras en materia de autovías y de otros modos de transporte, autovías y carreteras, y como es lógico esas son las que estamos ejecutando y estamos desarrollando en estos momentos.

Sí le tengo que decir que en las reuniones que suelo mantener con los consejeros de las comunidades autónomas, y la última la tuve hace unas fechas con el consejero de Castilla y León, en el listado de temas que planteé en el que podíamos trabajar y en lo que podíamos llevar a cabo en la revisión del PEIT, que la tenemos que empezar a llevar a cabo en el año 2009, concretamente a partir del segundo semestre, el consejero en ningún momento me planteó que estos dos ejes, estas dos autovías se incorporaran al PEIT; yo estoy abierto a cualquier sugerencia, y la vamos a analizar con muchísimo gusto, pero sí le puedo decir que estas previsiones que usted me plantea, dentro de la planificación actual nosotros no la tenemos; dentro de la planificación que tiene la propia comunidad, le pedí yo un ejemplar de qué es lo que estaba diseñando la comunidad, entre otras cosas porque las relaciones que tengo con las comunidades autónomas en estos temas concretos tienen que ver mucho con la coordinación de intervenciones de las dos administraciones para que no se produzca ningún tipo de desfase, y ningún tipo de problema a la hora de diseñar nuestras autopistas, o autovías o carreteras o ferrocarriles, y como dijo le pedí que me mandara el documento que estaban elaborando, que yo no sé en qué consiste, yo no sé si la contemplan como autovía o no, no sé si nos las quieren plantear para que coadyuemos con ellos o no, es un tema que en este momento lo que hago es únicamente decir en lo que estamos trabajando, sobre aquello que es competencia nuestra, y la Junta de Castilla y León tendrá que hacerlo sobre sus competencias; si quiere incorporar algunas de estas autovías, como puso de manifiesto otras encima de la mesa, indudablemente nosotros en el momento de la revisión del PEIT las analizaremos y veremos a ver en qué medida articulan no solamente Castilla y León, sino el conjunto de un eje que puede trascender la competencia de varias comunidades.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de réplica tiene la palabra el diputado señor Cosidó.

El señor **COSIDÓ GUTIÉRREZ**: Yo, señor Morlán, estoy de acuerdo con usted, y tenía conocimiento de que estas dos carreteras son de competencia autonómica. La pregunta que nos debemos formular es por qué el Partido Socialista promete en su programa electoral una competencia que sabe que en realidad es de la Junta de Castilla y León, pero en todo caso ustedes conocen muy bien que

ha habido muchos casos de colaboración entre las distintas administraciones porque a los ciudadanos, cuando van por una autovía, les importa muy poco si la autovía la construye el Estado, la construye la comunidad autónoma o la construye la diputación provincial, lo que quieren es ir por autovía. Y como bien sabe, hay muchos casos de colaboración, tanto en el caso que nos ocupa de la Junta de Castilla y León con autovías que eran de titularidad estatal, y que se ha colaborado para su conversión en autovía, como también algún caso en el que ha habido una cooperación inversa del Estado con la comunidad autónoma, para hacer de forma conjunta una infraestructura. Yo se lo pregunto porque eso está en el programa electoral del Partido Socialista, y nosotros somos de los que creemos que los programas electorales no están sólo para ganar las elecciones, sino después para que una vez que se han ganado, en una correcta ley democrática, cumplirlos.

En el Plan de Carreteras de Castilla y León sí están incorporadas dos actuaciones en estos dos ejes; en primer lugar hay una previsión de construir una autovía desde Palencia hasta Paredes de Nava, que sería el primer tramo de esa autovía. La cuestión es si el Estado o el Gobierno de España —y es lo que yo le pregunto— estaría en disposición de coadyuvar como prometieron, yo le reconozco que tuve que buscar también el verbo en el diccionario, no se crea, porque coayudar parece más común, pero coadyuvar existe, y eso nos permitiría continuar desde Paredes de Nava para prácticamente culminar esa autovía hasta Sahagún. Me gustaría saber si hay por lo menos voluntad política por parte del Gobierno para hacerlo así, créame que me alegraría mucho. Y en segundo lugar hay también una previsión de actuación de la Junta de Castilla y León para hacer una serie de circunvalaciones en distintas poblaciones en el eje que va desde Ponferrada hasta Aguilar de Campoo. Nuevamente si el Estado estuviera en disposición de coadyuvar a esas actuaciones nos permitiría acometerlas con mayor velocidad, y mejorar una infraestructura que le confieso es crítica para el desarrollo de una zona que ha sufrido la crisis de la minería como muy pocas otras zonas en España, y que está pidiendo a gritos —y lo digo textualmente— que la ayudemos para poder recuperar el dinamismo y el desarrollo económico que tuvo.

A mí me gustaría, señor secretario de Estado, que usted hoy aquí pueda asumir algún compromiso, como el que ya asumieron en su programa electoral.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder y en turno de cierre tiene la palabra el secretario de Estado, señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señoría, nosotros en el año 2005, y de acuerdo con conversaciones y con encuentros con comunidades autónomas, elaboramos el PEIT, y en ese documento fijamos cuáles eran nuestras obliga-

ciones respecto al desarrollo de infraestructuras viarias en el conjunto del Estado. La Junta de Castilla y León por lo que usted me dice —yo no conozco el plan; les he pedido que lo manden, como le he indicado antes, porque así veremos cuáles son y en qué manera podemos ir colaborando en algunas de las infraestructuras que se están desarrollando en esa comunidad—, tiene competencias sobre estas carreteras y sobre estas carreteras es sobre las que tiene que invertir.

Hemos tenido y queremos seguir teniendo experiencias como las que hemos llevado a cabo en Valencia o en Murcia, estoy poniendo como ejemplo comunidades gobernadas por el Partido Popular para que vean que nuestra voluntad no es establecer discriminaciones entre unas y otras, en absoluto, y lo que queremos es que si eso puede producirse, se produzca, yo no tengo ningún inconveniente en llegar a acuerdos; lo que sucede es que los acuerdos no pueden ser solamente para que el Estado invierta en sus carreteras y en las de la comunidad, sino que exista una correspondencia o una corresponsabilidad en la inversión global que se produce, porque no pueden ser convenios o protocolos desequilibrados; es decir, son convenios en los que intentamos que ambas administraciones pongan encima de la mesa los recursos necesarios para hacer frente al conjunto de las necesidades que se plantean en un territorio. Bajo esa perspectiva nosotros sí que hemos estado dispuestos a hacerlo, y según creo recordar —salvo que me falle la memoria, que todo puede ser porque a uno estas cosas le suelen ocurrir—, en las reiteradas conversaciones que hemos tenido con el consejero de Castilla y León el único punto en el que nos planteó una colaboración, que al final no se llegó a acuerdo por otros temas que no tienen nada que ver con este, fue entre Valladolid y Segovia, que nos planteaban que nos hiciéramos cargo de media autovía y ellos hacían la otra media, pero eso significaba que también ellos tenían que invertir o tenían que hacerse cargo de otro tipo de actuaciones, o sea, que al final no llegamos a un acuerdo. Pero, ¿por qué se lo digo? Se lo digo porque esas conversaciones se han producido, y si mal no recuerdo no se ha planteado en ningún momento una colaboración de estas características; me puedo equivocar y que alguien me diga: hace tres meses sí que le dijimos algo de esto; pero yo a día de hoy, tal y como usted me lo está comentando, nosotros no recordamos que se haya planteado ese tipo de propuesta. Si se hace, la analizaremos, pero no singularmente. Yo no puedo decir que vamos a participar en un eje o vamos a aprobar una actuación determinada si no vemos que existen otro tipo de actuaciones en el conjunto de la comunidad que efectivamente equilibran lo que ha de ser la aportación o el interés que cada Administración pone en un convenio de esas características.

¿Estamos abiertos? Hemos estado abiertos y vamos a seguir abiertos, de eso no le quepa la menor duda, pero a día de hoy desde luego cada quien estamos trabajan en nuestras propias carreteras.

— **DE LA SEÑORA SÁNCHEZ GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE CALENDARIO Y PLAZOS DE EJECUCIÓN PARA LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000496.)**

El señor **PRESIDENTE**: Punto 5 del orden del día, pregunta del Grupo Parlamentario Popular relativa al calendario y plazos de ejecución para la integración del ferrocarril en la ciudad de Palencia. Para realizar esta pregunta tiene la palabra la señora Sánchez García.

La señora **SÁNCHEZ GARCÍA**: Señor Morlán, yo celebro que sea usted hoy el que viene a contestar a esta pregunta, y lo celebro para que nos arroje luz sobre múltiples dudas que tenemos los palentinos y esta diputada que le habla. Y tenemos dudas porque usted, que ha ido varias veces a mi ciudad para hablar de este tema, que conoce en profundidad esto, me puede decir exactamente qué es lo que pasa con la posibilidad —y por eso es la pregunta— de que usted hoy aquí nos dé plazos, y un calendario para la ejecución de esa integración del ferrocarril en la ciudad de Palencia, que —y usted lo conoce muy bien— se trata del soterramiento de la estación en mi ciudad, y me gustaría que hoy nos dijera algo al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: En turno para responder a la pregunta tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Gracias por su pregunta, porque lo que hago con esta respuesta es reafirmar nuestro compromiso con el soterramiento en Palencia. Nosotros queremos que se haga el soterramiento en Palencia, y que se haga en las condiciones en las que firmamos el protocolo, juntamente con el Ayuntamiento de Palencia, la Junta de Castilla, y León y el Ministerio de Medio Ambiente, porque como usted sabe perfectamente no es un soterramiento similar al que se hizo en otros sitios, sino que aquí tenemos un problema hídrico, por decirlo de alguna manera, como era el dar solución al arroyo Villalobón.

Nosotros firmamos el protocolo el día 25 de marzo de 2008. A raíz de la firma de este protocolo, en el que ya se habla del tipo de soterramiento que puede haber, del coste inicial del soterramiento, de los pasos que hay que dar por las distintas administraciones para obtener, a través de la calificación de los suelos, los recursos suficientes para acometer ese soterramiento, a partir de ese momento lo que hemos hecho ha sido seguir trabajando en el estudio informativo con el que ya habíamos empezado en épocas anteriores, porque ahí sabe usted perfectamente que hemos ampliado a 2.740 metros, desde la calle Matías Nieto Serrano hasta el paso superior de Tres Pasos, el soterramiento, la construcción de

una nueva estación que será soterrada, y tanto la estación como el pasillo ferroviario serán aptos para disponer de vías de ancho ibérico y vías de ancho internacional, y esta solución de los 2.740 metros duplica la solución que había anteriormente de longitud de soterramiento prevista de 1.340 metros, es decir, creo que así el proyecto resuelve de manera muy íntegra y total el soterramiento y la barrera ferroviaria que existía en Palencia y, por lo tanto, conforme vayamos acabando los estudios y los proyectos, ya iniciaremos las obras y sí que le tengo que decir que en el propio estudio informativo se contempla que, como quiera que la alta velocidad va a pasar antes de que esté hecho el soterramiento, habrá una estación provisional como la hay en Valladolid y como la hay en otros puntos de España, en los que antes de acometer el soterramiento se produce la construcción de una estación provisional.

Sabe usted también que el día 21 de julio de 2008 fue cuando constituimos la sociedad de alta velocidad, sociedad Palencia Alta Velocidad, y por lo tanto ahora ya tenemos que seguir los pasos típicos y normales que tienen que producirse en este tipo de sociedades. Pero permítame que le muestre cuál es mi preocupación. Como usted sabe este tipo de actuaciones de soterramiento tienen mucho que ver con actuaciones de desarrollo urbanístico que han de llevarse a cabo en los propios ayuntamientos y que tienen que aprobar ayuntamientos y comunidades autónomas. En este caso concreto sé que —lo sabemos por noticias de prensa— el Plan General de Palencia ha sido llevado a cabo hace muy pocas fechas, según dice la prensa, que ha sido firmado hace unos días por el consejero de Fomento, no ha sido publicado todavía en el Boletín de Castilla y León, pero parece ser que se ha excluido del mismo, de su aprobación, el ámbito del llamado sector PERI-3 que es el soterramiento del ferrocarril.

Le quiero trasladar mi preocupación por la exclusión porque yo no quiero que se produzca; las relaciones que estamos manteniendo con el Gobierno de la comunidad durante todo este tiempo y a estos efectos, a pesar de los diversos avatares por los que hayan pasado, al final han llevado a esta solución que es buena para todos y a mí me preocupa que por esta no aprobación del PERI no puedan desarrollarse otras actuaciones que tienen que ver con la ejecución del soterramiento. Me gustaría que esto no fuera así y espero que esta no aprobación del PERI no sea más que un simple aplazamiento, que se ejecutará cuanto antes y podremos iniciar todas las actuaciones correspondientes.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de réplica tiene la palabra la diputada Sánchez García.

La señora **SÁNCHEZ GARCÍA**: Señor Morlán, yo creo que alguien no le ha informado bien, y no le ha informado bien el Ayuntamiento de Palencia por dos sencillas razones: usted ha dicho que le preocupa mucho el tema urbanístico, no vea usted a mí lo que me pre-

ocupa, y no solo el tema urbanístico, me preocupa el tema que estamos hablando, porque llevamos muchos años hablando de él; llevamos tantos años que quien le está hablando no se lo cree, o sea, soy incrédula, qué quiere que le diga, no creo que haya soterramiento en Palencia. Y le voy a decir por qué. Aquí tengo el Boletín de Castilla y León, y el Boletín de Castilla y León del Consejo Urbanístico, que es el que tiene que aprobar, como usted bien acaba de decir, el Plan de Ordenación Urbana de Palencia, lo ha aprobado como usted bien ha dicho dejando fuera el PERI del ferrocarril y el otro lado del río, ¿y sabe por qué? Porque —esto no se lo han dicho y aquí lo pone— no hay análisis, datos o estudios que detallen la solución y demuestren la adecuación ferroviaria y urbanística prevista a su coherencia urbana, y sobre todo la viabilidad de la propuesta no se considera suficiente; están esperando a que la Dirección General de Ferrocarriles, que está actualmente redactando este estudio, se lo envíe. Ella lo tendrá que enviar al ayuntamiento y el ayuntamiento lo tendrá que enviar al consejo, o sea, la Junta de Castilla y León que no quiere poner palos en la rueda ha firmado la sociedad. Sin embargo no ha hecho sus deberes la Dirección General de Ferrocarril, y por eso no puede estar aquí aprobado definitivamente; ha sido aprobado parcialmente.

Pero voy más lejos. Usted hizo muchas declaraciones cuando fue, que por cierto fue en campaña preelectoral, y es que la campaña da para mucho, y yo estaba esperando que la ministra fuera también, y yo no me lo creo hasta que la ministra lo diga, y es que la ministra ha ido dos veces a Palencia, y cuando ha tocado el tema del soterramiento y del ferrocarril ha dicho: no sé, no contesto y no toca; no respondo, no toca. Pero —y por eso digo que me alegra que esté usted aquí—, yo sé que usted ha dicho, o así está recogido en prensa, que va a estar concluido el estudio para el ferrocarril a finales de año.

Tengo aquí los Presupuestos Generales del Estado, y fíjese, en el ejercicio presupuestario del año 2008 la integración del ferrocarril en Palencia tenía una vigencia sólo hasta el 2008, con 200.000 euros, iba a decir ridículos, pero bueno, en las épocas en las que corren 200.000 euros ya es mucho; pero es que en el año 2009 ustedes le ponen ya una cantidad, y le ponen otra para el 2010: para el 2009, 200.000 euros, y para el 2010, 300.000 euros. Vamos a ser serios, de verdad, señor Morlán. Yo le considero a usted una persona muy seria, una persona que ha estado en este Parlamento, una persona que conoce absolutamente de lo que estamos hablando. Un presupuesto para el soterramiento del ferrocarril en Palencia que al día de ayer, no al día de hoy, al día de ayer ya estaba valorado en 350 millones de euros, que el tema principal es el desvío del cauce del arroyo Villalobón, que son cincuenta y tantos millones, en documentos oficiales no aparece por ningún sitio ni para el año 2009, ni para el 2010, ni para el 2011, ni para nada. ¿Usted de verdad cree que cuando quiera ponerse en marcha —porque no le voy a explicar yo a usted los

plazos reglamentarios del estudio, del proyecto, de lo que es la licitación, de la declaración de medio ambiente, que nos vamos como muy pronto para empezar alguna obra a cinco o seis años— este presupuesto no habrá subido de una manera considerable? ¿De verdad el Gobierno puede garantizar un plazo adecuado para que esta que está aquí, que no cree en este proyecto, pueda ir a su provincia y decir: voy a hacer caso al señor Morlán; mira por donde, no estamos en época electoral, pero me ha dicho algo a lo que yo me voy a agarrar? Yo se lo agradezco.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señoría, yo no sé si usted hace caso a las visitas de la ministra o no; yo lo que sí le puedo decir es que hay aquí un protocolo de colaboración firmando por don Juan Vicente Herrera Campo, que me imagino que sí que le tendrá en cuenta y confiará en lo que escribe, doña Magdalena Álvarez Arza, que es la ministra de Fomento, que firma al lado del Presidente, con lo cual espero que ambas firmas le merezcan la misma confianza, doña María Cristina Narbona, que fue ministra de Medio Ambiente, por el tema que le he comentado del arroyo Villalobón, don Heredero Gallego Cuesta que no sé a usted, pero a mí me merece todos los respetos y todo el apoyo, y la verdad es que se ha preocupado y ha salvado muchas dificultades con este proyecto, y don Antonio González Marín, presidente de ADIF. ¿Qué quiere decir? Hay aquí un documento firmado por las máximas autoridades que pueden perfectamente decir que se va a hacer y esto va a misa. En segundo lugar, se firma el protocolo y avanzamos en el cierre del estudio informativo del soterramiento, porque ya digo que hemos ampliado el soterramiento, y lo vamos a sacar a información pública espero que en muy poco tiempo, para que los palentinos puedan decir qué les parece la fórmula de soterramiento que van a tener, y qué es lo que va a pasar con la barrera ferroviaria que hay actualmente en Palencia.

Después de ese estudio informativo habrá que redactar proyectos y a continuación las obras. Miren, estamos avanzando con las obras que vienen desde Valladolid a Palencia y con las obras que van desde Palencia hacia León, lo que nos va a quedar va a ser Palencia, y Palencia tendrá una estación provisional del AVE, de acuerdo con el estudio informativo, para que mientras se hace el soterramiento puedan parar los trenes que van a circular por ese recorrido. Yo me creo lo del soterramiento de Palencia, me lo creo, y me lo creo a pesar de que uno que lee este documento y ve cuál es la decisión de la junta no lo entiende; es decir, uno que lee este protocolo y ve lo que hace la junta, excluyendo el PERI del soterramiento no acaba de entenderlo, porque todos los reparos que podría poner en el PERI tenía que haberlos

puesto antes del protocolo, y no después. Y, por lo tanto, como yo me creo lo que estamos haciendo y confío plenamente en que la junta va a colaborar como ha hecho en Valladolid y como ha hecho en León, estoy convencido de que este soterramiento se va a llevar a cabo sin ningún tipo de dificultades, en el plazo que administrativamente el proyecto, el estudio informativo, la información pública, el impacto ambiental o lo que sea se finalicen pero estoy convencidísimo de que va a ser una realidad, y lo único que espero es que este informe y esa resolución del consejero sea una resolución que desaparezca cuanto antes, y perdóneme un momento Presidente, porque creo que es, como antes he explicado, una cosa para mí fundamental. Señoría, esas actuaciones de integración normalmente van con cargo a presupuestos lo que son estudios, lo que son proyectos, pero lo demás no porque los recursos, en una fórmula que no ideé yo, sino que ideó mi antecesor, don Benigno Blanco y que yo he seguido y he continuado porque creo que es buena, provienen de los terrenos ferroviarios de ADIF o de los que pueda poner encima de la mesa el ayuntamiento o la comunidad para gestionarlos adecuadamente y obtener dinero suficiente para hacer el soterramiento, o sea, que no hace falta que figure en presupuestos; lo que hace falta que figure en presupuestos son los estudios y proyectos que estamos haciendo, y lo que hace falta es que las administraciones sigamos con la pauta que hemos llevado hasta ahora de buscar el acuerdo para superar las posibles dificultades que existan, pero yo creo en el soterramiento de Palencia y se va a hacer. No se preocupe, Señoría.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Morlán. Toca agradecerle su presencia en esta Comisión y despedirle hasta una nueva ocasión.

— **DEL DIPUTADO DON CELSO LUIS DELGADO ARCE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE FECHA PREVISTA PARA LA PUESTA EN SERVICIO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD ENTRE MADRID Y OURENSE. (Número de expediente 181/000014.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con el orden del día y damos la bienvenida a la secretaria de Estado de Infraestructuras, doña Josefina Cruz Villalón. Tiene la palabra el señor Delgado Arce para formular la propuesta.

El señor **DELGADO ARCE**: El objeto de esta pregunta, señora secretaria de Estado, es conocer la fecha que tiene prevista el Gobierno para poner en servicio la línea de alta velocidad entre Madrid y Ourense, para poner en servicio la integridad del tramo, y especialmente mi pregunta intenta conocer y tener una información puntual del tramo Lubián-Ourense, que es vital para

la conexión entre Madrid y Ourense y entre Galicia y Madrid.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la secretaria de Estado de Infraestructuras.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Como no podía ser de otra manera ni de otra forma, el Ministerio de Fomento está comprometido y estamos trabajando con las previsiones manifestadas por el presidente del Gobierno al presidente de la Xunta el pasado mes de agosto.

El señor **DELGADO ARCE**: Si eso es así, señora secretaria de Estado, me está usted hablando del año 2012, supongo. Si eso es así, yo le voy a dar de entrada un dato; me acaba de contestar usted, su ministerio por escrito a una pregunta en la que este diputado se interesa por la puesta en servicio de la línea de alta velocidad Ourense-Santiago; se me dice que está en el 67 por ciento de ejecución con todos los tramos en obras, y se me dice: es prematuro precisar la fecha de puesta en servicio de la línea Ourense-Santiago estando prevista su conclusión en 2012. Yo sé que todos podemos llegar a creer en los milagros, es una cuestión de fe, pero, ¿cómo es posible si entre Lubián y Ourense no tenemos ni los proyectos todavía supervisados, ni se han sacado a licitar las obras, que con seriedad en sede parlamentaria una persona preparada y competente como es usted me diga que van a estar en 2012? ¿Cómo me puede usted hacer creer a mí que 104 kilómetros de trazado sinuoso y de montaña, de alta montaña, el más complejo, que no ha empezado, se va a ejecutar y a poner en servicio en dos años? Sí, en dos o tres años, aunque las obras no van a poder empezar antes de final de año del 2009, porque señora secretaria de Estado, yo también quiero que me dé usted explicaciones sobre el estado de estos subtramos. Yo lo que le quiero puntualizar es que esperamos unas respuestas medianamente serias, en sede parlamentaria; en un mitin se puede dar otra e incluso en una visita informal a la Comunidad Autónoma de Galicia.

El 21 de abril del 92 se inauguró la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla, de eso se cumplieron 16 años hace unas fechas; el horizonte al que va Galicia de comunicación con la meseta es de 25 años, planteándonos el 2017. Yo soy de una comunidad autónoma y no me resigno a tener 25 años después que otra comunicación por alta velocidad; me alegro por los andaluces, pero lamento que no haya un desarrollo equitativo territorial en nuestro país.

¿Tenía plazo o no tenía plazo la conexión de Madrid con la meseta? Sí que tenía plazo, señoría; el 22 de junio del 2004 definimos un plazo de conexión de Madrid con la meseta, que era que estuviera en servicio en el 2009, esto lo votó la señora ministra doña Magdalena Álvarez. ¿Pero cuál es la situación? Se lo decía hace un momento: que de los seis subtramos en los que se divide este tra-

yecto no hay ninguno que tenga los proyectos supervisados ni ninguno de los subtramos ha sido licitado. Los dos primeros, el de Lubián-Vilavella, de 15,6 kilómetros, y el de Vilavella-Vilariño de Conso de 15,4, fueron adjudicados en diciembre de 2006. El plazo de elaboración fue de 18 meses, ese plazo ya venció, tenemos noticias porque algo nos han dicho ustedes de que estaban en supervisión en el ministerio, pero la realidad es que no salen para licitar. Yo le pido en nombre de los gallegos que licite por favor las obras, yo estoy deseando que comiencen las obras, yo no deseo hacer este discurso de crítica negativa de que las cosas no avanzan, yo quiero hacer el discurso de que por fin las obras han comenzado para luego estar encima, como es mi obligación y la de todos ustedes, para que esto se acelere y no se duerman y haya consignación presupuestaria, pero es realmente intolerable la situación en la que los proyectos no avanzan, y encima se nos quiere tomar por tontos a los gallegos diciendo que va a ser igual, que en el 2012 se van a hacer 104 kilómetros, cuando muchos menos y con un trazado menos sinuoso llevan más de ocho años ejecutándose; esto es lo que no tiene realmente ningún sentido ni ninguna explicación.

Por eso tengo que decir que hace muy poquito que en el Congreso votamos, una proposición no de ley que decía que tendrían que estar en el primer semestre del 2009 todos los subtramos de Lubián a Ourense en ejecución. Yo también le pregunto: ¿usted me asegura que eso va a ser así? ¿Está en condiciones de asegurarme que eso va a ser así? Yo le pido respuestas, no que me dé una larga cambiada y que me empiece a hablar de lo mucho que han gastado ustedes en relación con lo poco que se gastó en la etapa anterior; esa no es la pregunta, eso es lo que normalmente la ministra suele hacer cuando le hacemos preguntas, y yo espero que realmente hoy usted se atenga a los términos de la pregunta, ya que son muy claros.

Desde el punto de vista presupuestario nosotros también estamos defraudados, porque la ejecución de su ministerio es deficiente en relación con todos los tramos, pero con este en especial; ustedes por escrito —porque ya sabe que yo soy muy preguntón— me han contestado que en el año 2007 del presupuesto de 9.750.000 euros gastaron un 28,2 por ciento; es su respuesta. Yo creo que no es razonable que en el tramo fundamental de la conexión Galicia con Madrid haya estos niveles de ejecución, tendrá alguna explicación. ¿Cuánto han gastado ustedes del presupuesto del año 2008 que asciende a 18 millones de euros? ¿Cómo es posible que ustedes consignen 254 millones de euros en SEITTSA para este tramo, cuando los especialistas, no este diputado, están sosteniendo que no es posible gastar más de 100 millones de euros? ¿Por qué este desfase presupuestario? ¿Porque hay elecciones el próximo año en Galicia? Esta sería la única explicación.

Señora secretaria de Estado, concluyo porque el tiempo de que disponemos es breve, pero le digo sinceramente, los gallegos tienen derecho a tener un hori-

zonte, a saber en qué fecha van a tener las infraestructuras y usted tiene que dar una previsión.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de cierre tiene la palabra la secretaria de Estado, la señora Cruz Villalón.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Voy a tratar de contestar con precisión a la pregunta que usted me ha hecho, pero quiero reiterarle lo que he dicho en la primera respuesta sobre los compromisos adquiridos por el presidente del Gobierno y por lo tanto tómesele con toda la seriedad, que les garantizo que nosotros estamos trabajando en lo mismo.

¿De qué compromiso estamos hablando? Partiré de ahí y no voy a extenderme en cómo están otras líneas, pero el 8 por ciento de los Presupuestos Generales del Estado está en Galicia; por lo que al Ministerio de Fomento hace referencia el presupuesto en Galicia es del 9,18 por ciento.

Se habló también de que estarían en los Presupuestos Generales del Estado 600 millones de euros para ferrocarriles, nosotros hemos presupuestado más de 900 millones, y también que licitaríamos todos los tramos pendientes, como usted dice, en el año 2009; entonces, los 900 millones de euros, que efectivamente son para el eje atlántico, todo en ejecución, para el Santiago-Ourense, todo en ejecución y para, si me permite, Ourense-Lubián-Medina, la conexión completa de la meseta.

Entonces, lo que han visto ustedes en la SEIT no son sólo los recursos que están asignados en el presupuesto 2009, sino que ya hay un compromiso del Gobierno no por los 250 millones, sino que lo que ya tiene la SEIT, en ese sentido deben de valorarlo entiendo que positivamente, son los recursos necesarios entre 2009 y 2012, para construir completa la línea de alta velocidad Medina-Lubián-Ourense. Están comprometidos con aportación de capital y que no computa en deuda, como le preocupa al señor Ayala, para contratar los tramos pendientes que hay en la provincia de Ourense, y algunos también en la provincia de Zamora. Contabilizo la totalidad, nosotros tenemos en estos momentos ocho tramos licitados, nosotros decidimos hace dos años que la SEIT fuera contratando los tramos desde Medina-Lubián-Ourense, empezando desde Medina, y nosotros ya hemos contratado en 2007 y en 2008, ocho tramos. Y nuestro compromiso, que yo les reitero aquí hoy, es licitar los nueve tramos en el 2009, es decir, que el esfuerzo que hacemos es licitar todos los tramos en el 2009. Su señoría sabrá que técnicamente, por las condiciones de los procedimientos de licitación, adjudicación e inicio de obra, puede que pasen de ese período de seis meses, por eso tenemos que licitar, tenemos que recibir los proyectos, tenemos que ir a la Unión Europea, tenemos que anunciarnos en 2012, tenemos que recibir los proyectos, tenemos

que analizarlos, tenemos que adjudicar, tenemos que expropiar y tienen que empezar las obras. Por lo tanto, el compromiso reiterado del Gobierno es que tenemos todos los recursos para todos los tramos y todas las obras, no solamente están comprometidos los recursos de 2009, están comprometidos los recursos de 2009, los recursos de 2010, los recursos de 2011 y los recursos de 2012. Y en total, yo creo que S.S. lo sabe pero quiero recordarlo aquí, el coste total de la actuación desde Medina hasta Ourense y Santiago supera los 6.000 millones de euros, 6.106 millones de euros, incluyo Ourense-Santiago. Y en los Presupuestos Generales del Estado, tanto en Castilla y León como en Galicia, este año lo que tenemos presupuestado son 520 millones de euros. Efectivamente estamos ante una obra compleja, efectivamente hemos redoblado nuestros recursos y nuestros esfuerzos porque, simplificando mucho, hay proyectos que están en supervisión, otros proyectos que están en fase final de redacción, o sea que hay algunos proyectos que ya están en proceso de supervisión, es decir, la fase última para ser aprobada, y otros en fase de redacción, pero el compromiso es que se adjudiquen todos en 2009, y los recursos los tenemos comprometidos en la SEIT, porque tiene sus ventajas, en general tiene ventajas, puesto que el Estado va poniendo recursos presupuestarios en capítulo 6, pero el compromiso no sólo son los 250 millones de 2009, es la firma de un convenio con la SEIT por el período 2009-2012 donde están todos los recursos para la construcción de la plataforma, los dos o tres tramos que faltan en Zamora y los seis tramos que usted dice que efectivamente existen en la provincia de Ourense; todos, señorita, los vamos a licitar en 2009.

DE LA DIPUTADA DOÑA DOLORS MONTSERRAT MONTSERRAT, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

- **ESTUDIOS PREVIOS REALIZADOS POR EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF) PARA PREVER LOS RIESGOS DE APARICIÓN DE DESPERFECTOS ESTRUCTURALES, COMO POR EJEMPLO GRIETAS EN LOS DOMICILIOS, EN LAS FINCAS CERCANAS A LAS OBRAS Y PASO DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE VILAFRANCA DEL PENEDÉS, ANTES DE EMPEZAR LAS OBRAS. (Número de expediente 181/000316.)**
 - **RAZONES DE LA APARICIÓN DE GRIETAS EN LOS DOMICILIOS DE LOS VECINOS DE VILAFRANCA DEL PENEDÉS, SUPUESTAMENTE CAUSADAS POR EL PASO DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD CERCA DE SUS CASAS. (Número de expediente 181/000317.)**
- El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 7 del orden del día y debo que indicarles que las iniciativas correspondientes a los puntos 7, 8, 9 y 10, dadas sus coincidencias y características en relación con actuaciones y preocupaciones en Vilafranca del Penedés, van a ser tratadas de manera acumulada. Para ello tiene la palabra la señora Montserrat Montserrat.
- La señora **MONTSERRAT MONTSERRAT**: Desde que el tren de alta velocidad transcurre por Vilafranca del Penedés hay 500 vecinos y más de 30 industrias afectados por ruidos que triplican los decibelios permitidos por ley y por la propia resolución de la Secretaría de Estado General para la Prevención de la Contaminación. Vibraciones tan fuertes que son como si entrase un tornado que serpentea por todos los inmuebles siguiendo el paso del AVE, que provocan movimientos en todos los inmuebles, muebles y personas como si fuera un terremoto, causando sólo en ocho meses que transcurre el AVE grietas y daños estructurales en las viviendas y en las industrias. El trazado del AVE, como bien sabrá por el acuerdo que se llegó con el Vilafranca del Penedés, pasa por el casco urbano de esta población, por el interior de un túnel y al lado de las vías de cercanías de toda la vida; el AVE pasa por Vilafranca del Penedés a 305 kilómetros/hora, cuando por San Andreu de la Barca circula a 160 kilómetros/hora, y por el Prat del Llobregat y L'Hospitalet del Llobregat discurre a 65 kilómetros/hora. Vilafranca es el punto de la línea de recuperación de velocidad para poder llegar en hora a Barcelona o Madrid, dependiendo la dirección del tren, con los consiguientes perjuicios que ello comporta para sus vecinos. Pasan 52 AVE diarios, el primero a las seis y cuarto de la mañana y el último a las once y cuarto de la noche. También pasan 20 Avant y, desde hace más de seis meses, pasan todos los trenes de mercancías por la línea de cercanías en vez de pasar por la línea de la costa de Vilanova i la Geltrú. En diciembre del 2004 salió publicado en el BOE la resolución de la Secretaría de Estado
- **CONOCIMIENTO POR EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF) Y EL MINISTERIO DE FOMENTO DE LAS DENUNCIAS DE LOS VECINOS DE VILAFRANCA DEL PENEDÉS POR LA APARICIÓN EN SUS DOMICILIOS DE GRIETAS, SUPUESTAMENTE CAUSADAS POR EL PASO DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD CERCA DE SUS CASAS. (Número de expediente 181/000314.)**
 - **ACTUACIONES DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF) ANTE LAS QUEJAS DE LOS VECINOS DE VILAFRANCA DEL PENEDÉS, POR LA APARICIÓN EN SUS DOMICILIOS DE GRIETAS SUPUESTAMENTE CAUSADAS POR EL PASO DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD CERCA DE SUS CASAS. (Número de expediente 181/000315.)**

General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático donde se les exigía que en el proyecto de construcción se incluyese un estudio acústico del antes y del después, así como un proyecto de seguridad donde se previeran las medidas correctoras para reducir los ruidos, así como las medidas de seguridad, como podría ser una salida de emergencia del túnel, salida que fue inaugurada la semana pasada, cuando hace ocho meses que está transcurriendo el AVE por Vilafranca del Penedés, y otras salidas como podía ser la salida del aire a presión del túnel, que a día de hoy el proyecto aun está pendiente de ser ejecutado, y el AVE está pasando.

Los afectados y el propio ayuntamiento, gobernado por los socialistas en los 30 años democráticos y con el apoyo unánime de todos los otros grupos políticos, les están pidiendo todos los informes que constan en el Ministerio, así como soluciones y una audiencia pública con los afectados, y de ustedes sólo han obtenido el silencio. Mi pregunta es qué medidas urgentes e inmediatas tiene previstas el Ministerio para solucionar el problema de los vecinos en relación con los ruidos, grietas, daños estructurales e indemnizar los daños, así como qué medidas definitivas tiene prevista el Ministerio para solucionar de forma definitiva las molestias y para cuándo, tanto las medidas urgentes como las medidas definitivas.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar respuesta a las preguntas formuladas por la diputada del Grupo Popular, tiene la palabra la secretaria de Estado, señora Cruz Villalón.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Su señoría habla mucho más rápido que cualquier andaluz de los que yo conozco, se lo garantizo, pero creo que ha hecho usted un panegírico del AVE magnífico; si le oye su compañero de Galicia diría: Ya quisiera yo que 56 AVE diarios pasaran por allí, 20 Avant y no sé cuántas mercancías. Pero en fin, cada uno está en el momento en que está y cada uno ve los problemas que cree que tiene con respecto al transporte. Nosotros estamos empeñados en extender los beneficios de la alta velocidad a todo el territorio, fundamentalmente sus ventajas, pero nunca las molestias o los inconvenientes que usted dice que tienen los vecinos de Vilafranca. Eso de introducción.

Primera idea, nosotros cumplimos rigurosamente, en el caso que afecta a la empresa ADIF, que es la que ejecuta la obra, las determinaciones de la DIA, se han cumplido en el proceso de construcción y se siguen cumpliendo ahora por algunas de las cuestiones que le mencionaré. Por lo tanto no tenga la menor duda S.S. de que nosotros hemos hecho los estudios de carácter acústico de las vibraciones y el análisis de las posibles grietas que se han producido durante el proceso de construcción y, ahora, por el paso de la línea de alta velocidad por Vilafranca. También sabe S.S. que hubo un primer convenio firmado en 2003, todavía en la época en que era

el GIF, no ADIF, para soterramiento en Vilafranca que yo creo que ha sido un éxito, absolutamente demandado y beneficioso para el urbanismo y para el crecimiento urbanístico de Vilafranca.

En cuanto a las cuestiones que usted está planteando ahora de carácter más concreto, le especificaré que hemos hecho los estudios precisos en el momento en que se plantearon y se están haciendo ahora para valorar, en el caso actual, si las quejas que están planteando los vecinos son responsabilidad de las obras o son responsabilidad del paso del AVE por Vilafranca.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de réplica tiene la palabra la diputada señora Montserrat.

La señora **MONTSERRAT MONTSERRAT**: La pregunta era clara y meridiana y la verdad es que no me ha contestado. Primero de todo, es cierto que hay 500 vecinos y 30 empresas, como lo demuestra este artículo de prensa, donde pone bien claro que el ayuntamiento de Vilafranca, gobernada por el Grupo Socialista, solicitó que alguien del Ministerio acudiera a esta audiencia pública y que ningún técnico de ADIF se presentó. Esto conlleva que los afectados tengan cada día más desconfianza del Ministerio, porque realmente desde el Ministerio ni al Ayuntamiento ni a los afectados se les está dando información sobre qué informes existen, cuáles se han hecho previos al proyecto, posteriores al proyecto o ahora, cuando ya está funcionando el AVE.

Yo le diré la medida inmediata que el Ministerio tendría que acordar a partir de mañana a las seis y cuarto de la mañana, que sería reducir la velocidad del tren y buscar en la línea otro punto de recuperación de velocidad que sea seguro y no afecte a otros ciudadanos. Esta sería la medida urgente, y la medida definitiva sería realizar un proyecto y un informe en todas las calles que están afectadas en Vilafranca para conocer precisamente cuáles son los daños que se está causando por el paso del AVE y poner las medidas correctoras definitivas para que los vecinos no tengan ni ruidos ni estas vibraciones. Es preferible que el AVE se retrase un minuto, y que sea un minuto en todo su trayecto, a poner en peligro la salud y la seguridad de 500 ciudadanos y 30 empresas. Las prisas son malas consejeras. El presidente Rodríguez Zapatero aseguró como promesa electoral la llegada del AVE a Barcelona en diciembre de 2007 a costa de lo que fuera, y sí, señora secretaria, el AVE llegó en febrero de 2008 pero ¿a qué precio? Mientras usted y yo estamos sentadas aquí más de 500 vecinos de Vilafranca del Penedés están sufriendo 52 veces al día las consecuencias de las prisas políticas y de no haber terminado el proyecto con las mínimas condiciones acordadas para que el recorrido del AVE fuera seguro y no provocara perjuicios a los ciudadanos.

Vista esta negativa experiencia previa de pasar el AVE por el casco urbano de una ciudad de 45.000 habitantes, así como de pasar el AVE por el interior del casco urbano del Prat del Llobregat, todavía tendrán la osadía de man-

tener el trazado del AVE por el centro de Barcelona y por debajo de la Sagrada Familia. Vistos los menoscabos y daños generales en una población mucho menor, los perjuicios que se producirán en Barcelona capital pueden ser devastadores. Por eso, el mantenimiento del trazado del AVE por su actual recorrido en Barcelona sólo puede calificarse de despropósito y de auténtico dislate. Espero que me conteste cuándo y qué medidas urgentes y definitivas va a proponer el Ministerio para Vilafranca del Penedés.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar esta pregunta tiene la palabra la señora Cruz Villalón.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Voy a contestarle, señoría, pero quiero en primer lugar corregir las palabras que usted ha dicho en relación con la salud, y las mínimas condiciones de seguridad. Tenga por seguro que se han tomado todas las medidas de seguridad en el proceso constructivo, tenga por seguro que los trenes circulan con todas las condiciones de seguridad y no tengo más que remitirme a las pruebas de funcionamiento de los AVE y de los trenes en el conjunto de nuestro país. Por lo tanto, tenga la absoluta seguridad que se circula con todas las condiciones, con todos los requisitos y cuando un AVE se pone en servicio hay una serie de requerimientos técnicos que vamos siguiendo punto por punto y yo, en mi condición en ese caso de secretaria general, he seguido punto por punto las puestas en servicio y todos los controles de seguridad que se han ido dando para la puesta en servicio en el caso de Toledo, de Málaga, de Valladolid y de Barcelona. Los ciudadanos deben estar absolutamente seguros de la calidad de los servicios de transporte ferroviario y, en general, de todos los modos de transporte que construye el Gobierno de España en el conjunto del territorio.

En relación con lo que usted está planteando de que no acudieron a la reunión, yo no sé de qué reunión está usted hablando, pero lo que le puedo decir es que el pasado 10 de septiembre el presidente de ADIF se reunió personalmente con el alcalde de Vilafranca. Y ya le diré lo que allí se habló. Con anterioridad, durante el proceso constructivo, hubo dos informes que se encargaron para analizar las posibles causas de las vibraciones y la posible generación de grietas en las viviendas próximas. Uno encargado por la Unión Española de Explosivos y otro encargado por Axioma Consultores. En ambos casos se puso de manifiesto que se concluía descartando la posibilidad de riesgo alguno a las estructuras próximas al ferrocarril como finalmente también corroboró un informe encargado a la empresa Ineco, estoy hablando de los años 2004, 2005, 2006 y 2007.

Ante la reiteración de las quejas a que usted ha hecho referencia, le acabo de decir que el presidente de ADIF se reunió con el alcalde de Vilafranca del Penedés el 10 de septiembre. Si usted me dice que hace falta que vaya un técnico de la dirección general, y yo le digo que ha

ido el presidente de ADIF y se ha reunido el 10 de septiembre con el alcalde, me parece que es ya un nivel de cumplimiento, de atención a los vecinos de Vilafranca del Penedés, suficientemente alto. Con respecto a la reducción de la velocidad, lo comentaré con los técnicos correspondientes porque esto es un problema de carácter técnico de los sistemas de circulación y, por lo tanto, sí los vecinos de Vilafranca del Penedés quieren hacer esa propuesta, podría analizarse técnicamente. Lo que yo le puedo decir es que ya se ha encargado a una empresa de absoluta solvencia, independencia y prestigio como es Intemac, que estudie, que analice, y le hemos dado dos meses para hacerlo, que haga un trabajo de campo para inspeccionar la fachada y las viviendas de los inmuebles en los que los propietarios han presentado algún tipo de reclamación. Esa orden está dada y ese estudio está en marcha, y se pretende investigar la supuesta interferencia que pueda tener el tren en las afecciones manifestadas por los vecinos. Ya se ha encargado a esta empresa que haga ese estudio en un plazo de dos meses, es más, los resultados de ese estudio, y así está acordado por el presidente de ADIF con el alcalde, serán entregados a la Universidad Politécnica de Cataluña para que establezca las recomendaciones, las causas y si existe alguna relación. Si existiera alguna relación entre la ejecución de las obras o paso del ferrocarril por ahí con los daños, no dude S.S. que, como siempre hemos hecho, tomaremos medidas correctoras.

DEL DIPUTADO DON JOSÉ IGNACIO LANDALUCE CALLEJA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

— PREVISIONES RESPECTO A LA FINALIZACIÓN DE LOS TRAMOS PENDIENTES EN CONEXIÓN POR FERROCARRIL ENTRE ALGECIRAS Y BOBADILLA. (Número de expediente 181/000327.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 11 del orden del día, pregunta del Grupo Parlamentario Popular relativa a las previsiones respecto a la finalización de los tramos pendientes sin conexión por ferrocarril entre Algeciras y Bobadilla. Para formular la pregunta tiene la palabra el diputado señor Landaluce Calleja.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Su ministerio, el Ministerio de Fomento tiene grandes compromisos pendientes con el Campo de Gibraltar. Le relato alguno porque es importante que nos den posibilidades de desarrollarnos con nuestro potencial, máxime cuando estamos soportando los peores datos de paro de la historia de la democracia en el Campo de Gibraltar y teniendo enfrente a un potencial enemigo que es Tanger Med.

Señora secretaria de Estado, tenemos pendiente que ustedes empiecen a desarrollar el proyecto de viabilidad de la unión de las dos bahías, la bahía de Algeciras con la bahía de Cádiz, para que se potencien ambas bahías

y ambos puertos; tenemos pendiente que ustedes se pongan a trabajar en serio para desarrollar el potencial turístico del Campo de Gibraltar, uniéndolo por ferrocarril con la Costa del Sol; tenemos pendiente, señora secretaria de Estado, el que ustedes de una vez acometan la conexión del ferrocarril con el arco de la bahía a través de la zona petroquímica, la segunda de España y la primera de Andalucía; tenemos pendiente que usted mejore no sólo la imagen sino la calidad en el transporte de los viajeros que van a Madrid. Los peores vagones de tren que se puede usted imaginar en España, los tenemos en esa línea, y tenemos unas malas conexiones en horario que se pueden mejorar para evitar que los viajeros que van a Algeciras y vengan de Barcelona se tiren a veces casi seis horas esperando para poder conectar. Tenemos que mejorar, señora secretaria de Estado, la estación de tren de Algeciras. ¿Sabe usted que allí no hay aire acondicionado?, ¿sabe usted la imagen tercermundista que damos?, ¿sabe usted las incomodidades que producimos? Esto es importante a la par que es importante que empecemos a hablar de la conexión por alta velocidad de Algeciras con Bobadilla.

Le pregunto porque es tremendamente importante para nosotros saber las previsiones del Gobierno respecto a la finalización de esos tramos pendientes; se lo pregunto con la ansiedad de quien necesita desarrollar ese potencial que le decía para mitigar el desempleo y para hacernos más competitivos frente a nuestros enemigos económicos. La cantidad que usted ha destinado, en los Presupuestos Generales del Estado es muy pequeña. Veo que juega en las anteriores intervenciones con unas posibilidades de asumir cantidades, pero las fechas al final son las que nos van a decir de verdad el compromiso y la posibilidad de salir de ese atolladero.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a la pregunta formulada tiene la palabra la señora secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Perdona que me extralimite un poco en el tiempo, lo que pasa es que los señores diputados también plantean todo en su intervención y yo no puedo dejar de contestar algunas afirmaciones desafortunadas o incorrectas que hacen los señores diputados, si no parecería que el calla otorga, y al mismo tiempo no tengo tiempo para contestarlo todo.

Brevemente sobre el primer punto. Estamos trabajando en todos los compromisos del Ministerio de Fomento en la bahía de Cádiz en sus conexiones ferroviarias. Yo mismo he tenido una reunión con responsables de las empresas de la bahía, con presencia de algunos diputados; he tenido reuniones con el alcalde de Algeciras recientemente y estamos trabajando conjuntamente con los responsables políticos y empresariales de la bahía de Cádiz, para mejorar las conexiones de la bahía de Cádiz como al resto de la península, pero cuando las cosas se dejaron un poco mal hechas o un poco retra-

sadas o no había los estudios informativos elaborados, difícilmente podemos empezar a hacer obras. Así me concentraré solamente en el asunto de la bahía. Estamos trabajando en todos los aspectos para hacer que la bahía de Cádiz no quede como una célula periférica en el conjunto de la península y que el puerto de la bahía de Cádiz sea un puerto no solamente de intercambio de mercancías, sino de abastecimiento de la península Ibérica. **(El señor De la Encina Ortega: El puerto de Algeciras.)** Vale, el puerto de Algeciras. Estamos trabajando para corregir lo que ese puerto ha sido que es solamente una zona de estructura de carga y ser un puerto fundamental en la integración y en la distribución de mercancías en el conjunto de la península Ibérica.

Vamos a la pregunta concreta que usted ha planteado. Como S.S. sabe con respecto a la línea Algeciras-Ronda-Bobadilla cuando nosotros llegamos no estaba ni siquiera aprobado el estudio informativo. Es una zona, todos sabemos, de una alta sensibilidad ambiental, y nosotros hemos estado trabajando en este tiempo de tal forma que, se lo diré brevemente, ahora mismo tenemos dos tramos. En el tramo Ronda-Antequera-Ronda, con 72 kilómetros, adjudicamos en 2007 el estudio informativo de un nuevo trazado, cosa que no estaba prevista en absoluto por el anterior Gobierno, y ya ha sido enviado al Ministerio de Medio Ambiente para las consultas previas medioambientales, de eso hace aproximadamente dos meses, y estamos pendientes de la respuesta de Medio Ambiente para un nuevo trazado entre Antequera y Ronda, que es donde entendemos —no sé si ustedes no lo vieron así— que se puede hacer un nuevo trazado como consecuencia de que las afecciones ambientales no son tan fuertes como en el tramo entre Ronda y Algeciras. En el segundo tramo Ronda-Algeciras, que es el estudio informativo que nosotros aprobamos en 2006, hemos estado elaborando los proyectos de tres subtramos. De esos tres subtramos hay ya dos en obra, es decir, se ha aprobado el estudio informativo, se redactaron los proyectos, se aprobaron los proyectos, se licitaron las obras y tenemos dos subtramos en obra. En primer lugar, Ronda-Cortes de la Frontera desde julio de 2008 y, en segundo lugar, Cortes de la Frontera-San Pablo desde octubre de 2008. Son dos obras que realiza la empresa ADIF. En cuanto a las cuantías, si ponemos pocos recursos usted dice que son pocos, si ponemos muchos, que no los cumplimos. Nosotros procuramos prever en los presupuestos las cantidades necesarias que se van a ejecutar en ese año, y está presupuestada en ADIF la totalidad de los recursos de esos dos tramos: Ronda-Cortes de la Frontera, 39 kilómetros y Cortes de la Frontera-San Pablo, 21 kilómetros.

Ahora mismo hay 60 kilómetros en obras en la renovación de la vía en esos dos tramos. Y en el tercer tramo, San Pablo-Algeciras, el proyecto se encuentra aun en redacción. Aquí hay dos problemas en la ejecución de ese tramo, un problema es que estamos haciendo las obras existiendo tráfico, y eso conlleva una serie de restricciones, y también hay restricciones medioambien-

tales. Le diré que en algunos puntos llega hasta ocho meses las restricciones de actuación —usted lo conoce mejor que yo— en el Parque de los Alcornoques, en el entorno del Guadaíro, y estamos en permanente contacto con la Agencia Andaluza de Agua y con la Consejería de Medio Ambiente para tener las autorizaciones que necesitamos.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de réplica tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Popular el diputado señor Landaluce.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Es muy importante, como le trataba de señalar el diputado también del Campo de Gibraltar y portavoz de su grupo, que identifique siempre la bahía de Algeciras y la sepa diferenciar de la bahía de Cádiz, porque no es que sea una cuarta en el mapa, es que son problemas distintos y situaciones y necesidades distintas. Cuando ustedes llegaron al Gobierno ustedes empezaron a escamotear los compromisos que había para con el Campo de Gibraltar, cambiaron la alta velocidad por velocidad media y empezaron a enlentecer absolutamente todos los proyectos. Llevan ustedes gobernando cinco años y en cinco años cero kilómetros de autovía en el Campo de Gibraltar y cero kilómetros de ferrocarril. Nos están metiendo además una línea barata en la cual entremezclan el transporte de pasajeros y el de mercancías. Nunca seremos competitivos, señora secretaria de Estado, si ustedes no hacen inversiones como las que de verdad, al final, son competitivas; habrá un tráfico lento, las mercancías no se pondrán en tiempo competitivo o donde ha de ser, en Centroeuropa o en el centro de España o en el norte de España, y eso hará que estemos perjudicados.

Le decía que están incumpliendo sistemáticamente ese horizonte de 2012 y están dejando al presidente de la Junta de Andalucía con, no iba a decir las vergüenzas al aire, pero sí con un compromiso incumplido respecto a un plan de infraestructuras en el cual en 2007 una de esas infraestructuras dentro del plan director debía de estar ya acabada. Han anunciado por activa y por pasiva, y aquí le traigo un tocho de fotocopias de anuncios, iniciar esto ya en 2007, y estamos para el empezar 2009, y acabarlo en 2012, y desgraciadamente no creo que estén puestas en marcha en 2012 estas infraestructuras.

Sabemos la orografía complicada, estamos en el inicio de la Serranía de Ronda, pero si ya hace cien años los ingenieros hicieron un tren que superó todas esas orografías complicadas, hoy en día con la tecnología de que usted dispone, con los conocimientos de que usted dispone y con el potencial de que usted dispone en su ministerio puede hacerlo y le pedimos que sea por lo menos tan eficaz como fueron aquellos pioneros en la primera línea hacia Ronda.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de cierre tiene la palabra la señora Cruz.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): En primer lugar mis excusas si en algún momento, por un lapsus, en vez de decir bahía de Algeciras he dicho bahía de Cádiz. En alguna otra zona del territorio español, se puede cuestionar mi conocimiento pero creo que de ninguna manera he confundido nunca la bahía de Cádiz con la bahía de Algeciras, lo tengo meridianamente claro en la cabeza. Por lo tanto estamos hablando de la bahía de Algeciras y sabemos cuáles son los problemas específicos que la bahía de Algeciras, el puerto y su conexión con el resto de la península Ibérica tiene. Si lo he dicho lo lamento y se debe a un lapsus en mi contestación.

Señorías, estamos superando ampliamente la ausencia de actuaciones que ustedes tuvieron en la línea de Ronda a Algeciras, se lo estamos demostrando. Ustedes no llegaron ni siquiera a aprobar el estudio informativo, nosotros hemos aprobado el estudio formativo, hemos elaborado los proyectos, hemos aprobado los proyectos y estamos ejecutando las obras, por lo tanto, no entiendo como usted dice si esto va a estar en marcha en 2012. Señorías, está ya en marcha, las obras están ya iniciadas, tenemos obras en 60 kilómetros de los tres tramos, porque tenemos los tres proyectos, el tercero está en redacción, y se lo he dicho con toda claridad, los técnicos no aconsejan que una línea que mantiene el servicio, como está pasando en otra línea, por ejemplo, entre Jaén y Alcázar de San Juan y alguna otra, tenga obras simultáneamente, la afectación del tráfico es compleja y las razones de seguridad también lo aconsejan. Por lo tanto estas actuaciones en marcha porque están en obras dos de los tres subtramos y nosotros estamos trabajando por hacer realidad la conexión ferroviaria de la bahía de Algeciras con el centro de la Península.

Señorías, cuestiona usted la importancia del tráfico mixto en esa línea, no entiendo cómo, si usted está haciendo una apuesta por la necesidad de introducir mercancía desde la bahía de Algeciras hasta la Península, puede cuestionar el tráfico mixto en la línea que une la bahía de Algeciras con Ronda y Antequera. Esa es la apuesta que nosotros estamos planteando y naturalmente estamos haciendo una línea que no es más barata, sino que es la línea que admite los dos tráficos, el tráfico de mercancías y el tráfico de viajeros. Esa es la apuesta del Gobierno de señor Rodríguez Zapatero por la bahía de Algeciras, la integración de sus industrias y de su puerto en el conjunto de la Península. Tenemos tecnología suficiente, señorías, para hacer de esa línea una línea propia del siglo XXI, efectivamente, y también tenemos un respeto por la situación, por los valores ambientales que tiene su entorno y tenemos que hacer compatibles ambos valores. En eso estamos trabajando y no duden que lo verán más pronto que tarde, en la medida que son obras en marcha, actuaciones en ejecución y no vanas promesas.

DEL DIPUTADO DON MIGUEL BARRACHINA ROS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

- **PREVISIONES ACERCA DE LA SEÑALIZACIÓN DE LOS MUNICIPIOS BEJÍS, TERESA, TORÁS, PINA DE MONTALGRAU Y EL TORO EN LA AUTOVÍA A-23. (Número de expediente 181/000579.)**
- **NÚMERO DE OCASIONES EN LAS QUE APARECERÁ EL NOMBRE DE LOS MUNICIPIOS DE BEJÍS, TERESA, TORÁS, PINA DE MONTALGRAU Y EL TORO EN LA AUTOVÍA A-23. (Número de expediente 181/000580.)**
- **CRITERIOS UTILIZADOS PARA DETERMINAR LOS MUNICIPIOS QUE DEBEN APARECER O NO SEÑALIZADOS EN LA AUTOVÍA A-23. (Número de expediente 181/000581.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto siguiente del orden del día, puntos 12, 13 y 14, que corresponden a iniciativas relativas a actuaciones en la A-23. Dado su coincidencia van a ser tratadas de manera acumulada. Son preguntas del Grupo Parlamentario Popular y para su formulación tiene la palabra el señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Gracias señora secretaria de Estado por su presencia y sepa que no voy a hacer naturalmente, ya viene así recogido en el acuerdo del mesa, uso del tiempo que tienen mis 22 puntos que hay en esta Comisión, no por mi voluntad, sino porque como usted conoce es la única vía reglamentaria que me queda para obtener su información, derecho y obligación de un parlamentario en la oposición. Sepa que me incomoda que, con las enormes obligaciones que le reporta su cargo, tenga que inmovilizar buena parte de la tarde estando aquí, pero estas tres primeras preguntas que le hago son de la legislatura pasada, es decir, yo las hice la pasada legislatura y no obtuve desgraciadamente, señora secretaria de Estado, respuesta. Las he vuelto a hacer en la primera semana de la legislatura y, medio año después, logro que ustedes comparezcan aquí. Me conformaba hace un año con una modesta respuesta escrita y ahora usted tiene, forzada por el Reglamento, la obligación de venir aquí. Por tanto, con la misma deportividad con la que mi portavoz y mi grupo han renunciado a las cinco horas treinta minutos de intervención a que los artículos 190 y 189 del Reglamento me dan derecho, espero que usted sea tan sintética y tan eficaz en su información como sea posible y, por tanto, me dé la información que tenga y cuando no la tenga simplemente me diga que eso lo desconoce. Espero que esta no sea la primera de muchas intervenciones, sino que sinceramente ustedes respondan en los cuarenta días a mis preguntas escritas, estas como digo ya son añejas.

En este caso se trata de cinco pequeños municipios que han desaparecido de la autovía A-23. Usted conoce que la autovía mudéjar transita en buena parte por la provincia de Castellón, tramos iniciados —cuando yo hice las preguntas estaban todavía en obras— en el año 2002-2003 por nuestro gobierno y finalizados por el suyo. Ocurre que hay algunos municipios a menos de cinco kilómetros, y otros con bienes de interés cultural. En concreto por los que pregunto son cinco, que no es que haya desaparecido su señalización kilométrica, sino que incluso ha desaparecido la salida y, por tanto, han pasado a ser invisibles. Los alcaldes de estos cinco municipios que son Bejís, Teresa, Torás, Pina de Montalgrau y el Toro, cinco pequeños municipios, cambian íntegramente todo su presupuesto turístico por que usted les ponga la señal de que por ahí se llega a estos municipios, porque han pasado a ser absolutamente invisibles, y no sólo a efectos turísticos, ha ocurrido ya, y confío en que no vuelvan a tener lugar, situaciones de auténtica emergencia, viajes de bomberos y de ambulancias en los que ha resultado casi imposible localizar estos municipios, a pesar de que algunos de ellos se encuentran, como digo, a menos de cinco kilómetros de la propia autovía. Simplemente piden volver a existir, como ocurría en la antigua carretera nacional que se acaba de desdoblarse. Por tanto esto venía existiendo siempre y no tiene sentido que estos municipios, por pequeños que sean, pasen a tener no ya la desconsideración ministerial sino la absoluta inexistencia, la completa desaparición. Naturalmente, por su envergadura, ellos son conscientes de que no pueden estar señalizados donde a ellos les gustaría, pero sí al menos en el último centímetro cuando ya alguien se va a desviar y va a superar la salida en la cual se ubica. Yo preguntaba entonces, cuando estaba la carretera en obras, hoy felizmente concluida, dónde iban a aparecer; no están en ninguno de los lugares y, por tanto, me gustaría que si eso va a seguir siendo así, usted me lo diga para que los alcaldes tomen las decisiones pertinentes, y si usted va a resolver el problema, que es sin duda la competente, por eso ha venido a responderme, tenga la amabilidad de hacerlo.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a la pregunta formulada por S.S. tiene la palabra la señora Cruz Villalón.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, en primer lugar sobre el preámbulo, siempre hay que contestar al preámbulo. Entre mis obligaciones del cargo está atender a los requerimientos que SS.SS. hagan cuantas veces estimen necesario, por lo tanto, ni yo estoy inmovilizada esta tarde aquí ni estoy forzada por el Reglamento; estoy aquí porque el Gobierno ha decidido que yo responda a un conjunto de preguntas que SS.SS. han planteado.

En cualquier caso, también quiero hacer una reflexión que hago todos los días en mi despacho, donde todas las tardes noches superviso un centenar de preguntas, nunca

llego a todas, que me ponen los técnicos en la mesa. Le puedo decir que en lo que llevamos de legislatura SS.SS. en conjunto han presentado 7.500 preguntas, solo en lo que llevamos de legislatura. Han duplicado SS. SS. —o sea, que veo que vienen con fuerzas renovadas— lo que plantearon en la anterior legislatura por estas fechas; entonces se limitaron ustedes a presentar 3.500 preguntas (**El señor Ayala Sánchez: ¿Sólo?**) al Ministerio de Fomento, a lo mejor el señor Ayala estaba pensando en el conjunto del Gobierno. Nosotros trabajamos para el Gobierno, trabajamos para el Parlamento y entre nuestros trabajos está contestar al Parlamento, y yo, si se me permite, ruego proporcionalidad en sus preguntas, pero estaré aquí siempre que ustedes lo pidan, y no dude que todas las tardes tengo decenas, centenares de preguntas para supervisar las respuestas que se plantean e intentamos hacerlo con celeridad, pero queremos también ser precisos y rigurosos en nuestra respuesta. También me podría referir a lo que ya hemos contestado, pero me quedaré simplemente en lo que me he planteando.

En relación a la señalización de la A-23 con respecto a los municipios que usted plantea, la señalización que se ha ubicado a lo largo de la A-23 se realiza en cumplimiento de la normativa de señalización que tiene la Red de Carreteras del Estado donde lo que se indica es la vía a la que se desvía y el primer municipio, la primera población que se encuentra en ese desvío. Esas son las condiciones con las cuales se ha hecho la señalización en la A-23.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Barrachina en turno de réplica.

El señor **BARRACHINA ROS**: Al señor presidente le ha pasado lo mismo que a mí, nos ha sorprendido la brevedad de la respuesta. Seamos francos, a estas mías usted sí viene forzada por el Reglamento, no tenía más remedio superados los cuarenta días. Usted tiene la obligación de comparecer aquí y la obligación reglamentaria de responder en veinte días hábiles más veinte de prórroga. Estas que le pregunto las hice en la legislatura pasada, la pasada, por tanto no me pida... (**Varios señores diputados del Grupo Parlamentario Socialista: Decaen.**) ¿Me viene a dar clases a mí? Váyase a Andalucía a dar clases.

Señor Presidente estoy encantado de escuchar a los diputados del PSOE, lamento que retiren las preguntas del orden del día y después quieran intervenir cuando ya no tienen palabra y estoy seguro de que me dejarán intervenir, con la venia del señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted la palabra señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Eso creía. Digo que si ustedes respondiesen la primera vez que el Reglamento les obliga, yo no hubiese tenido que hacer esta pregunta tres veces, porque estas preguntas de hoy me

ha tocado hacerlas tres veces: en la legislatura pasada, que efectivamente, como los listos apuntan, decae; en esta legislatura, como he dicho en la primera intervención y algunos no escuchan, y finalmente la he vuelto a presentar pidiendo que se pase a oral, porque ya entenderán ustedes que tengo una obligación con mi provincia porque para eso nos votaron; usted tiene obligación de gobernar y nosotros, señora secretaria de Estado, de preguntarle. Si usted diese esa información que me ha dado hace un año yo no llevaría un año persiguiendo su respuesta y usted no hubiese tenido tres veces papeles encima de su mesa, que los técnicos le han puesto, pues si los técnicos hubiesen respondido hace un año, ya que no es usted sino los técnicos en los que se descarga la responsabilidad, yo no estaría aquí esta tarde y usted tampoco. Por tanto, forzada, sí. En la primera sesión que se celebre después de que este diputado invoque el incumplimiento de sus obligaciones, usted tiene que venir a responder, y yo le digo, que diciendo esto lo hago incómodo y además reduciendo mi tiempo al mínimo, y lo que se resume de esta respuesta es que estos cinco municipios van a seguir sin señalización. El Reglamento que usted aduce, señora secretaria de Estado, evidentemente lo conozco, como también las excepciones que se hacen en todas y cada una de las carreteras cuando un alcalde se cabrea, también. Hay justificaciones como que, por ejemplo, cuando un municipio tiene BIC, un bien de interés cultural, se señala; de estos cinco que le he dicho hay dos que tienen bienes de interés cultural. Hay otras veces que se afirma que cuando están a menos de cinco kilómetros también se señalizan, varios de estos lo están. En resumidas cuentas, que están desaparecidos y así van a permanecer. Celebro conocerlo y simplemente lamento el retraso y que usted no se haya tomado tan a bien como este diputado hacerle las preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de cierre tiene la palabra la señora secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): No me ha entendido usted bien, yo estoy aquí encantada, el tiempo que estoy aquí no estoy en mi despacho.

Por favor, no hablemos de los técnicos, yo creo que todos los respetamos y tengo que decir que hay un proceso de elaboración de las preguntas que exige un proceso técnico y una supervisión política de las preguntas que entran aquí. Yo soy la primera interesada, Señoría, de que se conteste en tiempo, porque la que viene aquí soy yo. Por lo tanto soy la primera interesada. Dejémoslo aquí. Nosotros trataremos de cumplir nuestros compromisos y, si no los cumplimos, usted está en su perfecto derecho de preguntar, y además me da la ocasión de estudiar en profundidad algunos otros temas que no tengo ocasión todos los días.

Dicho eso, y con todo el ánimo constructivo, las normativas tienen que existir, aunque —usted ha hecho una referencia que yo no repetiré— hay algunas excepciones.

Es complicado, señorías, sobre todo cuando se está en esta parte, por lo menos así lo veo yo ahora, también he estado en otras partes, en otros sitios. La Red de Carreteras del Estado son 25.000 kilómetros y garantiza el largo recorrido. La Red de Carreteras de España son 166.000 kilómetros, creo recordar y, por lo tanto, hay una red básica principal estructurante y una red capilar que es la que garantiza el acceso a todo el territorio y tenemos que tener bien concertadas las dos. Nosotros estamos dando el acceso a esas carreteras, el Estado al fin y al cabo es el responsable del 15 por ciento de la Red del Estado y el resto, la capilaridad, la garantizan las comunidades autónomas o la diputación.

En España existen, me parece, más de 8.000 municipios y las entidades de población pueden estar entorno a las 20.000. Es complicado que desde la Red de Carreteras del Estado, que es solamente el 15 por ciento de la red general, estén identificados todos y cada uno de los municipios, de las entidades de población. Entiendo que usted es representante de una circunscripción y de unos ciudadanos y usted exige para esos ciudadanos, y nosotros tenemos que decidir y decidimos con unos criterios de carácter general que son homogéneos en el territorio. Si hay que cambiar las normas podemos reflexionar sobre el cambio de las normas, pero que sepamos de qué es responsable la Red del Estado y de qué tienen que ser responsables otras redes. Nosotros estamos garantizando con el 15 por ciento el acceso al conjunto de la red de las comunidades autónomas y de las diputaciones, y así está señalizado en nuestra normativa y así está señalizado en esta autoría, como en todas. Y a partir de ahí, si tenemos que adoptar otro criterio pensémoslo, valorémoslo y veamos también que repercusión tiene en el conjunto de las responsabilidades del Estado, pero tengamos también en cuenta que solamente el 15 por ciento de la Red de Carreteras de España son responsabilidad de la Red General del Estado.

— **DEL DIPUTADO DON MIGUEL BARRACHINA ROS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE FECHA PREVISTA POR EL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA FIRMA DEL CONVENIO CON EL AYUNTAMIENTO DE BARRACAS (CASTELLÓN) PARA LA CESIÓN DEL TRAMO DE CARRETERA N-234 A SU PASO POR EL MUNICIPIO. (Número de expediente 181/000584.)**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos al punto 15 del orden del día, pregunta del Grupo Parlamentario Popular en relación con la fecha prevista por el Ministerio de Fomento para la firma del convenio con el Ayuntamiento de Barracas (Castellón), para la cesión del tramo de carretera nacional 234 a su paso por el municipio. Para formular esta pregunta tiene la palabra el señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS:** Efectivamente tiene razón la secretaria de Estado, esta es la misma carretera, la misma autovía, sólo ese 15 por ciento y yo le pregunto de ese 15 por ciento. Cuando yo era diputado autonómico preguntaba al gobierno autonómico por las suyas, ahora toca preguntarle por las suyas y la reglamentación es la misma hoy que el año pasado, cuando sí estaban, antes de desaparecer.

Esta pregunta que le hago también me ha tocado reiterarla y es simple y muy sencilla. Cuando se inician las obras de esta autovía, el alcalde de un municipio, de acuerdo con los técnicos del ministerio, deciden que la carretera que se va a desdoblarse pasa a ser titularidad municipal. Urgido entonces por Fomento adoptan el acuerdo plenario, pero es que esto fue en 2003, el municipio toma el acuerdo en junio de 2003, entonces se les advierte ya de que van a recibir una cantidad ligeramente superior a un millón de euros para condicionar la carretera que va a pasar a ser titularidad municipal, del municipio castellanense de Barracas, muy pequeño, probablemente por ser pequeño lleva cuatro años y medio esperando que se le resuelva esta situación. Después de ese acuerdo de pleno, era todavía con el Gobierno anterior, era 2003, por los motivos que sean, el Ayuntamiento ha seguido urgiendo. La última carta ha sido reciente, es un oficio del propio ayuntamiento del pasado mes de mayo de este año 2008, recordando que tienen pendiente aquel acuerdo al que el propio Ministerio de Fomento instó, porque ahora ya tiene en titularidad su autovía y fraccionada, divide por la mitad el municipio de Barracas, una carretera que el propio Ministerio con gobierno nacional del Partido Popular le urgió a que solicitasen la cesión y, por tanto, llevan cinco años de espera. No quiero decirle que esto, que es el tramo más importante de este municipio, le tiene inmovilizado durante estos años todo lo que es su potencial desarrollo urbano, es un municipio rural de alta montaña, con lo cual no es una gran urbe, pero tiene el mismo derecho que si lo fuera, por lo menos a obtener una respuesta que no ha logrado el alcalde y que yo, como usted habrá comprobado hoy, llevo un año sin conseguir. Estoy seguro de que con una sola llamada suya de teléfono esto se resuelve en 35 segundos, y el alcalde y el municipio contentos porque se van a poder desarrollar y ustedes también porque se libran de un trámite de carretera que ya no necesitan y, por tanto, pasa al ayuntamiento.

Yo le preguntaba entonces la fecha definitiva en la que se lo van a ceder y evidentemente el importe; entonces, el que se calculó en 2003, con arreglo a los precios que habían en la orden de 23 de julio del 2002, era 1.018.000 euros. Naturalmente, han transcurrido cinco años desde aquel acuerdo plenario de 2003 y sé que esa cantidad hoy en día se ha revisado y debe ser muy superior, pero me gustaría conocer tanto la fecha, si es posible, como el importe.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de respuesta tiene la palabra la señora Cruz Villalón.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Como S.S. bien conoce esta carretera cuando se ha puesto en servicio ha sido a final de 2007 y cuando se ha hecho la recepción final de todas las obras que permiten la cesión ha sido ahora en junio de 2008, ahora se ha cumplido la tramitación administrativa que permite la cesión. Veo que el Ayuntamiento de Barracas fue un ayuntamiento previsor, en la medida en que pidió la cesión de la travesía en 2003. Precisamente, preparando esta respuesta oral, pregunté si efectivamente el Ayuntamiento de Barracas había hecho toda la tramitación que tiene que hacer, que una de ellas es el acuerdo de pleno, y entonces yo tengo confirmado que el Ayuntamiento de Barracas tiene hecha toda la tramitación que a ellos les corresponde en la petición de esta cesión, pero quizás al estar hecha en 2003, no es que se esté esperando cuatro años y medio para la cesión, se ha esperado hasta que la autovía está construida y, por tanto, es jurídica y patrimonialmente posible, porque nosotros estamos haciendo una cesión patrimonial; parece que es algo muy fácil pero conceptualmente el Estado está haciendo una cesión patrimonial a otro, a otra administración. Entonces, es a partir de junio del 2008 cuando ya se puede abordar administrativa y patrimonialmente la cesión de la travesía. La vamos a hacer, tiene una tramitación que me la he preparado, que empieza por la resolución de la señora ministra y yo le garantizo a usted que en las próximas semanas estará la firma de la resolución de la ministra, porque no hay ningún inconveniente para la cesión. El ayuntamiento tiene hecha toda la tramitación a petición y la resolución de la señora ministra estará firmada en las próximas semanas. Luego hay una tramitación administrativa, una aprobación del gasto, una firma del convenio con el señor alcalde, en fin, que todo lo que le estoy diciendo es porque estamos ante una cesión de un patrimonio del Estado a un ayuntamiento, que habitualmente tarda algunos meses en desarrollarse y así se hará.

Con respecto a la cuantía se adaptará a lo que dice la orden ministerial de octubre de 2005 y, por lo tanto, se ajustará o se adecuará a los criterios mantenidos en esa orden, sin que le pueda precisar en este momento la cuantía exacta por la que se le cederá al ayuntamiento la titularidad de la travesía.

El señor **PRESIDENTE**: Turno de réplica para el señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Lo que usted ha dicho me parece lo más razonable, sin embargo, el ayuntamiento no hizo motu proprio la solicitud y el acuerdo del pleno, sino que fue la Dirección General de Carreteras quien requirió al ayuntamiento, en un oficio que naturalmente obra, si usted lo quiere, en el expediente

del ayuntamiento, el acuerdo. Es verdad que esa carretera en su ejecución, por motivos que no quiero entrar, ni deseo, porque no está en mi ánimo polemizar sino simplemente obtener información, se concluyó algún tiempo más tarde de lo que estaba previsto, y es posible que lo que en 2003 se preveía acabar en 2004 y 2005 haya tenido problemas que han dado lugar a que la recepción haya sido tardía. De todas formas, celebro que en las próximas semanas se resuelva y que ustedes contemplen para este ayuntamiento la cuantía que estimen conveniente y que legalmente les corresponda.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cruz, ¿tiene algo que añadir?

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Brevemente. Respecto a lo que ocurrió en 2003, las relaciones del ayuntamiento con la Dirección General de Carreteras o con quien correspondiera, comprenderá que no pueda contestarle, lo que yo le puedo decir es que cuando patrimonial y administrativamente se puede hacer la cesión, es cuando finalmente está recepcionada la nueva obra; nos hemos puesto a la tarea y no le vamos a dar lo que estimemos oportuno, sino lo que la orden establece, y si usted cree que una llamada de teléfono mía al alcalde sirve de algo, yo la hago, pero está resuelto y en una semana tendremos la resolución de la señora ministra que ha inicia este procedimiento que antes le decía.

DEL DIPUTADO DON MIGUEL BARRACHINA ROS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

- **VALORACIÓN DEL MINISTERIO DE FOMENTO DEL TRAZADO PROPUESTO POR LA CONSELLERÍA DE INFRAESTRUCTURAS DE LA GENERALITAT VALENCIANA PARA EL CORREDOR DE ALTA VELOCIDAD ENTRE CASTELLÓN Y EL LÍMITE DE LA PROVINCIA CON TARRAGONA. (Número de expediente 181/000582.)**
- **PREVISIÓN DEL GOBIERNO DE CUMPLIMIENTO DE LA PETICIÓN DE LA CONSELLERÍA DE INFRAESTRUCTURAS DE LA GENERALITAT VALENCIANA PARA EL CORREDOR DE ALTA VELOCIDAD ENTRE CASTELLÓN Y EL LÍMITE DE LA PROVINCIA CON TARRAGONA. (Número de expediente 181/000583.)**
- **PREVISIONES ACERCA DE LA PUESTA EN MARCHA DEL AVE ENTRE CASTELLÓN Y TARRAGONA. (Número de expediente 181/000593.)**

- **RESPUESTA A LAS INICIATIVAS DE LA CONSELLERÍA DE INFRAESTRUCTURAS DE LA GENERALITAT VALENCIANA POR LA QUE SE LE REMITIÓ AL GOBIERNO UN PROYECTO DE TRAZADO DE LÍNEA AVE ENTRE CASTELLÓN Y EL LÍMITE CON LA PROVINCIA DE TARRAGONA. (Número de expediente 181/000594.)**
- **OPINIÓN DEL GOBIERNO ACERCA DE LA PROPUESTA DE PROYECTO DE TRAZADO DE LÍNEA AVE ENTRE CASTELLÓN Y EL LÍMITE CON LA PROVINCIA DE TARRAGONA, REALIZADO POR LA CONSELLERÍA DE INFRAESTRUCTURAS DE LA GENERALITAT VALENCIANA. (Número de expediente 181/000595.)**
- **PLATAFORMAS Y VÍAS QUE SE PREVÉ TENGA EL FUTURO TREN EN CASTELLÓN Y TARRAGONA. (Número de expediente 181/000597.)**
- **PRESUPUESTO ESTIMADO PARA EL AVE ENTRE CASTELLÓN Y TARRAGONA. (Número de expediente 181/000598.)**
- **VELOCIDAD PREVISTA EN EL FUTURO TREN ENTRE CASTELLÓN Y TARRAGONA. (Número de expediente 181/000599.)**
- **ESTADO DEL TRÁMITE ADMINISTRATIVO EN EL QUE SE ENCUENTRA EL AVE ENTRE CASTELLÓN Y TARRAGONA. (Número de expediente 181/000600.)**
- **FECHA PREVISTA PARA ENCARGAR EL PROYECTO DEL CORREDOR FERROVIARIO ENTRE CASTELLÓN Y TARRAGONA. (Número de expediente 181/000601.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día que es el punto 16 que, juntamente con el 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 y 25, corresponden a iniciativas relativas al corredor de alta velocidad entre Castellón y el límite de la provincia de Tarragona. Dado la coincidencia de las mismas se tramitan de manera acumulada. Para formular estas preguntas tiene la palabra el diputado señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Escuetas son estas diez preguntas, pero es una cuestión, el que llamamos nosotros AVE Castellón a Tarragona y supongo que los de Tarragona, Tarragona a Castellón, sobre la que pedimos que arroje un poco de luz. Sinceramente, aquí sí he obtenido algunas respuestas escritas y las que no, usted ahora tiene la oportunidad de hacerlo oralmente, que son absolutamente, si me permite, y probablemente

no sea cosa suya, contradictorias entre lo que allí, en la Comunidad Valenciana, se habla o se propone o se promete, con lo que el ministerio de manera rutinaria viene respondiendo. Allí se habla, y forma parte del programa electoral del propio Partido Socialista, del partido en el Gobierno, ya en 2004, en la provincia de Castellón, en el punto, creo recordar, décimo, y además el que fue en su día ministro, Jordi Sevilla, lo anunció, de un AVE entre Castellón y Tarragona, por tanto a una velocidad de 350 Km/hora; posteriormente reiteraron esta promesa en 2008, incluso la propia vicepresidenta del Gobierno, candidata en Valencia también, finalmente asumió ese compromiso. Sin embargo, con posterioridad a esos compromisos electorales 2004-2008, la respuesta que yo recibo es que esa línea ya es una línea de alta velocidad entre Castellón y Tarragona, que está actualmente en servicio, con la excepción del tramo que usted conoce Vandellós-Tarragona, que está en obras y que, por tanto, cuando esté concluido será una línea que ustedes llaman AVE, distinto al AVE que va a Barcelona o a Sevilla porque es una velocidad distinta y distante, una velocidad de 200 a 220. Esto que ustedes responden a esta pregunta y a otras más que tengo, diciendo que en los 86 kilómetros por los que transita en la provincia de Castellón ese futuro AVE entre Castellón y Tarragona la situación ya es la idónea se compadece mal, es claramente contradictorio con lo que se ha venido comprometiendo durante las campañas electorales pasadas. Tengo incluso, si la señora secretaria de Estado tiene curiosidad, la reproducción de los programas electorales en los cuales se pide un auténtico AVE, es decir, que el AVE Madrid-Valencia vaya a la misma velocidad que el AVE Madrid-Barcelona, para que después no haya un cuello de botella en ese futuro corredor mediterráneo, en la zona de la provincia de Castellón y de Tarragona.

A mí me gustaría que hubiese una convergencia y que usted me diga que lo que dice en su programa el partido que hoy legítimamente gobierna y lo que ustedes dicen en sus respuestas al final tiene un punto en común y que converge en lo que todo el mundo desea, y en lo que existe ciertamente unanimidad, señora secretaria de Estado, es decir, que haya un corredor mediterráneo, con una doble plataforma; una de ellas puede ser la actual, que en la mayor parte de los tramos está en buenas condiciones, aunque no es lo que todo el mundo llamamos AVE. Ciertamente a mí me llegan a confundir las respuestas de su departamento porque llaman tren de alta velocidad a los que van a 200 y a los que van a 350; parece que haya como una alta velocidad de primera y otra de segunda, es bien distinto 350 de 200. Yo me refiero al AVE que todo el mundo tiene en mente, que es el que va evidentemente más rápido. Por tanto le rogaría que cuando usted me hable de alta velocidad me diga lo que entiende por alta velocidad, porque entre una velocidad y otra, aunque terminológicamente se juegue con esa denominación, hay una distancia como para estrangular la circulación ferroviaria.

La reclamación es que haya una doble plataforma, mercancías podría circular por el actual y pasajeros debería tener un ancho europeo para poder circular hasta 350 kilómetros/hora. Además, señora secretaria de Estado, su departamento tiene una propuesta del Gobierno valenciano que no encontró nunca respuesta. Esta propuesta de trazado data de diciembre de 2006. Posteriormente, en mayo de 2007, se precisó el estudio de planeamiento. Y al Gobierno valenciano como a todos los vecinos de la Comunidad Valenciana nos gustaría saber su opinión sobre lo que representa ese proyecto ambicioso, como han planteado empresarios, sindicatos y su propio partido político, y que la Consellería de Infraestructuras venía a cifrar en 950 millones de euros lo que va a costar el conjunto de la plataforma. Naturalmente esta no es una inversión para mañana, pero sin duda ustedes, que la han tenido encima de la mesa durante dos años, tienen una opinión sobre la misma.

Es cierto que el pasado mes de septiembre hubo un encuentro entre un compañero suyo, el secretario de Estado señor Morlán, con el consejero valenciano, donde no hubo respuesta escrita pero sí hubo cierto compromiso para estudiar la propuesta de recorrido que hacía la Generalitat Valenciana. Por tanto, nos parecía razonable que hubiese esa coincidencia entre las afirmaciones del Ministerio de Fomento de que eso ya es lo que tiene que ser y consta así en los mapas de altas prestaciones remitidos incluso a la Unión Europea, y lo que su partido en los programas de 2004 y de 2008 ha venido afirmando, incluso la propia vicepresidenta del Gobierno de España, la señora Fernández de la Vega. Este proyecto además incluye dos paradas importantes, una en la zona norte del Baix Maestrat, del Bajo Maestrazgo de Castellón, y otra en el futuro aeropuerto de Castellón, el único porque en la actualidad no tenemos ninguno. Sin embargo, de los mapas que viene haciendo su ministerio se excluye de la planificación de proyectos y de obras futuras este mismo tramo y, como digo, esta infraestructura necesaria se viene reclamando por buena parte de las administraciones y por su propio partido.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a la pregunta formulada tiene la palabra la señora secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Son muchas las cuestiones que usted ha planteado en su primera intervención, y además creo que todas de interés, algunas de las cuales me gustaría precisar. Hay un bloque de preguntas referidas a lo que se entiende por alta velocidad. Nosotros entendemos por alta velocidad lo que dice la directiva europea y así la estamos desarrollando en el conjunto de la Península. No voy a hacer referencia al pasado, sobre lo que se vendió o se presentó como alta velocidad. Nosotros estamos aplicando la normativa europea en toda la red de alta velocidad que se está construyendo. Podríamos hablar más tiempo si quisiera,

pero básicamente por alta velocidad entendemos lo que dice la normativa europea al respecto y en ese sentido se está construyendo la red de alta velocidad en España.

En segundo lugar, usted plantea qué es lo de los mapas, qué es lo que hay, qué es lo que tiene que ser, qué es lo que se ha planteado, cuáles son los compromisos políticos, y finalmente una referencia a una propuesta primero de un estudio básico y después de un trazado por parte de la Generalitat. Yo también le diré en esta primera respuesta algo sobre lo que usted ha dicho respecto al tema de los mapas. Hay que leer el PEIT, los mapas y la letra; en el PEIT hay 15 ó 40 mapas y 15.000 ó 40.000 letras. Entonces está recogido porque, entre otras cosas, estaba pensando en este corredor, porque ahora ya estamos acostumbrados a que las carreteras que tienen dos calzadas se dupliquen a cuatro y a que después las sigamos duplicando. Esto ya está recogido en carretera pero en ferrocarril todavía no, y eso está recogido en el PEIT, no en la letra pequeña sino en la letra normal, pero el PEIT no dibuja líneas de ferrocarril, dibuja corredores, y precisamente está previsto que en los casos de corrección, de ampliación, etcétera, se vaya procediendo a la duplicación según corresponda. El mapa es un esquema de lo que se está construyendo en la escala 1:1, que es el territorio. Por lo tanto, no es contradictorio lo que figura en el PEIT con lo que se ha hecho y con lo que se quiere hacer. ¿Qué es lo que se ha hecho, que creo que está en proceso de finalización? La construcción de una línea adaptada a la alta velocidad en ancho ibérico; esa es la línea que está en proceso de finalización, es la alta velocidad, la duplicación, electrificación y en ancho ibérico para tráfico mixto, por donde están circulando las mercancías, fundamentales en la zona que estamos, y el Euromed, que ahora mismo tarda aproximadamente unas tres horas. ¿Qué estamos finalizando? Lo conoce bien y es la respuesta que le hemos dado. Hay que ir trabajando poco a poco porque todo a la vez no podemos hacerlo. ¿Qué estamos finalizando? El corredor, el tramo entre Vandellós y Tarragona en ese ancho, con esas características. Solamente la inversión de Vandellós-Tarragona, que está muy avanzada —hemos tenido algunos problemas de expropiaciones y arqueológicos, pero toda la obra está licitada y contemplada en los presupuestos de 2009, 2010, y no sé si también de 2011— asciende a 520 millones; solo el tramo del que estamos ahora mismo hablando, el nuevo trazado entre Vandellós y Tarragona. Con ello culminaremos una línea en ancho ibérico entre Valencia y la conexión con Tarragona y, por lo tanto, con la frontera francesa, con capacidad suficiente para que circulen mercancías y el Euromed, lo que permitirá que el Euromed tarde dos horas frente a lo que tarda ahora mismo que son tres horas. Eso es lo que estamos acabando. Hemos hecho los proyectos y, los hemos ejecutado. ¿Y qué vamos a empezar, precisamente respondiendo a los compromisos del Gobierno y, como usted ha citado, a los de la vicepresidenta? Nuestro compromiso en los presupuestos de 2009 es la licitación del estudio para hacer el corredor. Hay otra pregunta de

la cual hablaremos después, que es la relativa a Valencia-Castellón. Ya se está trabajando en el Valencia-Castellón, tenemos una línea en ancho ibérico de cara a alta velocidad y vamos a empezar la construcción de esta doble línea, como usted reclama, en ancho UIC. Y vamos a licitar en los primeros meses del año que viene el estudio de trazado de esa línea entre Castellón y Tarragona.

En relación al estudio de la Generalitat, ha sido analizado por la dirección general. Cuando usted dice que quiere mi opinión sobre el mismo, le diré que mi opinión no vale nada. Hay dos partes, la técnica y la procedimental. Nosotros conocemos ese estudio, sabemos que propone un corredor por el interior, sabemos los problemas de servicio que tiene para algunas poblaciones de la costa valenciana y además es un estudio parcial porque solamente llega al límite de la provincia de Castellón. Por lo tanto, sabemos el coste. Si le he dicho que en el caso Tarragona-Castellón son 520 millones, hay que suponer que el coste total sea algo más alto. Por tanto, estamos trabajando en el doble corredor, se va a completar con el tramo Vandellós-Tarragona en ancho ibérico, tanto para mercancías como para viajeros, hablaremos de Castellón-Valencia a continuación, de acuerdo con las preguntas planteadas, y vamos a licitar un estudio, que a nadie se le escapa su dificultad por las características orográficas y urbanísticas de ese territorio, para completar la construcción de esa doble vía a la que usted está haciendo referencia, en cumplimiento de los compromisos de Gobierno. Así lo hemos incluido en los presupuestos de 2009.

El señor **PRESIDENTE**: Turno para el diputado del Grupo Popular, señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: El estudio lo conozco, figura como línea de alta velocidad, con un presupuesto de 50.000 euros para el año próximo. Como no podía hacerlo de otra forma, cuando habla de alta velocidad dice lo que naturalmente dice la reglamentación de la Unión Europea, aunque entenderá usted que el margen es amplio entre los 200-220 que a mí me han venido respondiendo, y los 350, que es por lo que le pregunto y para lo que supongo —y eso es lo que me gustaría, señora secretaria de Estado, que me confirmase— que se va a hacer el estudio, para esa segunda plataforma, para ese corredor. El actual, efectivamente en buena medida está bien y supongo que estará mejor cuando esté concluido. También nosotros en su época tuvimos cierta participación y también es cierto, como usted conoce, que el crecimiento extraordinario en población de toda la zona del Mediterráneo ha hecho elevar el listón ciudadano de las peticiones, conforme al crecimiento y al desarrollo urbano, en algunos millones de habitantes más. Entiendo que la licitación de ese estudio de trazado entre Castellón y Tarragona tendrá lugar el próximo año, presumo que en los primeros meses. Si usted conoce aproximadamente las fechas, el trimestre en el que va a

tener lugar el encargo de ese estudio y el tiempo que van a dar a quienes realicen la redacción del pertinente estudio, nos daría más luz.

También quisiera preguntarle, aunque viene después una última pregunta cuyo turno reduciré al mínimo, por ese encargo, porque ha hecho usted referencia a ese encargo de lo que popularmente conocemos como AVE, la que ya está en funcionamiento, que además data de nuestra época, y cumple la reglamentación de lo que se conoce por alta velocidad. La gente popularmente no lo conoce como AVE; como AVE se conoce 300-350, no 200-220, como reiteran en sus respuestas. En ese estudio se contempla lo que será una infraestructura fundamental para el desarrollo turístico de la provincia, que es una parada en el aeropuerto, una estación en el aeropuerto de Castellón, cuyas obras están en este momento concluyendo y que se pretende inaugurar el próximo mes de octubre, dentro de once meses. En la actualidad se están asfaltando las pistas y sería imperdonable que no se tuviese en cuenta una infraestructura que, aunque hoy no existe como tal, están concluyéndose sus instalaciones. Sé que la intermodalidad es también uno de los objetivos de su departamento y de todos aquellos que se dedican a las comunicaciones. Por tanto, me gustaría saber si usted conoce cuándo se va a encargar y qué características va a tener ese encargo.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este debate tiene la palabra la señora secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Brevemente también. La pregunta sobre el aeropuerto de Castellón estaba aparte y la hemos integrado en ésta. Lo hacemos como usted quiera, no tenemos ningún inconveniente. En general, el estudio que se va a encargar es un estudio informativo de todo el trayecto desde Castellón hasta Tarragona. Eso tendrá un margen amplio. Ustedes dirán: ¿pero cómo tanto tiempo? Porque nosotros ahí contamos desde que se hacen los estudios de trazado y las alternativas. A nadie se le escapa la necesidad de encontrar el mejor trazado que sirva a las poblaciones existentes, que no afecte a temas ambientales y que no genere quejas. Nadie cuestiona la dinámica territorial, urbanística y económica del territorio del que estamos hablando, y ese es uno de los temas que nos crea más problemas a la hora de encontrar el adecuado ajuste del trazado en ese territorio, y yo creo que a usted no se le escapa. Sabe cómo estamos ejecutando la A7 en Valencia, y ese es el objetivo, la tarea y la dificultad que tiene el equipo al que se le encarga la decisión del trazado de esta nueva infraestructura, que tendrá, no lo dude S.S., todas las características de las que usted está hablando con respecto a la alta velocidad. Ahora mismo acabo de ver un ejemplo de que hay quien ya se queja de mucha velocidad. Quiero decir que no hay ningún problema, que tendrá la alta velocidad de la que estamos hablando, que será de tráfico exclusivo para viajeros, en la medida en que se especia-

lizará la línea existente para tráfico de mercancías, y yo ya atisbo que una de las grandes, mezclándolo con el tema del aeropuerto, discusiones institucionales y políticas que vamos a tener es sobre dónde va a parar ese AVE con la cantidad de núcleos de población importantes que en el mismo existen. Yo creo que, aparte del encaje territorial, el problema será dónde va a parar ese AVE, no solamente por el aeropuerto, sino por una serie de municipios de gran importante turística, de gran importancia demográfica, como Oropesa, Benicasim y todos los que ustedes quieran. Desde luego si atendemos a todas las peticiones que se nos van a plantear, haremos un magnífico regional, que a lo mejor en momento punta podrá coger la velocidad para la que está diseñado. Ese problema se planteará aquí dentro de algún tiempo, no diré yo en qué momento.

Con respecto al aeropuerto, le contesto que será en ese momento de discusión del trazado y de las conexiones que se vayan a plantear desde Castellón a Tarragona donde se decidirán las paradas que tiene que tener el AVE. En ese momento discutiremos la relación de la velocidad con las demandas ciudadanas, económicas y turísticas que tengan los territorios de Castellón y de Tarragona.

DEL DIPUTADO DON MIGUEL BARRACHINA ROS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

- **EL NIVEL DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DEL AVE DESDE VALENCIA A CASTELLÓN, EN EL PRESENTE EJERCICIO (Número de expediente 181/000585.)**
 - **EL COSTE TOTAL ESTIMADO DE LAS OBRAS DEL AVE DESDE VALENCIA A CASTELLÓN. (Número de expediente 181/000586.)**
 - **FECHA ESTIMADA PARA LA CONCLUSIÓN DE LAS OBRAS DEL AVE DESDE VALENCIA A CASTELLÓN. (Número de expediente 181/000587.)**
 - **PREVISIONES ACERCA DEL INICIO DEL PROCESO DE EXPROPIACIONES PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL AVE ENTRE VALENCIA Y CASTELLÓN. (Número de expediente 181/000588.)**
 - **PREVISIÓN DE PLAZOS DEL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LICITAR EL PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL AVE ENTRE VALENCIA Y CASTELLÓN. (Número de expediente 181/000589.)**
 - **SITUACIÓN ADMINISTRATIVA DEL PROYECTO DEL AVE ENTRE VALENCIA Y CASTELLÓN. (Número de expediente 181/000590.)**
- **FECHA PREVISTA PARA LA CONCLUSIÓN DEL ESTUDIO GEOTÉCNICO QUE ESTÁ REDACTÁNDOSE EN LA ACTUALIDAD PARA LAS OBRAS DEL TRAZADO DEL AVE DESDE VALENCIA A CASTELLÓN. (Número de expediente 181/000591.)**

El señor **PRESIDENTE**: Los puntos del orden del día números 26, 27, 28, 29, 30, 31 y 32 corresponden a iniciativas relativas a las obras del AVE desde Valencia a Castellón. Por ello vamos a proceder a su tramitación conjunta, de manera acumulada. Son iniciativas del Grupo Parlamentario Popular y para formular las correspondientes preguntas tiene la palabra el señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Este será mi último bloque porque la última pregunta, sobre la parada en el aeropuerto de Castellón, como ha hablado la señora secretaria de Estado del encargo de este estudio de trazado y de si el trazado pasará o no junto al aeropuerto, aunque no haya sido capaz de responderme si sí o si no, sino que se estudiará, la doy por respondida aunque albergue esa duda.

Mi último bloque de preguntas viene referido al AVE entre Castellón y Valencia, así lo llamamos nosotros, o entre Valencia y Castellón, que así lo llamarán desde Valencia. Le preguntaba sobre el nivel de ejecución de las obras porque, de acuerdo con su presupuesto, en el año 2007 ya figuraban partidas para ejecutar las obras, en 2008 también figuraban partidas para llevar a cabo las obras y, sin embargo, en el presupuesto para 2009, la partida de obras convierte los millones de euros en obras anteriores en 205.000 euros, suponemos que para la proyección, porque de todo lo que llaman ustedes línea de alta velocidad Castellón-Valencia hasta 2012, la partida más alta de las cuatro anualidades es de exactamente 356.000 euros en 2011. No sabemos si la desaparición de esos millones de euros previos que ustedes mismos presupuestaron en ejercicios anteriores responde a un error o si hasta 2012 las obras no se van a llevar a cabo. Sobre esto me gustaría lo mismo, que hubiese un punto de conexión, que no de colisión, entre su partido y su ministerio. Recuerdo —no es que lo recuerde, es que forma parte del programa electoral que ustedes deben atender— cómo en 2004, y de esto hace ya cuatro años y medio, el punto décimo del programa del PSOE en Castellón, que entonces presentaba don Jordi Sevilla, ministro a la postre, decía que el AVE a Castellón —probablemente la señora secretaria de Estado se sorprenda—, estaría terminado en 2007 para aprovechar las sinergias de la Copa América que se celebraba en Valencia en 2007. Esto se decía en su programa electoral, de hecho hay gran número de declaraciones —yo tengo un pequeño dossier de aquellos compromisos— en las que se decía que iba a estar concluido en 2007. En toda la legislatura pasada no se hizo, como es obvio —no están licitadas las obras y no se puede iniciar—, ese AVE entre Caste-

llón y Valencia. Posteriormente, el subdelegado del Gobierno, en la pasada campaña electoral de 2008, anunció que las obras comenzaban el año 2008-2009 y el propio programa del PSOE volvía a reiterar, en marzo de 2008, que las obras empezarán y se concluirán en la presente legislatura. Cuál ha sido, señora secretaria de Estado, la sorpresa de los ciudadanos de Castellón al comprobar que no solamente los compromisos del ministerio no han ido a más, sino que han ido a mucho menos. Para que se haga usted una idea, las cuentas que debatimos aquí el año pasado, en este mismo tramo, hablaban para el año 2009 de 17 millones de euros, y de los 17 millones de euros este año han puesto 200.000 euros, un 97 por ciento menos de lo que se decía hace un año. Y eso no es lo que más preocupa, lo que preocupa es el horizonte temporal de cuatro años, de las anualidades hasta 2012, porque, como usted conoce mejor que yo porque tiene más participación en estos presupuestos, desaparece cualquier intención de licitar esa obra, como digo, comprometida por todos los gobiernos y con especial profusión por aquellos que tienen el derecho y el deber legítimo a gobernar España, como son ustedes. Me gustaría que interpretase ese escaso compromiso presupuestario con la reiteración de las afirmaciones de que el AVE estaría empezado y concluido en esta legislatura.

El señor **PRESIDENTE:** Para responder a la pregunta formulada tiene la palabra la señora secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Dentro de la batería de preguntas que usted me ha planteado, en relación al tema de Castellón, a su situación administrativa, a cuándo vamos a terminar el estudio geotécnico, a cuándo vamos a licitar los proyectos constructivos, etcétera, es a lo que yo le voy a contestar en estos momentos. Usted habla de la situación administrativa en una de sus preguntas. Hilaré una con la otra, ya que las he preparado conjuntamente. Cuando nosotros llegamos al Gobierno no existía el estudio informativo, ni siquiera la declaración de impacto estaba aprobada. Nosotros, en la anterior legislatura, ¿qué hemos hecho en este tramo? En la anterior legislatura, después del período de alegaciones y la declaración de impacto ambiental, procedimos a la aprobación del estudio informativo de forma definitiva en el año 2006. Luego se han mantenido reuniones para atender a las peticiones que se plantean en la Horta Nord. Aquí vuelvo a lo que antes comentaba, a las dificultades de hacer nuevas infraestructuras en territorios densamente ocupados de un gran dinamismo, y donde también hay que hacer compatible esta línea con la línea convencional actualmente existente, sobre la cual, precisamente esta semana, también se adjudica algún estudio sobre esa integración entre la alta velocidad y la velocidad convencional actualmente existente.

Entonces, ¿cuál es la situación administrativa de la línea Valencia-Castellón en este momento? Una vez terminadas algunas concertaciones institucionales o acuerdos para dar respuesta en la medida de lo posible a su demanda y la elaboración de los estudios geotécnicos y geológicos y la cartografía, que son básicos en estos territorios, hace aproximadamente un mes no le puedo decir exactamente la fecha, hemos adjudicado los cinco proyectos, la totalidad de los proyectos que componen la plataforma de la línea Valencia-Castellón; los cinco tramos son: Valencia-Puzol, Puzol-Sahagunto, Sahagunto-Moncofar, Moncofar-Villarreal y Villarreal-Castellón. Hemos licitado la redacción de los proyectos constructivos y esto lo ha hecho la empresa ADIF, que es la que tiene encomendada la redacción de los proyectos y la ejecución de las obras.

Haciendo referencia a lo que usted ha dicho de los presupuestos, probablemente usted mire los presupuestos de la Dirección General de Ferrocarriles, que es la que ha tenido el proceso previo del estudio informativo y de elaboración de las fases previas, y no los presupuestos de ADIF, que es la que tiene la encomienda de la ejecución de las obras. Lo que ADIF tiene asignado en su presupuesto del año que viene es el coste de la redacción de los proyectos, por importe de más de 7 millones de euros, porque los proyectos están licitados y adjudicados. Eso es lo que tiene ADIF en su presupuesto, y no tiene más porque los proyectos no están hechos, están adjudicados y están en proceso de redacción; unos proyectos muy maduros en la medida en que se han hecho fases previas, como anteriormente les decía. Por tanto, no le quepa ninguna duda de que el Estado ha encomendado a ADIF su ejecución y que ADIF irá programando en sus presupuestos las cantidades necesarias, una vez que inicie la licitación de las obras. A fecha de hoy, lo que tiene ADIF licitado y adjudicado son los cinco tramos en los que se ha dividido el recorrido entre Valencia y Castellón; los cinco tramos, por importe de más de 7 millones de euros.

El señor **PRESIDENTE:** Turno de réplica para el señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS:** Muchas gracias, señora secretaria de Estado, por los datos que nos ha dado, aunque algunos, como son estos últimos, entenderá que no puedan hacerme muy feliz. Conocía que se había licitado los cinco proyectos, pero convendrá usted conmigo que esto se compadece mal con las promesas y con los compromisos adquiridos durante la campaña electoral; han transcurrido cuatro años y medio para que se liciten, para que se encarguen los proyectos, cuando ya había una tramitación previa y un proyecto de trazado, lo conoce usted, desde octubre de 2003. Prefiero ahorrarme calificativos, pero no es esta naturalmente la velocidad ni estos los compromisos que su partido adquirió, sobre todo porque lo denunciado no es que se haga o que no se haga, como va a ser el caso, sino que

es que han desaparecido del presupuesto cantidades que ustedes mismos pusieron en años anteriores. Es decir, no es solo una obra que no se hace, es que es una obra con presupuesto menguante. Había una cantidad en el 2007, la tengo, en concreto se hablaba de un coste de las obras de 62 millones de euros, después se redujo a 54 millones y este año no figura ya ni el coste de las obras; figuran para cuatro años unas anualidades que, en su totalidad, suman 1,2 millones de euros, con lo cual usted convendrá conmigo que se pagará tan solo parte de los proyectos. Confío en que estos se lleven a cabo, pero en cualquier caso ustedes estarán manifiestamente incumpliendo sus compromisos.

Me parece matemáticamente imposible que en esta legislatura ustedes concluyan una obra cuyos cinco tramos están todavía en fase de proyección. Además conocemos la tranquilidad con la que en estos cuatro años pasados se ha tramitado esta actuación; por lo menos hay otras muchas en España en las que la velocidad ha sido bien distinta. Me preocupa todavía más que usted no haya sido capaz, aunque si usted quiere ahora lo puede hacer, de decirme si en 2011, si en 2012, si en 2013, esa obra va a estar iniciada. Yo ya descarto que esté concluida antes de 2012 y estaba en su programa electoral que parte de los valencianos votaron hace cinco meses, yo eso lo descarto en virtud de que estos presupuestos me obligan a descartarlo, no hay dinero para licitar esas obras en el próximo año 2009 y por tanto una licitación en el año 2010, que tampoco tendrá lugar, hace difícil que ustedes puedan cumplir con eso que antes se llamaba la palabra dada. Si hubiesen perdido las elecciones en 2004, pero, ganándolas, el ministro Sevilla afirmó que en 2007 para ver la Copa América ya desde Castellón iríamos en AVE. Y es difícilmente creíble que, después de haberlo metido en el presupuesto y haberlo sacado este año, nos vuelvan a pedir ese acto de fe, para mí imposible, de que esta legislatura estará concluida la obra. Me conformaría con escuchar de su atenta voz un compromiso de inicio de las obras en esta legislatura. Ya el propio delegado del Gobierno, el señor Peralta, recientemente, ante empresarios, confirmaba que no estaría esta legislatura, contrariamente a lo que semanas antes se venía afirmando y a lo que meses antes, con rotundidad, se recogía durante la campaña electoral. Por tanto, si usted fuese capaz de decirme aproximadamente el año, no ya en el que concluirán, en el que empezará las obras, yo me daré por satisfecho.

En ese mismo tramo —y podría parecer que tanto usted como yo lo hubiésemos pasado por alto— esta semana hubo un gran descarrilamiento, como usted conoce; fue justo en este tramo entre Valencia y Castellón, felizmente sin ninguna víctima, aunque con 14.000 afectados, según recogían los medios de comunicación, y hasta 80 trenes tuvieron que parar. Hubo un descarrilamiento de seis vagones y una locomotora de mercancías, que afectó también al trazado de pasajeros.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Barrachina, debe terminar.

El señor **BARRACHINA ROS**: Sí, concluyo, señor presidente.

Como el motivo no es conocido, si ustedes han avanzado en la información y se dice por qué paso, la población de Castellón lo agradecerá y seguirá confiando, como lo viene haciendo, en los ferrocarriles españoles y en los ferrocarriles de cada una de las comunidades autónomas.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este debate tiene la palabra la señora secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Agradezco al señor diputado sus palabras y voy a aclarar alguna de las cuestiones que ha planteado. Insisto, señor diputado, en que los presupuestos que usted ha visto son de la dirección general que ha estado en el proceso del estudio informativo. Cuando nosotros llegamos al Gobierno, el estudio informativo no estaba aprobado, el estudio informativo se aprobó en el año 2006. Por lo tanto, señoría, no me puede decir que ha habido cuatro años y medio en que hemos tenido un trazado aprobado el 2003, sin hacer nada, porque hasta el año 2006 no se aprobó el estudio informativo de forma definitiva. No había trazado aprobado. Por cierto, usted ha hecho en sus preguntas alguna referencia a las expropiaciones, que cuándo se harán. Se harán una vez que tengamos el trazado, una vez hechos los proyectos; entonces es cuando se hará la expropiación. No han sido cuatro años y medio sin hacer nada desde el año 2003, porque es que, señoría —y quisiera tener, para decirselo, la fecha exacta del mes en el que se aprobó, y no la tengo—, en el 2006 fue cuando se aprobó definitivamente el estudio informativo. A partir de ese momento, a partir del 2006, es cuando se han hecho todos los estudios que le he dicho anteriormente. Además, hemos seguido trabajando con los alcaldes de la Horta Nord, para ver si podíamos llegar a un mejor ajuste de sus necesidades, de sus pretensiones y del trazado que finalmente se vaya a ejecutar en el proyecto.

A partir de ahí, señoría, la responsabilidad es de ADIF, la responsabilidad. En los presupuestos de ADIF están los presupuestos de los proyectos en construcción, eso es lo que está en ADIF. Ahora mismo, el coste estimado que nosotros tenemos son 830 millones; el coste estimado para los cinco tramos. En el momento en que ADIF termine la elaboración de los proyectos, asignará en sus presupuestos las cantidades necesarias para la licitación y la ejecución de las obras. No tenga ninguna duda, señoría, de que en las obras de la línea de alta velocidad entre Valencia y Castellón, una vez que estén terminados los proyectos, que ya están adjudicados, se iniciará la licitación de las obras. Será el nueve o será el diez. Yo no quiero comprometer ninguna fecha con usted, porque hay muchísimas circunstancias que influyen en la ela-

boración de un proyecto. Nosotros estamos ya en la recta de elaboración de los proyectos y está ya adjudicada la elaboración de los cinco tramos de la plataforma. En el momento en que los proyectos estén hechos, ADIF licitará las obras. Y repito, señoría, que yo no le voy a dar una fecha que no sea correcta, desde el punto de vista técnico. Tenemos que hacer las expropiaciones en ese territorio y tenemos que iniciar las obras, pero no dude S.S. de que está en marcha y nosotros lo vamos a ejecutar y lo vamos a dejar en un carril sin retorno, con las obras muy avanzadas, en la legislatura actual.

Ha hecho usted referencia al accidente. Tanto ADIF como Renfe están estudiando las causas del descarrilamiento, pero en todos estos casos hay una investigación abierta y cuando se termine habrá información. Ahora no es el momento de adelantar ninguna causa. Yo he estado en permanente contacto con los presidentes de Renfe y ADIF el fin de semana pasado, hemos hablado de los trabajos que se estaban haciendo para dejar la vía expedita lo antes posible y se ha iniciado la investigación pertinente. Los resultados se los daremos a conocer cuando nosotros los tengamos.

— **DEL DIPUTADO DON MIGUEL BARRACHINA ROS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE CONSTRUIR UNA ESTACIÓN DE FERROCARRIL EN EL AEROPUERTO DE CASTELLÓN. (Número de expediente 181/000596.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 33 del orden del día. **(Pausa.)** Dice la letrada que se retira.

El señor **BARRACHINA ROS**: Señor presidente, no se retira. Lo doy por respondido en la intervención anterior.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Barrachina.

Levantamos la sesión.

Eran las seis y cuarenta y cinco 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 Manteras, 54. 28050 Madrid
Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**