



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 200

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ANTONIO LOURO GOYANES

Sesión núm. 14

celebrada el miércoles 18 de febrero de 2009

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias:

- De la señora secretaria de Estado de Infraestructuras (Cruz Villalón), para explicar la situación de la A-7 en el tramo Granada-Almería. A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/000444.) 2
- Del señor presidente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) (González Marín), para informar sobre el mal funcionamiento de las cercanías en Cataluña durante los últimos meses y de los incidentes en el funcionamiento en distintas líneas en el mes de junio. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/000074.) 12

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

COMPARECENCIAS:

— **DE LA SEÑORA SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS (CRUZ VILLALÓN), PARA EXPLICAR LA SITUACIÓN DE LA A-7 EN EL TRAMO GRANADA-ALMERÍA. A PETICIÓN DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/000444.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados, damos comienzo a la sesión de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados.

Agradecemos la presencia de la señora secretaria de Estado de Infraestructuras, Cruz Villalón, a quien damos la bienvenida. Antes de iniciar su comparecencia vamos a proponer un cambio en el orden del día que consiste en pasar el punto 2.º al primer lugar y, a continuación, trataremos el punto 1.º. Vamos a proceder a la comparecencia de la secretaria de Estado de Infraestructuras para explicar la situación de la A-7 en el tramo Granada-Almería. Para ello, tiene la palabra la señora Cruz Villalón.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Gracias, señor presidente.

He querido comparecer en la Comisión, a petición propia, para explicar la incidencia producida en el viaducto de La Alcazaba, en el tramo Albuñol-Adra, entre las provincias de Granada y Almería, puesto que tal incidencia nos llevó a ordenar, el viernes 30 de enero, el cierre al tráfico del viaducto en el mismo día en el que se detectó el movimiento de ladera. Debemos reconocer que no es infrecuente que se produzcan episodios de este tipo, movimientos de ladera, deslizamientos de materiales en nuestras autovías o carreteras; movimientos que son detectados en las labores regulares de inspección de las mismas que en algunos casos obligan también a cortar el tráfico, y según la importancia de la incidencia se trata de cortes parciales de tramo, de calzada o de algún carril de la carretera. Sin embargo, no entendemos que sea necesario explicar en sede parlamentaria ese tipo de deslizamientos. Por tanto, si lo estamos haciendo así en el día de hoy, señorías, es porque valoramos, una vez que identificamos el problema y que tomamos las primeras medidas preventivas y de seguridad, que se trataba de un episodio de mayor alcance que exigía un análisis en profundidad de lo acontecido; por tanto, nos parecía que era oportuno dar cuenta de ello en esta sede. Por esa razón solicité inmediatamente mi comparecencia, el lunes siguiente al acontecimiento, que fue el pasado lunes 2 de febrero. En ese sentido, mis primeras palabras son para agradecer a la Comisión que entienda que estamos ante una comparecencia que exige su atención y, entiendo, su preocupación.

Señorías, cada vez en mayor medida nuestras infraestructuras viarias, también las ferroviarias —pero hoy, naturalmente, hablaremos de las viarias—, están constituidas por estructuras singulares. Las carreteras de antaño, esas que seguían las curvas de nivel —en las que tanto nos hemos mareado algunos en algún momento; algunos diputados quizá ni siquiera se acuerden de ese tipo de carreteras porque no se han mareado en ellas—, han sido progresivamente sustituidas por ejes que atraviesan ríos y montañas mediante grandes viaductos o largos túneles; esa sustitución progresiva por las construcciones a las que ahora estamos acostumbrados, la hemos hecho fundamentalmente bien por razones de calidad y seguridad de la vía como por razones ambientales. En el primer caso, en el de las condiciones de seguridad y de la funcionalidad de la propia carretera, la infraestructura la construíamos bien para evitar curvaturas muy cerradas, para acortar trayectos, para salvar pendientes o bien para aumentar la visibilidad, en definitiva, para mejorar las características geométricas de la carretera. En el caso de las razones ambientales —también me gustaría hacer una reflexión de carácter general—, básicamente se hace para evitar cruzar determinados espacios protegidos. Ahora es norma habitual en las declaraciones de impacto ambiental que se pida que los viaductos no apoyen sus pilas en el lecho de los ríos, en este caso de las ramblas y, por tanto, según estas determinaciones es necesario construir con una luz de vano cada vez de mayor amplitud.

Quisiera dar a SS.SS. un dato para contextualizar de qué estamos hablando. Hoy la red de carreteras del Estado, en lo que técnicamente se denominan obras de paso, que para nosotros son los pontones, los puentes, los viaductos, cuenta con 17.500 obras de paso; ahora bien, de ellas —cualquier pontón, cualquier puente están incluidos en lo mismo— tenemos 2.650 grandes puentes o viaductos; entendiéndolo por tal —está perfectamente identificado— que tengan alguna de estas características: que la luz de vano sea superior a los 40 metros; que la altura máxima del viaducto supere los 25 metros; que la longitud del viaducto supere los 100 metros. En el caso que nos ocupa, el viaducto de La Alcazaba —estas condiciones no tienen por qué ser concordantes sino que cada una de ellas ya lo identificaría de por sí—, en Almería, tiene más de 100 metros de longitud, tiene 221,24 metros; su altura sobre el fondo, sobre el lecho de la rambla llega a los 65 metros y tres de sus vanos superan los 40 metros, 55, 65 y 55 metros. Por tanto, estamos ante uno de los grandes viaductos y, como decía anteriormente, estamos ahora en una cifra de 2.650 en la red de carreteras del Estado. A eso hemos de añadir que en estos momentos se encuentran en construcción 400 viaductos más, es decir, estamos hablando de más de 3.000 viaductos, de grandes puentes solo en la red de carreteras del Estado; no estoy hablando de la red ferroviaria.

Estas grandes estructuras son, a su vez, estructuras sensibles de nuestras vías, y no solo son objeto de espe-

cial estudio y cálculo en la fase de proyecto y de construcción, sino que están sometidas, una vez que han sido puestas en servicio, a un protocolo de inspecciones regulares; protocolos bastante completos con inspecciones regulares o singulares, según los casos, dentro del denominado sistema de gestión de puentes. Por esta razón, que he dicho como preámbulo, he considerado conveniente informar sobre ello. Hay algunos otros incidentes que se producen en la red de carreteras que no nos llevan a venir a explicar en esta sede lo que ha ocurrido, pero estamos ante un elemento singular y sensible en el que se tiene que hacer un seguimiento riguroso en todas las fases, desde la fase de proyecto a la fase de explotación. Tampoco hay que decir que se trate de un elemento aislado —estamos hablando de 3.000 viaductos—, por lo que debemos entender que tanto nuestra ingeniería como nuestros técnicos y profesionales del Ministerio de Fomento tienen una amplia experiencia en su proyección, construcción y explotación. Esa es la razón en la que quiero centrar la petición de esta comparecencia. Estamos hablando de una afección a un elemento singular y sensible de las redes de infraestructuras, que por las condiciones en las que actualmente lo estamos construyendo y dotando a nuestra red cada vez son también más frecuentes.

¿Qué es lo que sucedió el día 30 de enero para que nos llevara a plantear el cierre del viaducto de la Alcazaba en Almería? Trataré de relatarles, tampoco con mucho detenimiento, los grandes hitos que se produjeron, primero, cómo se detectó el incidente y qué medidas se tomaron en el plazo inmediato. La mañana del día 30 de enero se detectó un badén en uno de los extremos del tablero del viaducto. Por tanto, lo primero que se detecta visualmente es el badén en el tablero. Poco después de detectarse el badén en el tablero, se desplazaron al viaducto para realizar una primera inspección los técnicos, la demarcación de carreteras en Almería, el director de la obra y el jefe de la unidad de Almería, que a su vez llamaron a los técnicos de la empresa constructora que había ejecutado la obra y que también se desplazaron al viaducto. Como primera medida, en las primeras horas y todavía sin cortar el tráfico, se realizó un control de los movimientos del tablero y de la pila sobre la que estaba situada la ondulación del tablero, que es lo que inicialmente se había detectado. Simultáneamente, se realiza un reconocimiento visual del terreno del entorno del viaducto y uno de los técnicos presentes, un geólogo experto en obra pública, detecta grietas en las rocas que delimitan la rambla, identificando un deslizamiento en la ladera que se extendía, por el reconocimiento visual que se hace, desde el pie del estribo hasta la base de la misma, en la propia rambla. **(El señor Ayala Sánchez: No se entiende nada.)**

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): ¿Porque hablo mal o porque no se oye?

El señor **PRESIDENTE**: Es la megafonía.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Es como si retumbase.

El señor **PRESIDENTE**: Esta sala tiene ese problema. No es un problema que tengamos en este momento, sino que ocurre en las reuniones que yo he tenido en esta sala. Le pongo un poco más de distancia al micrófono.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Yo también tenía la sensación de que retumbaba.

Había empezado a explicar cómo se identifica inicialmente el problema que se produce en el viaducto: primero, un badén que se detecta en el propio tablero; reconocimiento in situ de lo que pasa y, en ese momento, ven que hay un movimiento en la ladera natural que delimita la rambla. A partir de ahí, tras ese reconocimiento visual, dieron un diagnóstico inicial de lo que se estaba ocurriendo. Concluyeron que la deformación del tablero había sido provocada por un movimiento de descenso de la pila número uno, que a su vez tenía su origen en el deslizamiento interior de la masa rocosa de la ladera —la diputada se lo está explicando bien al señor diputado de la rambla. Quiero insistir, señorías, en que no estamos hablando de que fuera un deslizamiento en superficie de la ladera de la rambla —estos son frecuentes y visibles—, sino de un movimiento interior de la masa de la ladera —la diputada se lo está explicando bien al señor diputado—, que solamente es detectable, según me informan los técnicos que estaban allí, una vez que se ha producido y que se debe a pequeñas fisuras y discontinuidades en la propia ladera.

Desde el momento en que se hizo ese diagnóstico o análisis inicial, se tomaron las siguientes medidas; en primer lugar, por razones de seguridad, cortar al tráfico el paso por el viaducto. Esta medida se adoptó a las trece y cuarenta y cinco horas del viernes 30 de enero. Esto obligó a hacer un desvío de nueve kilómetros, debidamente señalizado, entre los enlaces más próximos, entre el kilómetro 373 y el kilómetro 384. Desde el primer momento del mismo día 30, se inician las tareas para contrarrestar el deslizamiento natural de la ladera, protegiendo la estructura del viaducto mediante un reforzamiento en su base. En tercer lugar —estoy hablando de medidas tomadas de forma inmediata—, se monitorizó tanto la ladera, como la pila y el tablero, para analizar y ver cómo estaban evolucionando. Hay que tener en cuenta que se había detectado en el tablero, pero naturalmente el movimiento era a la inversa: la ladera había afectado a la base de la pila y la pila había afectado al tablero. Estas son las primeras medidas que se adoptan en el ámbito de las infraestructuras y de las primeras medidas correctoras.

En otro orden de cosas, también quiero comentarles que aquella misma tarde el jefe de la unidad de carreteras de Almería, junto con responsables de la empresa constructora, ya dieron una rueda de prensa en Almería informando de lo que había acontecido. El mismo viernes se trasladó a Almería el director general de Carreteras, que mantuvo el fin de semana reuniones con los técnicos, visitó in situ y reconoció el alcance del deslizamiento y la afección al viaducto. También ese mismo fin de semana se desplazaron a Almería, al viaducto, el director técnico de Carreteras de la Dirección General de Carreteras, que iba acompañado por especialistas en geotecnia y estructuras tanto del ministerio como del Cedex, el Centro de Estudio y Experimentación de Obras Públicas que, como conocerán ustedes, tiene expertos para apoyarnos y ayudarnos a la toma de decisiones en situaciones en las que sea necesario una ayuda de carácter técnico y por especialistas de mayor importancia. A partir de ahí, empezaron a trabajar tanto en la solución inmediata que se había puesto en marcha, como en la corrección definitiva que permitiera o que permita que volvamos a abrir el viaducto al tráfico en condiciones de seguridad.

¿Qué se ha hecho en este tiempo, desde el 30 de enero, fecha que tiene lugar el incidente, hasta hoy mismo, cuando han pasado ya dieciocho días? Una vez que se diagnosticó el origen del deslizamiento y cortado el viaducto al tráfico, se iniciaron las labores para contener el deslizamiento. Para ello se iniciaron tareas de relleno al pie de la ladera y de la pila afectada. Se pusieron todos los medios necesarios, se trabajó en tres turnos y ya en la mañana del sábado 31 se había alcanzado un relleno de cinco metros. He de destacar, señorías, que desde el sábado fue necesario utilizar maquinaria más potente y capaz de trabajar en terrenos embarrados, puesto que, como había llovido y estaba lloviendo, el terreno estaba suficientemente embarrado y empapado, lo que hacía conveniente incorporar maquinaria más pesada que la que se había utilizado a lo largo de todos estos días.

El domingo 1 de febrero, como seguía lloviendo, y para evitar que el agua se filtrara por las fracturas, por las diaclasas de las rocas, se tomaron medidas como proteger la ladera con plásticos, que son medidas de emergencia, para contener las filtraciones de agua y que no cargara la masa rocosa más sobre la base del viaducto. Los trabajos de terraplenado han continuado desde entonces. El jueves día 5, seis días después, se tomó la decisión de la construcción de una escollera en la base del terraplén para la protección con carácter definitivo de su base. El domingo 8 de febrero, por tanto, diez días después desde que se iniciaran los trabajos, el terraplén había alcanzado la altura de los 30 metros, que es la que los técnicos juzgan como necesaria para la contención del movimiento de la ladera. La escollera, que inició su construcción el día 5, se dio por finalizada una semana después, el 12 de febrero, y también en este caso se ha cuidado que esta escollera pueda soportar las avenidas de 500 metros. Estamos en

una zona también muy sensible desde el punto de vista de las condiciones del régimen de lluvias, no tanto de la cantidad de lluvia anual pero sí de un régimen de lluvia muy irregular, y que la rambla está construida para soportar las avenidas de 500 años e incluso en un periodo de tiempo tan corto una de las cuestiones que se ha tenido cuidado es que en ningún momento la escollera actuara como una pequeña presa con respecto a una posible avenida en la rambla, y también la escollera se ha cuidado para que su construcción pueda soportar la avenida de 500 metros. Es más, también me han dado los datos del tamaño y del peso que tienen que tener las piedras de las escolleras, pero creo que no voy a entrar en ese tipo de detalles técnicos.

A la fecha de hoy, los trabajos de contención del movimiento de ladera se han dado por concluidos y ahora todos nuestros esfuerzos están puestos en la reparación definitiva del viaducto. En cualquier caso, no se ha perdido el tiempo desde el punto de vista del análisis de las posibles soluciones. Lo primero, como ustedes pueden suponer, era detener el movimiento de ladera para que no afectara más de lo que ya había afectado a la pila y que había provocado ese hundimiento, ondulación o badén en el propio tablero. Lo que se hizo desde el primer momento, a partir de que se tomaran las medidas más urgentes, fue trabajar en hacer un seguimiento topográfico de los elementos del puente. Se han organizado en estas dos semanas de trabajo ya de forma más regular, fundamentalmente a partir de la monitorización que se había establecido desde el primer momento; han estado equipos de topografía trabajando durante veinticuatro horas tanto en la pila como en los estribos como en el tablero, con la finalidad de conocer la evolución y el alcance de los movimientos tanto horizontales como verticales que podían afectar a esos elementos de la estructura.

Equipos de expertos tanto en geotecnia como en estructura lo han ido analizando en estas últimas dos semanas, sobre todo en esta última, discutiendo las soluciones técnicas para proceder a la reparación del viaducto, a reforzar sus cimentaciones y, al mismo tiempo, identificar esos movimientos de ladera que pueden afectar a estas ramblas de la vertiente mediterránea española en general y, en este caso, andaluza.

Permítanme, señorías, que no entre a explicarles con mucho detalle las soluciones técnicas que se van a adoptar, precisamente por la naturaleza de las medidas que se van a tomar y porque no nos corresponde valorar las soluciones técnicas que finalmente se adopten. Muy brevemente comentaré que, después de los análisis topográficos de la monitorización de tablero, pila y ladera y de las alternativas posibles, la solución técnica que la dirección general tiene decidido poner en marcha consiste en recalzar mediante micropilotes la cimentación de las pilas afectadas. Hablo en plural de las pilas afectadas, porque es doble calzada y, por tanto, es la pareja de la primera pila. Me informan de que en cada pila se dispondrán de veinticuatro micropilotes que se apoyarán

hasta aproximadamente treinta metros, hasta la base de la rambla.

Con técnicas similares, está previsto también reforzar el estribo del puente contiguo a la pila afectada —es la pila número uno la que está afectada— con micropilotes, así como también un tratamiento de ladera, dadas las características de los terrenos sobre los que se apoya el viaducto. Con posterioridad, una vez que se haya hecho la construcción de estos micropilotes, se pasará a reparar el tablero con una serie de medios técnicos, de los cuales me indican que se va a reforzar también con elementos metálicos interiores con el objeto de aumentar su resistencia. Finalmente, una vez concluida la reparación y antes de la reapertura al tráfico, se realizarán las pruebas de carga, siguiendo los protocolos habituales que hay en estos casos, como si de una obra nueva se tratase, dada la importancia de la actuación que se va a efectuar.

Como acabo de indicarles, insisto en que entiendo que las soluciones técnicas deben continuar siendo encomendadas a los técnicos y que nuestra responsabilidad política —por eso estoy aquí en esta Comisión— es garantizar siempre a los ciudadanos las condiciones de seguridad de nuestras infraestructuras en los procesos constructivos, y sobre todo, en las infraestructuras que se encuentran en explotación y que los técnicos decidan cómo debemos alcanzar esos objetivos. Nuestro objetivo es incrementar la seguridad vial en todos nuestros modos de transporte, y particularmente en el caso que hoy nos ocupa en la red de carreteras del Estado.

A nosotros nos toca tomar las decisiones necesarias para que estas condiciones se cumplan, también es nuestra responsabilidad responder en sede parlamentaria y, en su caso, ante la opinión pública de las actuaciones que llevamos a cabo. Señorías, este es el objeto de mi comparecencia y manifiesto mi disposición a contestar a cuantas cuestiones quieran plantearme.

El señor **PRESIDENTE**: Una vez concluida la intervención inicial de la secretaria de Estado, damos paso a la intervención de los distintos grupos. Para ello tiene la palabra, en primer lugar, la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora De Santa Ana Fernández.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señora secretaria de Estado, el tema que hoy nos ocupa es el último de un cúmulo de incidentes y de accidentes que han ocurrido en la A-7 y en la A-44 desde que ustedes gobiernan. Empezamos con el terrible accidente del tramo La Herradura-Taramay, en el año 2005, seguimos después con la deformación del viaducto Guadalfeo, hace ahora más de dos años, viaducto que, por cierto, aún no se encuentra en servicio, a pesar de haber sido inaugurado el tramo al que pertenece, y ahora el tramo Albuñol-Adra. Y referente a este tramo, por desgracia, no es el primer incidente que tenemos.

El Grupo Parlamentario Popular está preocupado por la eficacia en las inversiones realizadas por el Ministerio de Fomento. Señora Cruz, no entendemos cómo se

dejaron los taludes con la inclinación actual en las inmediaciones del viaducto; no entendemos...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señora De Santa Ana, acérquese un poco el micrófono. No se oye bien.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: No entendemos, señora Cruz, cómo se dejaron los taludes con esa inclinación en las inmediaciones del viaducto; no entendemos cómo esos taludes se dejaron tan verticales cuando todo el mundo en la zona conoce que son terrenos muy inestables, pero, es más, con unos sencillos ensayos de caracterización del terreno se sabe que son filitas.

Yo quiero preguntarle si le ha convencido a usted la explicación de por qué no se pilotaron en su momento esas zapatas y esos estribos que, por cierto, es la solución con la que ahora van a recalzar ese viaducto. No se descalza el cimiento de haber estado pilotado; no se descalza de haberse ido a una cimentación profunda, precisamente buscando el estrato firme, cuando todo el mundo conocía que son terrenos muy inestables. Es más, no es un problema de ejecución, el viaducto puede estar perfectamente ejecutado; es un problema de concepción de la solución. Se ha puesto en evidencia que una cimentación superficial a base de zapatas no ha sido la adecuada en estos terrenos, tal y como se ha demostrado, por muy bien que estuviesen ejecutadas esas zapatas. De haberse ido en este caso a una cimentación profunda, el deslizamiento producido en esa ladera no hubiese afectado ni un solo milímetro al viaducto. El problema es que ahora esa inadecuada solución a esa cimentación supone un sobrecoste tremendo en tiempo, en dinero y en perjuicio para los ciudadanos. Señora secretaria, en esta obra ha habido dos modificados que han sido llevados a cabo por ustedes y en uno de ellos en concreto autorizaban nuevas formas estructurales y procesos constructivos en los viaductos de Guarea y de La Alcazaba, por lo que nosotros entendemos que hoy ustedes deben explicar con claridad qué ha pasado para que a un año de la inauguración y tras una inversión de más de cien millones de euros, en estos momentos el tramo esté cerrado al tráfico.

Permítame, señora Cruz, que hagamos un poco de historia. Según una contestación efectuada por el Gobierno, con entrada en el Congreso el 8 de mayo de 2005, ustedes nos decían que la obra marchaba perfectamente. En concreto nos decían que las obligaciones reconocidas durante el ejercicio del año 2004 fueron de 19.321.000 euros, lo que suponía un grado de ejecución en 2004 del 127 por ciento. Nos anunciaron, además, la cantidad comprometida para el año 2005 y nos dieron fecha de finalización para el año 2006. Aquí ya se produce el primer retraso, aunque luego vendrán retrasos sucesivos, puesto que no se inaugura esa obra hasta diciembre del año 2007. Sin embargo, un año después ustedes, en contestación también remitida a esta casa y con fecha de entrada en registro el 5 de abril del

año 2006 y, por tanto, tras el informe que emitió el Centro de Estudio y Experimentación de Obras Públicas y después de haberse reanudado las obras que estuvieron paradas durante dos meses —porque hoy aquí también hay que recordar que esta obra ya sufrió contratiempos durante su ejecución que dieron lugar a que el Cedex tuviese que realizar esa auditoría— ustedes nos dicen textualmente: Respecto al retraso de la obra se debe indicar que está originado por problemas geotécnicos que han obligado a la realización de nuevos sondeos, ensayos y estudios para poder definir una solución adecuada al problema detectado. Por tanto, ya se sabía de las dificultades geotécnicas existentes en la zona, tal y como ustedes mismos en contestación oficial a esta Cámara reconocían. No entendemos en el Partido Popular cómo en ese informe elaborado por el Cedex, sobre el que ustedes publican, por parte del ministerio, una nota oficial el 21 de diciembre del año 2005, se nos anuncia que la auditoría realizada a la obra ha concluido con resultados positivos y, en esa nota oficial —cito textualmente—, se nos comunica: Que el sistema de aseguramiento de calidad de la ejecución de las obras —quiero resaltarlo— y de los materiales que en ellas se emplean está funcionando de manera adecuada. Es evidente que no fueron capaces de emplear las mejores soluciones, a la vista de que hoy tenemos el tramo cortado al tráfico. Pero hay más. El 20 de abril de 2006, en otra contestación dada por el Gobierno, se nos dice que ha habido alteraciones del proyecto inicial, autorizándose, entre otras, como he citado anteriormente, nuevas formas estructurales y nuevos procesos constructivos para los viaductos de Guarea y La Alcazaba. Es decir, ustedes nos reconocen que ese viaducto sufre modificaciones respecto del proyecto original.

Señora secretaria de Estado, ¿qué informes geotécnicos avalaron las soluciones adoptadas en la ejecución de las obras? ¿Qué informes geotécnicos se barajaron a la hora de elaborar los modificados? ¿Qué causas baraja el Ministerio de Fomento en ese deslizamiento que ha afectado a ese estribo y a la base de esa pila en el viaducto de La Alcazaba y por qué no han sido ustedes capaces de preverlo tras el estudio de la geotecnia del terreno ya que, como he indicado anteriormente, no hacía falta un informe geotécnico de modo exhaustivo porque cualquier persona perteneciente a esa zona ya sabe que los terrenos son tremendamente complejos? ¿Qué medidas se emplearon durante la ejecución de las obras para la estabilización de esos taludes? Algo tan sencillo y tan barato como tumbar los taludes hoy nos hubiese evitado estos problemas. Y algo muy importante, ¿qué tiempo va a emplear el Ministerio de Fomento para solucionar este problema? ¿Puede usted asegurar a los ciudadanos en general, y a los almerienses y a los granadinos en particular, ante estos antecedentes, que la solución se va a mantener en el tiempo, o tendremos en el futuro otros sobresaltos? ¿Cuánto tiempo va a permanecer cerrado al tráfico este tramo en el que el Estado ha

invertido más de cien millones de euros y a cuánto asciende el sobrecoste de esa reparación?

Señora Cruz, los dos modificados de esta obra han supuesto un decremento económico. Y quiero volver a citar una contestación del Gobierno, fechada el 19 de octubre del año 2006. En ella se nos dice que en junio de 2006 se aprueba económicamente el proyecto modificado número uno, lo que supone un decremento económico de 1.172.000 euros. En julio del año 2006 se autoriza la redacción del modificado número dos, con un decremento económico, en este caso estimado, de 244.000 euros. Es decir, el decremento supone la cantidad de 1.300.000 euros sobre los 76.121.000 euros que alcanzaba la adjudicación de la obra. ¿Está ligado este decremento con no haber sido capaz el ministerio de adoptar la mejor solución para estos terrenos? Es evidente que no se eligió la mejor solución y ahora lo sufren los ciudadanos. Señora secretaria, nosotros entendemos que el ministerio tiene que dar explicaciones sobre cómo se está invirtiendo el dinero de los españoles.

El problema de la A-7 atañe a tres provincias andaluzas —Málaga, Granada y Almería— y no es de recibo que esta infraestructura tan importante para la costa andaluza se siga retrasando, sobre todo cuando ustedes hace un año, en campaña electoral, con la ministra de Fomento, la señora Álvarez, a la cabeza, nos prometieron tenerla culminada en el primer semestre del año 2009 y desgraciadamente esa fecha no se va a cumplir. Además, a la vista de los acontecimientos, parece que no vamos hacia delante sino hacia atrás, ya que en estos momentos está cerrado al tráfico un tramo inaugurado hace un año y con más de dos de retraso. Ante todo esto ustedes nos piden paciencia, y esa paciencia nos dicen que la hagamos extensiva al conjunto de la A-7 y que especialmente la tengan los ciudadanos de Motril. Señora Cruz, los ciudadanos de Motril no tienen A-7 ni por el este ni por el oeste y cuando miran hacia el norte se encuentran el viaducto del Guadalfeo, que no está culminado a pesar de que pertenece a un tramo que ya está inaugurado. Por eso, por parte del Grupo Parlamentario Popular, nosotros le pedimos compromiso, eficacia y, sobre todo, una mejor gestión por parte del Ministerio de Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: Turno ahora para el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra su portavoz, señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Gracias, doña Josefina Cruz, secretaria de Estado, en primer lugar, por la petición inmediata —el 2 de febrero— para comparecer en esta Comisión de Fomento para informar de los graves movimientos producidos el pasado 30 de enero en la ladera de la rambla donde se ubica el viaducto de La Alcazaba en el tramo Albuñol-Adra de la autovía del Mediterráneo, la A-7, obra ejecutada por la empresa Ferrovial, que afectó al estribo y a una pila y obligó al cierre inmediato de este tramo de la autovía. Desde el

primer momento del grave incidente los responsables de la empresa Ferrovial de la demarcación de carreteras, el director general de Carreteras y usted, como secretaria de Estado de Infraestructuras, han estado presentes en la zona, han oído las explicaciones de los técnicos y han puesto toda la maquinaria del Ministerio de Fomento para analizar las causas, estudiar las soluciones, ejecutarlas y dar todas las explicaciones debidas a la ciudadanía y a esta Cámara. Gracias por hacer bien su trabajo.

Este invierno, señorías, ha sido muy duro y en esta Cámara hemos hablado repetidamente de temporales, de lluvia y de nieve y sus efectos sobre el tráfico en las carreteras, ferrocarriles o en los aeropuertos. No han sido los únicos problemas que han provocado los tres o cuatro temporales que hemos tenido este invierno, con fuertes ciclones y borrascas. Ha habido numerosos desprendimientos en todas las regiones de España que han afectado a zonas urbanas, a autovías y a otras infraestructuras. Inundaciones y desprendimientos en el norte; en el País Vasco; en Cantabria; en Navarra; en la autovía de Barbanza; en la A-8 en Santander; en la Zumaia-Zarautz; en la autovía minera entre Langreo y Siero por un argallo; en la autovía A-55, en el municipio pontevedrés de Mos; desprendimiento en el acceso a Montserrat; en la AP-7 a su paso por Real de Gandía, etcétera. En la misma provincia de Granada, a la vez que el desprendimiento en la A-7, los ha habido en la carretera de las Alpujarras, entre Torvizcón y Cádiar; en el puente de acceso a Bérchules, que ha sido arrancado de cuajo, y en multitud de carreteras y caminos rurales. En Granada, en el entorno de Sierra Nevada, sobre materiales del llamado manto nevado-filábride, sobre materiales similares o idénticos a los de la A-7, esquistos y micaesquistos lajados, con una alta capacidad de desplazamiento. Si alguien tiene la curiosidad de recorrer los bordes de Sierra Nevada es un magnífico muestrario de formaciones geomorfológicas ligadas a la erosión de laderas, con grandes coladas de solifluxión, taludes, roturas de perfil de equilibrio, etcétera. Yo he hecho muchos años esta excursión con mis alumnos de geomorfología de la Universidad de Granada.

No crean que con esta relación estoy colocándome ni en la posición de mal de muchos, consuelo de tontos, ni en la de la naturaleza manda y no se puede hacer nada contra ella, sobre todo cuando los elementos climatológicos dan alto niveles de lluvia, nieve en cotas bajas y fuertes vientos, que es el caso que nos ocupa. No. Lo que vengo a decir es que la obra pública de grandes infraestructuras lleva aparejada un potencial de altos riesgos, ligados en muchos casos a elementos y características de los materiales, elementos geotectónicos y geomorfológicos, que a veces resultan complicados de resolver de manera definitiva y ante cualquier amenaza. Y ello porque la obra pública y la naturaleza operan sobre umbrales de previsibilidad para evitar, por un lado, los costes desorbitados y, por otro lado, cuándo la naturaleza puede traspasar el umbral que genera una colada,

un desprendimiento o cualquier fenómeno natural. Esta decisión del umbral se toma a diario en cualquier obra, en cualquier edificio, en cualquier puente o presa y normalmente está estipulado el riesgo que se debe asumir, pero sepan que el umbral es una fina línea, a veces de una unidad de más de lluvia, de nieve o de intensidad de un terremoto. Este pequeño umbral puede llevar al desastre más absoluto o a un susto sin consecuencias visibles.

Un catedrático de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Granada, el profesor Juan de Oña, ha declarado recientemente en un medio de comunicación de Granada: El problema de la A-7 es que está en un terreno muy complicado. Si se construye sobre este tipo de terrenos siempre se tiene ese riesgo. A esto agrega que el terreno es el que hay y había dos soluciones; que eran hacer la carretera o no hacerla, y se optó por la más valiente. También reconoce que todos los deslizamientos en carretera tienen solución; con técnicas —dice— de anclajes o micropilotes se solucionan estos problemas. Aquí hemos escuchado que la portavoz del Grupo Parlamentario Popular rápidamente, en un renglón, ha dicho que esto es sencillo de resolver: tumbar los taludes. Claro, tumbar los taludes, convertir a Andalucía en Castilla-La Mancha o en Extremadura, llana, y así no hay problema. ¿Qué obra pública mejor se sostiene donde no hay ramblas? ¡Qué maravilla! ¡Fantástica ingeniería para el futuro! No, señorías, aquí había un riesgo evidente, un riesgo que estaba como un vicio oculto, que no se detectó en el momento en que se hizo la planificación, la ejecución y el control.

El otro tema que quiero explicar es el de la responsabilidad, para evitar un debate, si me lo permiten, torticero, en el que los políticos no ganamos nada y demostramos una insolvencia tremenda. Si una obra no va bien, tiene un accidente o los resultados no son los previstos, todos los ciudadanos saben que el responsable es la empresa que la ha hecho y el técnico que la ha diseñado. A nadie se le ocurre, en la sociedad civil, culpar al que la encarga y la paga. En la obra pública se da una peculiaridad, y es que la Administración encarga el estudio informativo, se hace la declaración de impacto ambiental, se somete a exposición pública, se realiza el proyecto constructivo, se licita, se adjudica, se siguen las obras, se aprueba el modificado y reformado si son necesarios, y se recepciona. La Administración, en todo ese recorrido, se hace acompañar de sus propios técnicos y por otras empresas de supervisión para garantizar técnicamente que se están haciendo las cosas como es debido y de acuerdo con lo estipulado en el proyecto. Máximas garantías, pero los accidentes, en un muy pequeño porcentaje, continúan. Esto ocurre en todas las administraciones, en todas las regiones, y cuando ocurren incidencias se pide a la empresa adjudicataria que las resuelva o, si ya no está en periodo de solicitarlo, se hace el reformado, el modificado o la obra nueva que sea necesaria. ¿Quién es el culpable de un incidente concreto? Depende en qué momento de la obra, con qué proyecto, en qué

condiciones. ¿Es que vamos a ligar aquí todo a la vez? ¿Es lo mismo el tramo de Almuñécar/Taramay, cuando se estaba ejecutando el viaducto, o el viaducto de Rules, en la A-44, en plena obra, cuando no ha sido recepcionada, cuando no ha sido entregada a la Administración, que en esta que ha sido entregada y había pasado los controles? Señorías, en mi opinión, cada una de esas circunstancias es distinta. Hay una responsabilidad, en cualquier caso, compartida entre todos los protagonistas del complejo proceso de la construcción de una gran infraestructura pública. No cabe solo decir que usted hizo el proyecto y lo adjudicó, empezó el viaducto, y usted es el culpable, porque en este caso, con la intervención de la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el proyecto que dice ella que estaba mal diseñado, lo aprobó el Gobierno de Aznar, lo aprobó Álvarez-Cascos, y lo inició. Sería miserable —reitero— que este portavoz socialista hiciera esta lectura en esta Cámara. Pero al menos reconózcanme que, en el ámbito temporal, el que era responsable del ministerio tiene una responsabilidad compartida. ¿Por qué no tumbó, si es la solución tan fácil, los taludes el señor Álvarez-Cascos? ¿Por qué no los tumbó en Asturias, en Gijón, en Unquera o en Llanes? Tenía sitio donde tumbar todo lo que quisiera. El señor Álvarez-Cascos no es de la escuela de la portavoz del Grupo Popular, pero el señor Álvarez-Cascos tampoco tumbaba taludes. Sería porque no sabía hacer su trabajo y siempre se busca a los más torpes para hacer los grandes proyectos. Repito, es miserable hacer una lectura echándole la culpa a Álvarez-Cascos. Sería miserable por mi parte y no lo voy a hacer porque la responsabilidad, en todo caso, es compartida entre todos los que participan en una gran obra pública. También tiene responsabilidad la Administración, que supervisó y dio por buena esta obra. Sin embargo, la responsabilidad política de ambos está apoyada en estudios técnicos, en solvencia de empresas constructoras y en los ingenieros que la dirigen o lo supervisan. En cualquier caso, señoría, el deseo de cualquier Administración es hacer las cosas bien, en el plazo necesario, por el coste económico ajustado al proyecto y hasta aquí se puede llegar. No se puede convertir hacer oposición —utilizando una palabra que ahora se usa mucho— en la obscenidad de culpar al ministro o ministra de turno de un desprendimiento o de un accidente. Es obsceno y desvergonzado, a menos que se demuestre que no se pusieron los medios adecuados por decisión política o se recortó un presupuesto con mala fe manifiesta. Estamos ante un incidente grave, es cierto, que afecta a una autovía que lleva años sin terminarse, en terrenos complejos, también es verdad.

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

El señor **PEZZI CERETO**: Termino, señor presidente.

Los socialistas pedimos que se investigue, se diagnostique, se pongan las soluciones y se resuelva en el menor

tiempo posible. Si esto es un aviso para otros viaductos que se están construyendo en la zona, que se revisen de nuevo, pero, por favor, dejemos en la ejecución material de la obra pública las banderías, porque para cualquiera de nosotros es pan para hoy y hambre para mañana, y para los ciudadanos es un motivo más para desconfiar de todos nosotros y dar pábulo a salvadores y saltabates.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra, de nuevo, la señora secretaria de Estado, la señora Cruz Villalón, para dar respuesta a los grupos.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Quiero dar las gracias a la portavoz del Grupo Popular y al portavoz del Grupo Socialista por sus intervenciones. Trataré de sintetizar las cuestiones que se han planteado y la posición del Gobierno en relación con este asunto.

Creo que he dejado claro desde el primer momento por qué había pedido esta comparecencia. Nosotros entendemos que no estamos ante un incidente cualquiera de una infraestructura viaria en servicio, estamos ante un incidente al que hemos dado su importancia. Por esa misma razón yo estoy aquí, haciendo mi trabajo de informar a la Cámara sobre lo que estamos haciendo y técnicamente se están realizando todos los trabajos. Yo he informado aquí de las cuestiones más directas e inmediatas vinculadas en parte a esta obra, en parte a este viaducto en explotación, pero lógicamente en el ministerio he informado de las actuaciones de carácter inmediato que se han tomado para resolver el problema y poder volver a abrir al tráfico este viaducto. Pueden estar seguros los señores diputados, unos y otros, que estamos haciendo una reflexión en profundidad para, a partir de este incidente, qué otras medidas y qué otras actuaciones tenemos que tomar. Nosotros aprendemos cada día y los técnicos están aprendiendo en el desarrollo de su trabajo, y desde este Gobierno, como responsables políticos, queremos tomar las decisiones que ayuden a evitar situaciones similares en el medio o largo plazo.

Quería contestar alguna de las cuestiones que se han planteado porque entiendo que la representante del Grupo Popular en parte ha mezclado diferentes cuestiones. Hay una cuestión de punto de partida a la que ha hecho referencia el representante del Grupo Socialista, y es que aquí hay una decisión política de construir de forma continuada la A-7 desde la frontera francesa hasta Algeciras. Todavía faltan algunos tramos en la Comunidad Valenciana, pero fundamentalmente falta por construir el tramo del que estamos hablando. Hay una decisión política que se toma a comienzo de los años noventa, y a partir de ahí comparto con el diputado socialista que hay un proceso donde hemos intervenido distintas administraciones, pero sobre todo tiene que quedar meridianamente claro para los ciudadanos que la ejecución de una obra pública se hace con las mejores condiciones de seguridad que la tecnología en cada

momento nos permita. Así se han hecho los estudios geotécnicos y así se ha hecho el proceso constructivo de esta obra. Eso no quiere decir que si en el momento actual, y así lo estamos haciendo nosotros, ante un incidente de este tipo hay que proceder a una revisión de los viaductos en construcción en la A-7, nosotros ya hemos dado instrucción para que así se haga. No estamos hablando hoy de ese asunto, pero nosotros hemos tomado la decisión, ante el incidente que aquí se ha producido, de proceder a la revisión de los viaductos existentes y de los viaductos en construcción a lo largo de aquellos terrenos que comparten características similares del que estamos hablando. Bien es cierto que en este tramo hay otros dos viaductos y que en el modificado al que S.S. ha hecho referencia, se modificó también el viaducto que pasa por la rambla de Guarea y ahí no hemos tenido ningún problema. Por tanto, nosotros estamos trabajando con los mayores márgenes de seguridad que en este momento la tecnología nos permite. Puedo garantizarle a la señora diputada, en relación con el planteamiento que ha hecho respecto a los informes geotécnicos iniciales cuando se planteó el modificado al que ha hecho referencia, que se han hecho con todas las garantías de la parte geotécnica y de la parte constructiva en ese momento.

Siempre que se habla de modificado parece que hay una sombra sobre el contenido de los mismos; si son muy caros porque son muy caros, y en este, porque ha habido una detracción de un millón de euros, se cuestiona si el modificado era el adecuado o no, porque ha habido una detracción de 244.000 euros en una obra. Lo único que eso demuestra, señoría, es que cuando se hace un modificado se analiza de nuevo el coste de la solución propuesta y el coste de la solución inicial. Por tanto, esa presunción de que el modificado presume otros intereses, yo creo que tendríamos que verlo a la luz de todos y cada uno de los modificados que se van aprobando. Al menos en la etapa en la que yo soy responsable en el Ministerio de Fomento —no puedo hablar más que de esta, no puedo hablar de anteriores— todo modificado que se realiza es en función del interés general y de la mejora de la calidad constructiva de las actuaciones en curso. No entraré tampoco en muchos detalles sobre cuál fue el modificado autorizado con el cual se modificó el proceso constructivo tanto de los puentes de La Alcazaba como de Guarea, puesto que en un caso ha funcionado con normalidad y aquí hemos tenido este incidente, que nosotros valoramos como un fenómeno de importancia y que lo estamos investigando hasta sus últimas consecuencias para tomar las decisiones técnicas que haya que tomar en aquel ámbito, como acabo de indicar. Yo no me atrevería a hablar —no soy técnica como la señora diputada— con tanta seguridad, después de lo que he escuchado a los técnicos sobre este tema, de la simplicidad de las decisiones que había que tomar o de los procesos constructivos que había que tomar. El diputado del Grupo Socialista lo ha explicado con mejores palabras,

y yo no voy a insistir en cuestiones de carácter estrictamente técnico.

Por lo que a la responsabilidad política hace referencia, que es por lo que yo estoy aquí, le puedo garantizar que nosotros hacemos un seguimiento riguroso para que nuestras infraestructuras se construyan con las mejores condiciones de seguridad, tanto en el proceso constructivo como en el momento de la puesta en explotación. Para eso le he hecho referencia a cómo, una vez que tenemos la infraestructura en explotación, existe un sistema de seguimiento de todos los viaductos y también de los túneles —que no es el caso hoy— que se encuentran en explotación, es decir, que nuestro objetivo es que nuestras obras, una vez que se han terminado, se mantengan en las mejores condiciones. Lo que quiero transmitirle a la señora diputada del Grupo Popular es que en el momento en que se tomaron las decisiones fueron las decisiones técnicas adecuadas para las actuaciones que se estaban tomando, y que garantizaban la calidad del proceso constructivo. Si ahora se ha detectado que, como consecuencia de una concatenación de causas, que todavía se están estudiando —y yo no me atrevería a simplificar en esta comparecencia—, se ha producido este deslizamiento de una ladera natural, de unas ramblas —no estamos hablando de un talud que se haya construido durante el proceso de construcción de una carretera—, reforzaremos —y ya lo hemos indicado— los mecanismos de control, de vigilancia e incluso si es necesario de modificación, a instancias de la Administración, de los que se encuentran en construcción.

También quería aclararle algo a la señora diputada porque creo que ha mezclado algunas cosas y no es adecuado hacerlo. Cuando ha hecho referencia al incidente —efectivamente la obra estuvo parada dos meses, desde octubre hasta diciembre de 2005, por una decisión del director general de Carreteras porque hubo una denuncia de un trabajador sobre la calidad de los aceros utilizados en la obra; no estamos hablando de otra cosa— y ha hecho referencia a la calidad de los materiales en la ejecución de las obras, quiero recordarle que lo que se estaba cuestionado era la calidad del acero que se estaba utilizando en esa obra. No se estaba cuestionando otra cosa en ese momento. ¿Qué hizo el director general de Carreteras como responsable político? Paralizar la ejecución de las obras en octubre de 2005, encargar al Cedex que analizara la calidad de los aceros que se estaban utilizando, y con los informes positivos del Cedex se reiniciaron las obras dos meses después, pero en ese momento no se estaba cuestionando la calidad de los terrenos. No se habla de calidad, se habla de materiales, pero no confundamos, en ese momento el material del que se estaba hablando era del acero que se estaba utilizando en la construcción; no se estaba cuestionando la calidad de los materiales naturales de los esquistos que estaban en la ladera. Creo que es preciso aclarar que se paralizan las obras dos meses —o cinco si hubiese sido necesario— porque hay una denuncia de un trabajador —no de otra persona—, que dice que la calidad

del acero que se está utilizando no es el adecuado. La decisión política fue paralizar las obras, encargar un informe independiente al Cedex y, a la vista de sus resultados, reiniciar las obras. Pero estamos hablando solamente en ese caso de la calidad de un material que era el acero. Por tanto, deberíamos evitar confundir unas cuestiones con otras. Deben explicitar en cada caso de qué estamos hablando, qué estamos contestando en una pregunta parlamentaria, y qué informes técnicos estamos recabando en cada momento ante un problema —ahora yo diría ficticio— creado en aquel momento por un trabajador de la obra.

Una de las cuestiones que me plantea la diputada es la eficacia de la utilización de los recursos públicos. En ello estamos, señoría. Nosotros sabemos que estamos haciendo una obra pública de alto coste, particularmente en esta zona, pero siempre se estudia y se analiza con cuidado la utilización de nuestros recursos. Nuestros recursos son suficientes pero nuestras necesidades son más y, por lo tanto, uno de los objetivos de nuestro trabajo es encontrar la eficacia en la utilización de nuestros recursos. Eso es una responsabilidad política y en ello, señoría, estamos decididos a trabajar. Eso se analiza, y precisamente estamos haciendo algunas reflexiones en ese sentido, no sobre la calidad sino sobre la eficacia de los recursos que estamos poniendo en la obra pública. Esa es nuestra principal responsabilidad y el mandato que tenemos de los ciudadanos. Tenemos que hacer las mejores obras con el mejor ajuste de nuestros recursos.

Ustedes han cambiado el discurso. En algún momento han dicho que nosotros estábamos reduciendo recursos en la A-7. Ustedes saben que los recursos que están destinados a la A-7 son los necesarios para la construcción de esta infraestructura, y el coste de estos recursos será diferente según las zonas en las que estemos trabajando. Deben tener la absoluta garantía y seguridad de que en cada caso —y usted lo ha puesto de manifiesto—, en cada modifico, en cada obra que se licita y que se ejecuta se están ajustando los recursos económicos a la obra que se está poniendo en marcha porque esa es nuestra primera responsabilidad y en eso estamos trabajando.

Después se han hablado de otras cuestiones de carácter general. Si quiere, posteriormente, puedo aclararlas.

El señor **PRESIDENTE:** Para puntualizar o aclarar alguna cuestión concreta abrimos un breve turno. Tiene la palabra para ello la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora De Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ:** Permítame, en primer lugar, puntualizar al portavoz del Grupo Socialista. Yo no he querido emplear un término demasiado técnico. Por tanto, cuando he utilizado el término tumbar los taludes no me refiero a poner Andalucía como Castilla-La Mancha sino a dar la pendiente adecuada para que el talud no se caiga.

Señora secretaria, esta obra ha sufrido numerosos incidentes. Como mínimo uno, como usted ha mencionado, durante su ejecución y dos tras su recepción. Hay que recordar también un primer incidente al día siguiente de su inauguración, prácticamente al mismo tiempo en que estuvo allí la señora ministra de Fomento. Permítame que haga hincapié en el término recepción. Ese término implica el visto bueno y la conformidad por parte del Ministerio de Fomento. Por tanto, conlleva una responsabilidad política. Usted nos ha dicho también que los estudios geotécnicos se hicieron con todas las garantías. A la vista de lo evidente, esas garantías o no fueron suficientes o han fallado. Estamos ante un tramo que ha requerido una inversión de 11 millones de euros por kilómetro cuando la media nacional está en 4,4 millones de euros. Si el tramo así lo precisa, por parte del Partido Popular estamos encantados con que se haga la inversión necesaria, pero una inversión tan importante requería un mejor control por parte de los responsables del ministerio, y que conste que en ningún caso cuestionamos la profesionalidad de las constructoras españolas, que son de primerísimo nivel. Lo que cuestionamos, a la vista de los resultados, son los controles que ha ejercido Fomento.

Me gustaría que usted se pronunciase sobre dos variables: sobre el tiempo y sobre el sobre coste. Quisiera que nos informara de cuánto tiempo vamos a tener este tramo cerrado al tráfico y de cuánto va a costar la solución que está a punto de plantearse. Permítame también que le pregunte por qué no invirtieron más dinero en estabilizar los terrenos, si hubiese sido necesario, como se ha puesto en evidencia. ¿Por qué no se adoptó esa solución tan sencilla —aquí voy a matizar— de tumbar los taludes, es decir, de darle una mejor pendiente a esos taludes para evitar que unas lluvias o cualquier otro incidente se los pudiese llevar por delante? ¿Por qué no se planteó en su momento esa cimentación profunda para evitar el apoyo sobre unos terrenos inestables, como se ha demostrado? Es más, ahora se va a ir a esa cimentación profunda y esta nueva solución que tenía que haberse tomado al principio va a suponer, a nuestro modo de ver, un sobre coste muy importante. Desde luego, algo se ha hecho mal. Si los terrenos son muy complicados, Fomento debió poner encima de la mesa distintas soluciones para que esos terrenos no se moviesen, sobre todo cuando se está invirtiendo dinero que es de todos los españoles. Ahora estamos ante una solución tremendamente complicada, ante un reto muy importante para los ingenieros que tienen que concebir esa solución y ante una solución, como he reiterado antes, que tiene un sobre coste muy importante.

Quiero repetir en último lugar que no es lógico que una infraestructura tan costosa haya tenido dos importantes incidentes tras su inauguración, y vuelvo a resaltar tras su inauguración, puesto que ello implica la recepción por parte del ministerio con el consiguiente visto bueno. Por tanto, hoy aquí no se trata de hacer valoraciones técnicas, sino que lo que pedimos son responsabilidades

política sobre los controles que ha tenido que ejercer el ministerio.

El señor **PRESIDENTE**: Turno ahora para el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra su portavoz, el señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Fíjense ustedes, dos políticos de dos partidos grandes, un ingeniero y un geomorfólogo. El ingeniero ve taludes donde el geomorfólogo ve vertientes. Yo me he traído aquí el puente, SS.SS. pueden verlo. Si todas las ramblas por donde pasa un puente las convertimos en taludes, es que no sabemos de lo que estamos hablando. **(La señora De Santa Ana Fernández: ¡No digo eso! No me quiere entender.)** Es una vertiente natural que se ha formado durante millones de años por la acción de la naturaleza. **(La señora De Santa Ana Fernández: ¡No digo eso!)** Cuando llegamos a un viaducto, ¿quieren ustedes aplanar esa vertiente? Hombre, ¡por Dios santo! Talud es un talud artificial hecho en el borde de una carretera rompiendo la naturaleza y ese talud tiene que tener una inclinación para buscar el perfil de equilibrio y que no haya desplazamiento, pero una cosa es un talud artificial en una obra pública y otra cosa es una vertiente de una rambla. Aunque se sea ingeniero, hay que saber un poquito de geomorfología. Desde luego, yo en geomorfología de primero de carrera no la dejaría pasar, señora De Santa Ana, no la dejaría pasar, no se examine conmigo en la Universidad de Granada. Usted está diciendo una barbaridad, es usted una insensata cuando dice que aquí los problemas de los taludes se resuelven tumbándolos cuando de lo que estamos hablando es de una rambla natural, de un río, de una rambla que tiene agua en el tiempo que sea. Venir aquí de político, que es de lo que estoy yo aquí, no de geomorfólogo, y dar soluciones diciendo sencillamente: tumbé usted los taludes, me parece inaceptable. ¿Pero es que los ingenieros, los geólogos, todos los que han participado, son todos unos incompetentes? ¿Es que todos los de Ferrovial son unos saltabalates. ¿Es que todos los del Cedex no sabían la solución tan sencilla que acaba de dar la diputada? Nombrémosla algo porque ha encontrado la solución de la obra pública: Volcar los taludes. Esto pasará a la historia de la ingeniería de Caminos, Canales, Puertos y todo lo demás. Aquí hay que venir a decirle al ministerio que se ha producido un incidente que no se había podido predecir por todos los técnicos de todas las compañías que han participado. Se ha producido. ¿Se han puesto los medios para resolverlo? ¿Puede volverse a producir? ¿Hay riesgo para las personas? ¿Hay riesgo para el uso público? Si se asegura eso, políticamente esto está bien hecho y nosotros creemos que la secretaria de Estado ha ido al problema el mismo día. Ha pedido la comparecencia dos días después, está aquí dando explicaciones. ¡Chapó! Ha hecho usted bien su trabajo y en este tema no hay ninguna duda de que se ha comportado como

esperan los ciudadanos de una administración responsable.

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): Señorías, no voy a entrar en algunas de las cuestiones técnicas que los diputados han planteado y voy a comentar algunas cuestiones de carácter general planteadas por la representante del Grupo Popular, que ha hablado de dos temas: Quiere que le dé el tiempo y que le diga cuál es el sobrecoste. Ella misma acaba de decir que está a punto de darse la solución, que se han discutido soluciones técnicas y que se está cerrando. Yo le he adelantado algunas cuestiones, pero son cuestiones técnicas, la solución final está cerrándose y S.S. debe saber que, mientras no tengamos cerrada la solución técnica, no tendremos cerrado el coste que puede suponer la misma para el ministerio. Por lo tanto, una cosa va con la otra. En cuanto al tiempo, a mí me han dado una fecha, pero no la voy a dar aquí; yo no la he preguntado, pero me la han dado. No obstante, a mí no me preocupa ahora mismo la fecha, sino que el problema se solucione, que el viaducto vuelva a abrirse en condiciones de seguridad, y para ello nosotros pondremos nuestro esfuerzo y los técnicos el suyo, para que en el momento en que se abra sea con todas las condiciones de seguridad. Por tanto, no quería preguntarla, pero me la han dado. Repito, señoría, que yo anunciaré la fecha con antelación, pero creo que no debe ser esa la obsesión ni la preocupación, sino que hay que buscar la solución.

Mezcla otras cuestiones. Por una parte dice que por qué no hemos puesto más dinero para estabilizar. Desde nuestro punto de vista, no era una cuestión de dinero. La diputada dice que nosotros tenemos que garantizar que los terrenos no se muevan y eso es pedirnos casi, casi tanto como tumbar las laderas. Nosotros no podemos garantizar que unos terrenos que tienen unos movimientos naturales no se muevan. Lo que estamos haciendo es trabajar en la solución para que esta ladera concretamente no se mueva y para revisar las otras laderas de la rambla por si es necesario —no digo a priori que lo sea— reforzar los instrumentos de controles geotécnicos o los instrumentos de construcción.

Volviendo a las preguntas que se han hecho, entiendo que hemos puesto los medios que eran necesarios. Por una parte, la diputada dice que le parece bien, o sea, que el coste de esta obra es el que tiene, y de pronto hace una acusación de que se están utilizando mal los recursos y a continuación se cuestiona si un millón de euros está incidiendo en una gestión mejor o peor de la obra. Esas tres cosas juntas, señora diputada, son contradictorias, pero las lanza, unas por una parte y otras por otra. Los recursos eran los necesarios para hacer la obra en las condiciones que necesitaba y todas y cada una de las

actuaciones se analizan a la luz de esa situación. Se podía haber previsto, aunque nosotros entendemos que era difícil hacerlo, pero en el momento en que se hicieron los estudios geotécnicos para realizar esta obra se pusieron los instrumentos y la obra finalmente se hizo, porque usted ha hecho una serie de afirmaciones técnicas diciendo que se tenía que haber hecho entonces lo que ahora se ha hecho. Es como los economistas, que siempre predicen el pasado. Qué quiere que le diga, a usted le resulta muy fácil. En el Ministerio de Fomento no sé si tenemos los mejores, pero debemos tener algunos de los mejores ingenieros del país y las empresas privadas también y ellos llevan tiempo analizando y buscando la mejor solución para que dentro de nuestra capacidad y de nuestros conocimientos tecnológicos podamos asegurar que este tipo de incidentes no vuelvan a producirse, pero tampoco en este tema, señorías, nosotros somos Dios.

El señor **PRESIDENTE**: Finalizada la intervención de la señora secretaria de Estado, damos por concluida su comparecencia, agradeciéndole sus informaciones y sus respuestas.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF), (GONZÁLEZ MARÍN), PARA INFORMAR SOBRE EL MAL FUNCIONAMIENTO DE LAS CERCANÍAS EN CATALUÑA DURANTE LOS ÚLTIMOS MESES Y DE LOS INCIDENTES EN EL FUNCIONAMIENTO EN DISTINTAS LÍNEAS EN EL MES DE JUNIO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 212/000074.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con el orden del día y damos la bienvenida al presidente del ADIF, don Antonio González Marín, para informar sobre el funcionamiento de las cercanías en Cataluña durante los últimos meses y de los incidentes en el funcionamiento en distintas líneas en el mes de junio.

Les ruego que tomen asiento, y para sustanciar la comparecencia tiene la palabra don Antonio González Marín, presidente del ADIF.

El señor **PRESIDENTE DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF) (González Marín)**: Señorías, comparezco en esta Comisión de Fomento a petición del Grupo Parlamentario Catalán para informar sobre el funcionamiento de infraestructuras y, específicamente, sobre los incidentes en el funcionamiento de varias líneas acaecidos en el mes de junio.

Por seguir el orden en relación con lo que se pregunta, las incidencias más destacables —en cuanto se refiere obviamente a las infraestructuras que es el ámbito en el que tiene sus competencias ADIF— en el mes de junio

de 2008 fueron las siguientes: en primer lugar, el día 7 hubo una incidencia concretamente en Castellbisbal, una avería de CTC. El día 8 hubo una avería de tarjeta y relés también en el CTC, en este caso concreto en el tramo Vic-Balañá. El día 17 hubo una ocupación temporal de circuitos que provocó una pérdida de telemando y de comprobación en Sant Andreu Condal; la causa concreta fue básicamente el temporal de lluvias que en ese día se había producido. El día 20 de junio hubo un enganche de pantógrafo, una avería de electrificación, en el tramo Sant Vicenç de Castellet-Manresa. El día 27, una ocupación de circuitos en la bifurcación marina, en los túneles urbanos de Barcelona, que se autonormalizó de inmediato; las causas no fueron conocidas porque no hubo lugar siquiera a que interviniera la brigada de mantenimiento. El día 26 una locomotora diésel provocó un incendio de cables en el túnel de Martorell y, para terminar, el día 30 de junio hubo una ocupación del circuito de vía de Plaza de Cataluña por derivación de un lazo de alimentación, presumiblemente por algún contacto debido a algún elemento metálico no determinado.

En esta comparecencia sobre el tema del funcionamiento de infraestructuras, me gustaría recordar, señorías, que desde la pasada legislatura estamos inmersos en una transformación profunda de las infraestructuras ferroviarias en Cataluña con el objetivo de dar respuesta a la demanda de movilidad de los ciudadanos y también a las necesidades de transporte de mercancías, de forma que, además de introducir mejoras y modernización en las infraestructuras existentes, permitan ampliar su capacidad con visión de futuro. Por ello estamos realizando seguramente el mayor esfuerzo inversor en infraestructuras ferroviarias en la historia de Cataluña, como más adelante les voy a detallar. Esa transformación se lleva a cabo de forma planificada, tal y como se recoge en los contenidos del PEIT y va a dar respuesta efectiva a las grandes cuestiones de esta comunidad autónoma en materia de transportes, tales como la reestructuración de la red convencional, de manera muy particular en lo que afecta a la prestación de los servicios de cercanías en el área metropolitana de Barcelona, la movilidad de los ciudadanos no solamente en el ámbito urbano sino también en el área metropolitana, la inserción de las principales áreas urbanas de Cataluña en la red ferroviaria de alta velocidad y su interoperabilidad con el resto de la red española y europea, así como la dotación de unas infraestructuras ferroviarias adecuadas para atender la demanda del tráfico de mercancías en condiciones de competitividad con otro modo de transporte más seguro, menos contaminante y medioambientalmente más sostenible. Pero, señorías, los resultados y beneficios de una política de esta magnitud solo pueden llegar a los ciudadanos en el medio plazo, cuando las infraestructuras están ya en servicio; en la fase de construcción, comúnmente, lo que generamos son disfunciones y problemas por los que reiteradamente —y lo diré una vez más— pedimos disculpas a los ciudadanos, que son al final los sujetos pasivos de este tipo de problemas.

En Cataluña, señorías, queda mucho trabajo por hacer en materia ferroviaria, especialmente en materia de cercanías y de red convencional. Primero, el de Barcelona es el segundo núcleo de cercanías en importancia de España con más de 400.000 viajeros, seis líneas y 447 kilómetros de red. Segundo, cuando este Gobierno asumió sus responsabilidades en 2004 el estado de la red era muy deficiente debido a la aguda falta de inversión de años precedentes que se está paliando en la actualidad con medios y trabajo. Tercero, ese deficiente estado de la red, sumado a la coincidencia en un mismo corredor ferroviario de las líneas convencionales y de las obras de construcción de la línea de alta velocidad, provocó dificultades en el servicio de cercanías que estamos corrigiendo. Pero es preciso recordar que esa opción de trazado venía definida en un acuerdo de octubre de 2001 pactado, entre otros, por las administraciones autonómica y central en aquel momento, que el nuevo equipo del Ministerio de Fomento asumió en 2004 al objeto de no dilatar la llegada de la alta velocidad a Barcelona Sants. Dicho trazado, como saben, atraviesa una zona densamente poblada, de una geotecnia especialmente compleja, compartiendo tramos con las líneas convencionales de cercanías y ha supuesto además la necesidad de transformar drásticamente la estación de Sants, punto central de las comunicaciones ferroviarias catalanas por las que circulan cada día más de mil trenes con origen y destino en Barcelona y otras partes de Europa.

En definitiva, señorías, dentro de la complejidad que significa la ejecución de estas nuevas infraestructuras, es nuestro propósito, además de trabajar con serenidad y eficacia en su culminación, minimizar las afecciones que se puedan ocasionar en ese complejo período que supone la ejecución de las obras. ADIF está llevando a cabo una tarea inconmensurable en Cataluña, tanto por la importancia de las actuaciones que realizamos y que van a transformar por completo el panorama del transporte ferroviario en Cataluña, como por los recursos que destinamos a ello, quedando patente el innegable compromiso que ADIF y el Ministerio de Fomento han contraído con Cataluña. Desde el punto de vista de los recursos que destinamos a Cataluña, las cifras son meridianamente claras. Desde abril de 2004, ADIF ha invertido 4.193 millones de euros en el sistema ferroviario en Cataluña frente a los 2.156 millones de euros invertidos en los ocho años precedentes. Ello supone una ejecución mensual de 73,5 millones de euros mensuales, frente a los 21,78 millones de euros de la etapa anterior y que, por tanto, significa que hemos invertido 3,3 veces más que esos gobiernos. En 2009 la inversión de ADIF alcanzará la cifra de 1.139 millones de euros en Cataluña, 256 millones de euros más que el año anterior, de los cuales 56,9 millones se destinarán a la red de cercanías estrictamente, 114 millones de euros a la red convencional, de la que también forma parte cercanías, y casi 1.000 millones de euros, para ser exacto 966 millones de euros, a la red de alta velocidad. Además, ejecutaremos trabajo de mantenimiento en la red con-

venencial y de cercanías por importe de 105,5 millones de euros.

El Ministerio de Fomento y el Gobierno de España han asumido, además, compromisos ciertos de inversión que han quedado plasmados en acuerdos y protocolos, o lo estarán en un futuro próximo inmediato, y que quiero apuntar aquí. En el año 2006, el Ministerio de Fomento firma un protocolo con la Generalitat con una vigencia hasta el 2012, en el que se prevé una inversión de 1.850 millones de euros en infraestructuras ferroviarias para cercanías. En desarrollo de este protocolo firmamos también en la pasada legislatura, concretamente en mayo de 2007, un acuerdo entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat que supone una inversión de 110 millones de euros destinados todos ellos a infraestructuras para cercanías de Barcelona. Concretamente, ya en esta legislatura se han licitado o adjudicado todas las obras incluidas en ese acuerdo, en concreto la nueva estación de cercanías Sagrera-Meridiana, el intercambiador de Sabadell Norte, remodelación de la estación de Paseo de Gracia, renovación de estructuras metálicas del tramo Granollers-Massanet, y modernización de la catenaria en Granollers, Mataró y Tarrasa-Manresa. Hemos firmado en octubre de 2008, también como desarrollo del protocolo al que antes me he referido, un convenio entre el Ministerio, ADIF y Seittsa con una inversión prevista de 250 millones de euros, de los cuales 125 se destinan a estaciones de cercanías y otros 125 para infraestructuras de la red ferroviaria de Cataluña, fundamentalmente destinadas a cercanías. Asimismo, en esta legislatura se han consignado para 2009, en el presupuesto del Ministerio de Fomento, 250 millones de euros para inversiones en cercanías de Barcelona, al margen de los 250 millones del convenio que proviene del Fondo de Contingencia, en cumplimiento de la adicional tercera del Estatuto de Autonomía Cataluña que autorizó el Consejo de Ministro el 22 de febrero de 2008.

Por otra parte, y en lo relativo a la inversión en mantenimiento de la red, quiero aportarles las siguientes cifras, que creo que son muy ilustrativas de nuestra política en esta materia. Entre los años 1996-2000, el gasto medio anual por kilómetro de vía de cercanías fue de 25.400 euros y para la red convencional por kilómetro de vía, no de doble vía, 18.300 euros. En el periodo 2000-2004, el gasto medio fue de 28.800 euros por kilómetro de vía de cercanías y de 20.666 por kilómetro de vía convencional. Entre 2004 y 2008 el gasto medio anual ascendió a 59.400 euros por kilómetro de vía de cercanías y 35.000 euros por kilómetro de vía convencional, lo que significa que en la última legislatura hemos más que duplicado, multiplicado por 2,2, el gasto de mantenimiento en cercanías con respecto a la media de las dos legislaturas anteriores y que casi hemos duplicado el gasto medio anual en el resto de la red convencional en Cataluña, concretamente, se ha multiplicado por 1,8.

Este volumen de inversión ha quedado plasmado en importantes actuaciones de la red convencional, soporte de las cercanías, que, si me permiten, repasaré aquí incidiendo en los beneficios que los trabajos realizados también en la alta velocidad suponen para aquella y en cómo todas las actuaciones están estrechamente interrelacionadas. Ese tema lo hemos comentado alguna que otra vez, porque parece que la obra de la alta velocidad lleva de manera intrínseca únicamente actuaciones que afectan a la alta velocidad. Sin embargo, como conocen SS.SS. y yo voy a relatar, las obras de alta velocidad tienen incidencia también directa y muy importante en las redes convencionales, en la red de cercanías específicamente en el caso concreto que estamos aquí hablando, en lo que estamos haciendo, en lo que se ha hecho y en lo que vamos a hacer y, evidentemente, también y de una forma notable en la red de mercancías.

En materia de alta velocidad, desde 2004, el nivel de avance de las obras en Cataluña ha sido más que notable. En solo cuatro años transformamos la línea Madrid-Lleida en una línea de alta velocidad en sentido estricto, ya que desde su inauguración en octubre de 2003 la línea funcionaba a una velocidad de 180 a 200 kilómetros por hora y con el sistema ASFA, con el sistema de las líneas convencionales. Instalamos el ERTMS, de manera que desde octubre de 2006 permite circular a 300 kilómetros por hora y antes, en el mes de mayo, lo había hecho a 280 kilómetros por hora. Además, se corrigieron los defectos constructivos que encontramos en la línea cuando asumimos nuestra responsabilidad y que supusieron un sobrecoste de 105 millones de euros.

Llevamos la alta velocidad hasta Camp de Tarragona desde Lleida en diciembre de 2006, donde se construyó una estación completamente nueva y muy ampliada respecto al proyecto que habíamos heredado. Proyectamos y construimos el cambiador de ancho de Roda de Bará para permitir a los viajeros beneficiarse desde ese momento ya de las ventajas de ese nuevo tramo, con una reducción de los tiempos de viaje hasta Barcelona y hasta la puesta en servicio del tramo restante de esta línea; política que, por otra parte, hemos seguido en las líneas que hemos ido poniendo en marcha, bien poniendo en explotación los tramos que son explotables, desde el punto de vista de la explotación ferroviaria, de una forma coherente, o bien a través de los cambiadores de ancho y de la flota de trenes de rodadura desplazable, haciendo extensiva las ventajas de la alta velocidad más allá de las estaciones concretas a las que llegan las líneas de alta velocidad.

Llevamos a cabo algunos de los trabajos más complejos a los que los profesionales de ADIF y la ingeniería española han tenido que enfrentarse posiblemente nunca, por las características geotécnicas del terreno, la cantidad de infraestructuras existentes en el propio entorno —ferrocarriles de la Generalitat, canalizaciones, redes telefónicas, eléctricas, de agua, etcétera—, la alta densidad de población de la zona por la que cruzaba la línea

y el muy escaso espacio en el que se tenían que desarrollar las obras.

Finalmente, en febrero de 2008 hicimos llegar la línea de alta velocidad hasta la estación de Barcelona Sants. Con ello conectábamos la capital catalana a la red de alta velocidad y cumplíamos con una —entendemos— demanda acuciante de los ciudadanos de Cataluña. Ellos han respondido a nuestro esfuerzo con una notable acogida de esta línea que, según los datos estimados, debe estar por encima de los 4,5 millones de viajeros. Pero quería dar un dato con certeza, que es el dato que es gestionado por ADIF. Las líneas con origen Barcelona o Madrid y destino Zaragoza, Lleida, Camp de Tarragona y entre ellos, el corredor Madrid-Barcelona, en 2004 fueron utilizadas por 6.949 trenes; el año 2008, por 21.216 trenes. O sea, en un periodo de cuatro años el incremento ha sido de 14.267 trenes, un incremento del 205 por ciento, 3,05 veces en número de trenes. El tiempo de viaje, que en 2004 entre Madrid y Barcelona estaba en cinco horas y quince minutos, ha pasado en 2008 a dos horas y treinta y ocho minutos, o sea, se ha reducido el tiempo en dos horas y treinta y siete minutos, el 50 por ciento, ha quedado en la mitad. El número de viajeros que lo han utilizado y las demandas previstas para el año en curso, que se cifran en el entorno o por encima de los 6 millones de viajeros, creo que son una prueba más que evidente de la respuesta de Cataluña a una infraestructura que, además de acercar territorios, vertebrar territorios y genera una riada de riqueza en todo el ámbito y posibilidades adicionales de desarrollo del tejido productivo y de desarrollo económico de la zona de influencia.

La construcción de esta línea, como decía, ha supuesto además importantes beneficios para la red convencional que paso a detallarles. Al hilo de la construcción de la línea de alta velocidad, impulsamos y desarrollamos —construimos— el ramal que une Can Tunis con Castellbisbal, que es la primera línea de tráfico exclusivo de mercancías de doble ancho que existe en el Estado. El ramal permitió la supresión del tráfico de mercancías hacia Barcelona por Vilanova, liberando capacidad en la línea C2, concretamente en los términos de Calafell, Cunit, Cubelles, Sitges, Garraf, Castelldefels, Gavá, Viladecamps, Bellvitge y L'Hospitalet, y eliminar el paso de mercancías por zonas urbanas en las poblaciones por las que discurren esta línea y la línea C4, en concreto El Papiol, Molins de Rei, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Cornellà y L'Hospitalet.

La creación de un corredor específico para la alta velocidad en los accesos a Barcelona ha detruido de la red convencional los tráficos de larga y media distancia, liberando más capacidad para los servicios de cercanías y permitiendo incrementar la actividad ferroviaria de contenedores con origen y destino en el puerto de Barcelona. Además, al tiempo que se han ido desarrollando las obras de entrada de la alta velocidad en Barcelona, se ha ido soterrando parte del recorrido de la vía convencional, de forma que en la actualidad municipios como

El Prat han ganado para sus ciudadanos el corredor por el que antes discurrían las vías convencionales. En alta velocidad se trata de la integración urbana más larga de las acometidas hasta la fecha, pues los tramos de acceso a Barcelona tienen una longitud de 12,6 kilómetros, de los cuales 8,4 discurren soterrados. El Prat, por ejemplo, ha recuperado 30.000 metros cuadrados de terreno para uso y disfrute de la ciudad gracias a los trabajos llevados a cabo por y con la alta velocidad.

Actuaciones en instalaciones de seguridad, por ejemplo, en Castellbisbal-Can Tunis, el tercer carril de Can Tunis, Lleida, Barcelona Sants, San Vicente-Castellbisbal y la supresión del cambiador de Lleida. La estación de Sants merece una mención especial en lo que a mejoras de la red de cercanías se refiere. La nueva estación, en la que en este momento llevamos invertidos 241 millones de euros, dispone de 14 vías, de las que 8 son convencionales, que están totalmente remodeladas y que se destinan fundamentalmente a cercanías. En términos de equivalencia, más de 140 millones de euros de esta inversión tienen como destinatario casi exclusivo las cercanías. Una obra complementaria que se ha realizado, la relativa a los aparcamientos de la estación, hoy asciende a 928 plazas de nueva creación que, sumadas a las 163 para vehículos ya existentes y 254 para motos y bicicletas, hacen un total de 1.345 plazas frente a las 650 inicialmente previstas para coches, con lo cual también hemos más que duplicado la capacidad que, como digo, es utilizable o es susceptible de ser utilizada para los distintos operadores, tanto para cercanías como para media y larga distancia.

La nueva infraestructura tiene además una importancia extraordinaria porque incorpora las últimas tecnologías ferroviarias, desvíos de última generación, catenaria, enclavamientos electrónicos, etcétera, que sustituyen —me estoy refiriendo a la red convencional— infraestructuras de casi cuarenta años de antigüedad. De esta manera, cuando concluya la remodelación integral en curso, Sants será sin duda alguna una de las estaciones más modernas de España y la puerta ferroviaria de entrada a España desde el resto de Europa. Igual que en Sants, la estación de El Prat también es un paradigma de cómo la red convencional, y especialmente las cercanías, se están modernizando al paso y con las inversiones de la alta velocidad. Se ha construido una nueva estación soterrada para cercanías —también para alta velocidad—, usada hoy solamente para cercanías, en la que solo en la vertiente convencional se han invertido 87 millones de euros, fiel reflejo de la importancia que ADIF, que el ministerio, confiere a esta red y de nuestro compromiso con un servicio de cercanías de calidad para los ciudadanos. La estación tiene cuatro vías de cercanías y otras cuatro de alta velocidad; cuenta con una superficie de 23.560 metros cuadrados; está dotada de los medios más modernos y es completamente accesible para personas discapacitadas.

Otra actuación de alta velocidad con incidencia directa en la red convencional, y específicamente en cercanías,

es el caso de Vilafranca del Penedès, en la que también hemos realizado un importante esfuerzo de modernización, integración y soterramiento del ferrocarril en la ciudad, en la remodelación de la estación ferroviaria y en la mejora de las instalaciones de seguridad y señalización de la línea convencional. Del total de la inversión realizada en este punto, 21 millones de euros se han destinado a mejorar la red cercanías, como decía, en cumplimiento de nuestro compromiso con ese servicio. Así, la integración del ferrocarril en la ciudad ha permitido soterrar la línea convencional, lo cual también genera ventajas entre los ciudadanos al obtener una superficie equivalente a 10.756 metros cuadrados, construir más de 4 kilómetros de vías y hacer permeable el paso entre ambas zonas de la ciudad con seis pasos superiores sobre la traza. Los ciudadanos de Vilafranca disfrutaban de estas instalaciones y aún trabajamos con el ayuntamiento en una segunda fase que permitirá cubrir la vía férrea actual y la traza de la línea de alta velocidad mediante la instalación de una losa superior de 1.318 metros de longitud. Una vez concluida esta actuación, Vilafranca dispondrá de 87.000 metros cuadrados para uso público, gracias a una traza ferroviaria perfectamente integrada en el entorno y mucho más permeable.

Si estos datos representan las mejoras ya logradas, quiero hacer hincapié también en las que estamos trabajando para la red convencional con las obras hoy en curso. Actualmente se encuentran en construcción 23 tramos de plataformas entre Barcelona-Sants y Figueras, y algunos de ellos discurren paralelos a la vía de la red convencional, lo que ha originado modificaciones en esta, que en la mayor parte de los casos supondrán actuaciones de modernización y mejora también para cercanías. Los trabajos que se desarrollan en el subtramo Sagrera-Nudo de la Trinidad, sector Sagrera, permitirán liberar la superficie actualmente ocupada por instalaciones ferroviarias, lo que permitirá construir la futura estación de la Sagrera. Dentro de esta obra se contempla además la remodelación de la cabecera norte, de ancho convencional, de la estación de El Clot, modernizando aparatos de vía, electrificación e instalaciones de seguridad, incluyendo un nuevo enclavamiento electrónico para la Sagrera.

En el marco del acuerdo de 2002 se construirá una nueva terminal intermodal en la Sagrera, con varios niveles, estando uno de ellos dedicado exclusivamente a la red convencional, con ocho nuevas vías y cuatro andenes, más sus correspondientes conexiones con la red de metro y de autobuses de Barcelona. En el subtramo siguiente, en el sector de Sant Andreu, se ampliarán de dos a tres vías el trayecto Sant Andreu Condal-Bifurcación Aguas para prever incrementos de demanda y, por tanto, de tráfico en las cercanías del norte de la capital. Además se construirá una nueva estación para cercanías en Sant Andreu y, por su parte, en Montcada, estamos soterrando la nueva línea de alta velocidad y está en fase de elaboración del estudio informativo para soterrar en paralelo la línea convencional que evidentemente signi-

ficará una mejora también sustantiva para las cercanías en este ámbito. Evidentemente también, y por terminar ya en este apartado en concreto, se va a soterrar la línea convencional a su paso por Montmeló, en cumplimiento del convenio firmado con el ayuntamiento, y se construirá una nueva estación de viajeros.

Los beneficios que he mencionado para la red convencional y específicamente para cercanías se suman a las medidas que se están adoptando desde el Ministerio de Fomento para la mejora de la red existente, incluidas instalaciones y actuaciones de cercanías. La red convencional del entorno de Barcelona, en la que el tráfico mayoritario es de cercanías, ha sido y es objeto de un amplio plan de renovación y mejora por parte de ADIF, cuyo objeto es actualizar una red que en ciertos aspectos o que en muchos aspectos estaba obsoleta y que requiere una inversión adicional y mucho trabajo para alcanzar los niveles de fiabilidad que los ciudadanos requieren. Si bien los trabajos que desarrollamos no han surtido aún su efecto en su totalidad, porque muchos están aún en curso y no han finalizado, me permitirán que les resuma, al menos, algunas de las principales actuaciones que hemos llevado a cabo hasta la fecha, para dejar patente, como he dicho antes, la voluntad del Ministerio de Fomento, su inequívoca voluntad de que el funcionamiento de la red mejore notablemente y sustancialmente de modo progresivo.

En materia de estaciones, se han puesto en servicio cuatro nuevas estaciones: El Prat, Rubí, Sant Cugat y Terrassa Este. Hasta la fecha, en las estaciones de la red convencional hemos finalizado importantes actuaciones de modernización, mejora o accesibilidad en nueve estaciones: Castellbisbal, Martorell, Montgat, El Papiol, El Vendrell, Mataró, Cornellá y Vilasar. El acuerdo firmado en octubre de 2008, entre el ministerio, ADIF y Seittsa, al que antes me he referido, para la mejora de la red ferroviaria plasma la voluntad inequívoca del Ministerio de Fomento de iniciar un ambicioso plan de reforma de un importante número de estaciones. En concreto, el plan prevé una inversión en estaciones, tanto regionales como de cercanías, de 125 millones de euros que permitirán remodelar de modo integral treinta y seis estaciones de cercanías y dos regionales y el recrecido y prolongación de andenes de otras doce estaciones de cercanías. En ejecución de este plan hemos terminado ya los proyectos para remodelar las estaciones de San Andrés de Llavaneras, La Llagosta y Montgat Norte. También hemos empezado los trabajos de remodelación y obras de mejora de la accesibilidad en las estaciones de Paseo de Gracia, Castelldefels Centro, Playa de Castelldefels, Montcada Santa María, Barberá del Vallés y Vilanova i la Geltrú.

En otro orden de cosas y en cuanto se refiere a la red, las actuaciones más importantes que hemos llevado a cabo han sido la puesta en servicio de las líneas 7 y 10, Martorell-L'Hospitalet y estación de la França-aeropuerto, y también la adecuación de la línea Papiol-Mollet. La red existente y sus instalaciones también están siendo

objeto de un ambicioso plan de remodelación para suplir carencias y renovar materiales que en ocasiones, como he dicho, han cumplido ya más de cuarenta años. Hemos iniciado la remodelación del CTC, el centro de control de tráfico centralizado, y sus sistemas satélites dependientes para aislar las eventuales averías e impedir que se extiendan a otros puntos de la red. Esto, francamente, ha sido durante épocas pasadas motivo de algunas de las incidencias que se han producido justamente en el ámbito de cercanías de Barcelona. En el CTC de Barcelona-estación de Francia, estamos trabajando en la mejora de disponibilidad, obra que ya está finalizada, y en el puesto de la central de emergencias, obra que está en este momento en ejecución. Hemos iniciado la renovación de catenaria entre San Vicenç de Calders y el Prat de Llobregat y, en relación con la señalización, se han realizado sustituciones de enclavamientos y circuitos de vía en la bifurcación de Aragón, Plaça de Catalunya, Sant Andreu Arenal y Marina, y bloqueo automático banalizado en los trayectos Sagrera-Sants y Marina-estación de França, obras que ya están licitadas.

En materia de subestaciones, un elemento importantísimo en el ámbito de la red de cercanías, hemos contratado y finalizado cuatro subestaciones móviles en Sant Sadurní, Mataró, Granollers y Mollet, ya terminadas; obras de construcción de otras dos subestaciones nuevas en Sant Adrià de Besós y Sant Cugat, que están en ejecución; obras de mejora de diez subestaciones, San Sadurní, Pineda, Maçanet, Palautordera, Sagrera, Els Monjos, Moncada Bifurcación, Torrebonica, Garraf y Sant Vicenç de Castellet, cinco en ejecución y cuatro finalizadas, y un nuevo telemando para Barcelona, que está en ejecución; nuevos tendidos de línea y actuaciones en las subestaciones de Sitges y Vacarisses, que ya están licitadas; nuevo equipamiento en telecomunicaciones en cercanías de Barcelona, obra que está todavía sin adjudicar, e instalación de radiocomunicaciones tren tierra en el tramo Vic-Ripoll-Puigcerdá, que está en ejecución. Además, hemos licitado las obras de mejora de las instalaciones de señalización de la red de cercanías de Barcelona.

También estamos trabajando en un gran proyecto para la instalación de varios tramos de catenaria rígida, un plan, en mi opinión ambicioso, que supone la instalación de este tipo de catenaria en 47,5 kilómetros de túneles urbanos de la red de cercanías de Barcelona. Los tramos a ejecutar son: Sants-Paseo de Gràcia-Clot Aragón, Sans-Plaça Catalunya-Arco del Triunfo-Sant Andreu Arenal, con terminación en Torre Baró. Hasta la fecha se han instalado 10,5 kilómetros de esta catenaria en el túnel de Paseo de Gràcia. Este tipo de catenaria goza de una elevada fiabilidad, un mantenimiento reducido y una gran capacidad de transporte de corriente y, por ello, permite circulaciones muy seguras y, por tanto, su incremento. Los trabajos se realizan en la banda de mantenimiento nocturno, en cortes especiales de fin de semana y en cortes por periodos vacacionales. La primera fase de las obras —son cuatro— se inició —previamente

había habido trabajos preparatorios y ahora estamos en una fase similar— el 25 de diciembre en el trayecto Paseo de Gràcia-Clot/La Sagrera y ha permitido montar, como ya he dicho antes, 10,5 kilómetros de nuevo hilo de contacto, perfiles de aluminio y más de un millar de soportes. La circulación ferroviaria se restableció el 6 de enero, concluyendo de una forma correcta, según lo previsto, las principales obras de instalación de la nueva catenaria rígida en el túnel de Paseo de Gràcia. Estos cortes provocaron ciertos cambios de recorrido de los que fue puntualmente informada con antelación la opinión pública; se establecieron sistemas de transporte alternativo y empleamos a un centenar de informadores, para ser exactos a 106 personas, cuya función fue aclarar a los viajeros todo tipo de dudas en relación con el transporte alternativo que se establecía por y como consecuencia de las obras. En total han estado empleadas en esta fase de obra 240 personas, destinando más de 70 operarios especializados distribuidos en 12 equipos de trabajo y 12 vehículos de vía, que han trabajado por turnos de manera continuada 24 horas al día durante el periodo de corte. Ya estamos ocupados en los trabajos previos de la segunda fase de instalación de la catenaria rígida en el tramo concretamente de Bifurcació Aragó-Estación de França, que evidentemente se llevarán a cabo en otro corte de características similares a las que comentaba, previa explicación, difusión y conocimiento a los ciudadanos de esas actuaciones.

En cuanto al resto de la red convencional en Cataluña, excluido cercanías, quiero hacer mención especial al proyecto de incremento de la capacidad de la línea Barcelona-Vic-Puigcerdà. Concretamente hasta Vic esta línea forma parte, como conocen, de la red de cercanías de Barcelona, y en este sentido he de decir que entre Montcada y Vic se ha licitado, adjudicado e iniciado el estudio de alternativas para duplicar la vía, que está en fase de información pública en este momento. Entre Vic y Ripoll, 36 kilómetros, ya han finalizado las obras de renovación de la vía, de la electrificación y de modernización de los túneles de todo el tramo. Y en el tramo final Ripoll-Puigcerdà-Frontera francesa, se han adjudicado las obras de renovación de vía y plataforma y estamos ejecutando las obras de modernización de la electrificación y también las obras de instalaciones de seguridad y comunicaciones en todo el tramo Vic-Puigcerdà. En materia de pasos a nivel, por último, en la pasada legislación se han suprimido 65 pasos a nivel y protegido otros 54.

Igualmente quería hablarles de la mejora de los servicios a usuarios de cercanías en este periodo. Hemos trabajado en una mejora paulatina en la comunicación con los ciudadanos para actuar con la mayor transparencia en la transmisión de la información sobre las obras que llevamos a cabo, y sobre las actuaciones que puedan incidir en la vida cotidiana de los ciudadanos. En este sentido, ADIF ha puesto en marcha los PIAC, los puntos de atención e información al ciudadano, cuya finalidad es informar y atender las consultas sobre las obras ferro-

viarias, y gestionar y realizar un seguimiento puntual de todas las reclamaciones que en su caso se reciban. En esas oficinas se cuenta con información detallada sobre las obras y se dispone de personal cualificado para atender las peticiones relacionadas con estos proyectos, bien de forma directa y en las más de las veces, en casos bastante amplios, a través de la remisión de la información que han pedido los ciudadanos. ADIF ha abierto en todo el territorio del Estado quince PIAC, de los que siete se han ubicado en territorio de Cataluña. En concreto, en Barcelona Sants, en el Eixample, en Montcada, Montmeló, en Girona, El Prat y Hospitalet de Llobregat. De ellos, quedan en funcionamiento los cinco primeros. El de Hospitalet y El Prat, finalizadas las obras se han suprimido y tenemos previsto poner en marcha en breves fechas un nuevo punto de información justamente en el entorno de la Sagrera, que es en este momento la zona de mayor actividad en el ámbito de las obras y que también podrían generar, y van a generar seguramente, incidencias y afectaciones con motivo del desarrollo de las obras. Se ha ampliado también la información contenida en la web. El mes pasado ADIF ha puesto en marcha una nueva web en la que está ofreciendo en tiempo real una serie de informaciones relativas a cercanías, larga distancia, horarios, etcétera, para trabajar en ese ámbito que he comentado de transparencia. Cabe destacar, concretamente en relación con las obras de Cataluña, de Barcelona, la puesta en marcha o la implantación del Plan Impulsa, plan de comunicación que tiene como objetivo intensificar mediante múltiples soportes el conocimiento ciudadano sobre las obras que se están realizando y sobre sus afectaciones. Incluye también el refuerzo de personal dedicado a atender las tareas de atención al cliente en las estaciones del ámbito de Cataluña.

En definitiva, señorías, con este detalle de las importantes inversiones y actuaciones que se han llevado a cabo en la red ferroviaria de Cataluña, confío en haber contribuido de alguna forma a paliar la preocupación mostrada por S.S. al formular la pregunta, en el convencimiento de que entenderá que las inversiones siguen su curso y llevan su tiempo, y que en ADIF estamos actuando por el mejor interés de los ciudadanos de Cataluña a los que evidentemente nos debemos.

El señor **PRESIDENTE**: Finalizada la intervención del compareciente, iniciamos el turno de los grupos parlamentarios. Tiene la palabra, en primer lugar, el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Muchas gracias, señor presidente de ADIF por su información exhaustiva y detallada que supongo que nos entregará porque, como puede imaginarse, con la gran cantidad de datos que nos ha dado a uno le resulta virtualmente imposible retenerlos todos. Le agradezco las informaciones que nos ha

dado, que siempre son positivas y dan sentido a estas sesiones.

Esta comparecencia fue solicitada hace unos cuantos meses. Hablamos de incidentes de junio de 2008, de los que usted ha dado una serie de explicaciones. Creo que no hace falta reiterar que estos incidentes que se produjeron en el mes de junio pasado, también en julio y luego en otoño y en estos meses de enero y febrero, han causado y están causando graves perjuicios a los ciudadanos. *Viernes negro en Cercanías de Barcelona*, dice un titular. *La señalización falla y vuelve a colapsar la red de Cercanías de Renfe*, dice otro. Uno muy curioso, de diciembre indica: *Avería en Cercanías por culpa del frío*. Resulta que la baja temperatura, que era de ocho grados, provocó en Hospitalet un fallo en la señalización automática. Si ocho grados provocan esto, ocho grados bajo cero ya sería terrible.

No quiero abundar en esto aunque evidentemente podríamos hacerlo, pero no aportaría nada nuevo a algo que es importante y que sí me gustaría que se pudiera captar. No podemos tener una visión triunfalista: todo va bien, se está invirtiendo gran cantidad de dinero y, por tanto, no hay problemas. Si usted me permite, señor González Marín, hoy menos que nunca. Hoy es un día triste y aciago para los que creemos en la Administración pública porque la iniciativa privada, como decimos en Cataluña, nos ha pasado la mano por la cara. Usted sabe que su competidor, TP Ferro, tiene las obras acabadas; tienen un túnel acabado y usted no lo tiene. Esto quiere decir que la Administración pública lo hace peor objetivamente que la iniciativa privada. Esto no debería dar pie a triunfalismos; al contrario, a una gran humildad por parte de todos, reconociendo los errores que todo el mundo ha compartido.

Me gustaría también que de una vez por todas — porque parece ser una gran obsesión del ministerio— se acabara esta especie de enfermedad de comparación entre 2004 y 2008, entre 2000 y 2004 y entre el PP y el PSOE. Usted, que es un hombre de una gran capacidad técnica, seguramente conocerá una curva asintótica —ya se la entregaré— que tienen todas las obras. **(El señor Macias i Arau muestra la representación de una curva.)** Las obras empiezan con gasto cero, hay un periodo donde hay un gasto relativamente pequeño, luego hay un gran gasto y después está la finalización de las obras. No podemos comparar lo que se gasta en la primera parte —que se correspondería con esta área— con lo que se gasta en la segunda, entre otras cosas porque sin la primera no hay segunda. Yo no tengo por qué defender al señor Álvarez-Cascos, con quien seguramente he discutido más que con usted, pero si él no hubiera hecho esto **(El señor Macias i Arau señala la primera parte de la curva.)** usted no hubiera podido hacer esto. **(El señor Macias i Arau señala la segunda parte de la curva.)** Este argumento de estar siempre comparando me parece un ejercicio intelectualmente tan pobre, casi un insulto a los ciudadanos, que le pediría a usted y a todos los miembros del ministerio que andan

hoy por aquí, del Grupo Socialista, que dejen de hacerlo porque insulta a la mínima inteligencia de los ciudadanos. Llevan ustedes gobernando cinco años. No sé si lo hizo bien el señor Cascos o no, le repito, hemos discutido mucho con él, pero echar la culpa de todos los errores a quien ya no está gobernando desde hace cinco años me parece un ejercicio que no vale la pena. Por lo tanto, todas estas intervenciones que ustedes hacen, empezando por la señora ministra, de andar siempre comparando no tienen sentido, sobre todo por esto, porque usted no puede invertir todo esto. Usted lo ha dicho: Hago esto porque en 2001-2002 se firmó un convenio entre determinadas administraciones. Si no hubiera habido aquel convenio, no se hubiera hecho. Es más, para que vea que no estoy defendiendo al señor Cascos, voy a defender al señor Borrell. Si el señor Borrell, que es de su partido, que yo sepa, en el año 1995 no hubiera firmado un convenio internacional con Francia no se habría podido culminar hoy TP Ferro. Por tanto, demos una imagen de sensatez ante los ciudadanos dejando de decir: Nosotros somos los mejores del mundo y los otros son los peores del mundo. Porque no es verdad, porque a todos, como se ha visto antes, se nos caen los puentes y a todos nos pasan desgracias que debían ser evitables; pero no puede ser esto, esta simplicidad, esta estulticia comparativa que me causa vómitos.

Tampoco podemos tener triunfalismo porque continúa el mal servicio. Podía yo hacer aquí una anotación, tengo tres páginas de incidentes de estos últimos meses. Los ciudadanos continúan enfadados, los ciudadanos de Girona están enfadados; usted lo sabe perfectamente, porque encima de que tienen un mal servicio, no de cercanías, sino regionales de Barcelona, resulta que ahora en lugar de estar en una hora como estaban en tiempos de la añorada Mercè Sala, están en una hora y media; usted les ha regalado veinte minutos más. Las cosas son así y ya sé que esto es comprensible y que debemos hacer el esfuerzo para explicárselo, pero desde la humildad, no desde el triunfalismo. Hoy no toca, pero estamos haciendo esto, estamos haciendo lo otro; continuamos perdiendo tráfico de mercancías, y aquí hay una responsabilidad de ADIF muy importante. La gestión de las terminales que hace ADIF es pésima, cara e ineficiente. Ya hablaremos otro día.

Pasos a nivel. Yo le he comentado un tema particular, pero es un ejemplo. Un ayuntamiento quiere suprimir un paso a nivel y resulta que tiene la gran dificultad de que no logra ni siquiera hablar con ADIF, ni siquiera hablar. Un alcalde, que es un representante institucional, no logra hablar. Son muchos elementos que deben conducir a un comportamiento no triunfalista, y en este sentido me gustaría plantear unas cuantas cuestiones —veo que el señor presidente me mira reclamándome contención horaria—.

Me gustaría que explicara detalladamente las mejoras que se van a realizar durante este año. Usted ha hablado del Plan de mejora de las estaciones de cercanías; ya le pediré —se lo pido aquí, quiero que conste en el «Diario

de Sesiones»— la documentación de este plan. Muchas veces hay planes que no aparecen más que en una nota del Consejo de Ministros y no son ningún plan, puede ser una lista que luego desaparece. Quiero conocer este plan porque los ciudadanos merecen conocerlo para poderlo seguir; porque los que estamos aquí tenemos la obligación de seguirlos para ver si son verdad o no. También me gustaría saber, porque parece que hoy se está confirmando que este viernes el Consejo de Ministros va a aprobar por fin este Plan de cercanías de Barcelona, me gustaría que usted nos dijera de qué información dispone ADIF sobre las inversiones previstas en este Plan de Cercanías de Barcelona y qué propuestas ha remitido ADIF al Ministerio de Fomento para hacer incursión en este plan. Usted ha hecho algunas referencias, pero me gustaría que ampliara plazos en relación con la línea Barcelona-Vic-Puigcerdà, en especial en el desdoblamiento hacia Vic. Una cuestión de la que no ha hablado, pero que es muy importante, además es un compromiso, es la de la línea 12, que parece que ahora se ha encargado también el Estado y va a aparecer en este Plan de cercanías. Quisiera que nos informara de lo que va a pasar con el túnel de Montcada, que es absolutamente imprescindible para mejorar las frecuencias horarias con el Vallès. Nos gustaría conocer el calendario de las obras de la estación de Sants, así como también —hoy se lo he preguntado a la señora ministra— el calendario de las obras de la estación de la Sagrera, del que parece que no se sabe nada; sabemos que se va a hacer primero un acuerdo, luego la licitación y después las obras, pero todo ello sin ningún calendario. Quisiera conocer qué previsiones hay para ampliar la capacidad en el Maresme. Me gustaría conocer —y esta es una reflexión importante— si este Plan de cercanías contempla cuadruplicar la vía para hacer posible algo de lo que voy a poner un ejemplo —y usted lo ha citado—, que es Vilafranca del Penedès. Vilafranca del Penedès ha sido una buena solución, se lo reconozco, se está ejecutando bien; si las cosas están bien hechas hay que reconocerlo y ya sabe que nuestro grupo quiere ser el primero en hacerlo. Pero si resulta que nos gastamos un pastón y la gente de Vilafranca, usuarios de cercanías, tardan diez minutos más que antes en acercarse a Barcelona, a lo mejor es que no gastamos bien el pastón; quizá hay que hacer lo que se está haciendo en el Plan de cercanías de Madrid, muy acertadamente, que es prever la cuadruplicación de vías y permitir semidirectos, porque sabe perfectamente que si no el ferrocarril de cercanías no va a ser competitivo, desde el punto de vista de la eficacia, ni en Vilafranca ni en Mataró ni en Vilanova, porque cada vez tardan más los ciudadanos y acabarán por tomar la decisión de utilizar otro medio de transporte. Está bien la solución de Vilafranca, pero usted es un experto en infraestructuras ferroviarias de Renfe, y tiene que hacer pasar trenes, pero tiene que tender la vía, y tener la vía y la tecnología de vía para que podamos hacer trenes semidirectos; si no estamos malgastando el dinero.

Como usted ha hablado también de la línea de alta velocidad, me gustaría que me respondiera a un rumor

que corre por ahí, que no se van a construir las pantallas de protección de los cimientos de la Sagrada Familia, puesto que parece que esta solución pudiera ser perjudicial desde el punto de vista de la seguridad. Es un tema que preocupa, y aprovechando que está aquí valdría la pena que nos informara.

En *Convergència i Unió* valoramos el esfuerzo que se está haciendo, es verdad; nos gusta que las cifras de inversión sean importantes, que las cosas se hagan ordenadamente, que se ejecuten planes que, en definitiva, tienen nuestra paternidad —los sentimientos y los queremos—, pero nos gustaría que se ejecutaran bien, y, por tanto, todo lo que sea mayor inversión o inversión racional nos parece bien. Pero debemos conseguir transparencia, que todos estos llamados planes que aprueba el Consejo de Ministros y que son tres folios, si es que son algo más que esos tres folios estén a disposición de los ciudadanos para que puedan comprobar si son planes o simplemente son el listín de la señorita Pepis para ir a comprar. Lo que le pediríamos es que después de esta comparecencia nos suministrara todos estos elementos, y se lo pediremos también por escrito. Sobre todo, le pediríamos que visto que hay este gran esfuerzo inversor del Estado, que yo le reconozco, que sirva para algo. También le pediría —y ya sé que está haciendo un esfuerzo en este sentido— que de todas las decisiones que se tomen y que afecten a los usuarios, a los ciudadanos, no solamente se les informe sino que, si fuera posible —sé que estoy hablando de democracia avanzada— se hable y se discuta. Por ejemplo, me gustaría que una plataforma que hay en estos momentos de ciudadanos afectados por este llamémosle retraso, que va a durar algunos años, de los trenes de Cataluña Express de Figueras y de Girona, pudiera tener respuesta, y me gustaría que se pudieran estudiar soluciones para que volviéramos a los tiempos de doña Mercè Sala y los ciudadanos de Girona no añoraran aquellos tiempos en los que viajaban en una hora y un minuto a Barcelona, mientras que ahora tardan una hora y media, a veces por motivos un tanto incomprensibles. Este es el marco. Estamos invirtiendo mucho dinero y, por tanto, debemos ser más eficaces y sobre todo más transparentes que nunca. Si CiU pidió esta comparecencia es para lograr esto, no para decir que si 10 millones más o menos —eso ya lo hacemos en los presupuestos—, sino simplemente para poder ser eficaces en este sentido.

La recomendación final, corolario de todo esto, es la de demandar humildad. En tiempos de falta de recursos, quienes por suerte, como ADIF, disponen de tantos recursos, deben ser humildes y dar cuenta ante los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Turno ahora para el Grupo Parlamentario Popular. Para ello tiene la palabra su portavoz, el señor Gallego.

El señor **GALLEGO BURGOS**: Quería iniciar, como no puede ser de otra manera, agradeciendo la compare-

cencia del presidente de ADIF, del señor González Marín, hoy en esta Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados. La solicitud de esta comparecencia, efectuada por el Grupo de Convergència i Unió, tenía como objetivo que explicara por qué se producen tantas y tan reiteradas incidencias ferroviarias en Cataluña, y hablaba del periodo de junio de 2008. Todos sabemos que hablar ahora de las incidencias de junio de 2008 parece algo desfasado. Además de preguntarle sobre estas cuestiones sobre las que usted ya ha detallado algunos matices, me gustaría preguntarle sobre otros aspectos que también son de interés para nuestro grupo político. De esta manera el debate puede tener mayor interés, porque solo hablar de las incidencias de junio de 2008 o de las más de cien incidencias de más de diez minutos que se han producido en cercanías Renfe a lo largo del año 2008, me parece que puede ser algo tortuoso y masoquista, ya que tampoco a nosotros, desde la oposición, nos gusta hablar de más de cien incidentes, más de cien accidentes ferroviarios, que es algo que a todos los usuarios molesta y a nosotros también. Por tanto, tampoco hace falta extendernos mucho sobre estas cuestiones. Lo que sí es evidente, y todos lo sabemos, es que las incidencias, los accidentes o los incumplimientos ferroviarios son continuos, reiterados y han afectado a miles de catalanes a diario.

Con toda humildad le digo que las cosas se pueden hacer mucho mejor y se podían haber hecho mucho mejor, señor González. Los ciudadanos —y usted lo sabe— están perdiendo mucho tiempo, mucha paciencia, mucho dinero por la mala ejecución y la mala coordinación entre el proceso de hacer llegar el AVE a Barcelona, primero, y luego a Girona, y el trabajo que implican las cercanías de Renfe. Se podrían hacer las cosas mucho mejor y pienso que ustedes también lo entienden porque de hecho piden disculpas, con lo cual también reconocen que podían hacer las cosas mucho mejor. Les agradezco que pidan disculpas a los ciudadanos porque estos se las piden. Por tanto, aprovecho la comparecencia para pedirle que estén las veinticuatro horas del día pensando en cómo mejorar la coordinación y ejecución y maximicen la seguridad de las obras del AVE en Cataluña. Es evidente que estará entre sus obligaciones mejorar esta coordinación; y aquí me planto; no voy a seguir metiendo el dedo en el ojo. Podríamos hablar de esas más de cien paradas de servicio de cercanías Renfe en Barcelona, paradas de más de diez minutos, es decir, paradas técnicamente graves y espero, como supongo que esperará usted, que el año que viene esa estadística sea mejorable. Entiendo que tampoco usted tiene la culpa de todas las incidencias y que a veces esto de acusar siempre al responsable político de que haya un error eléctrico puede ser algo demagógico, pero usted sí tiene la capacidad de contribuir a resolver accidentes, y en este caso le pedimos, desde el Grupo Popular, que esté pendiente de esta cuestión.

Dejando aparte el capítulo de accidentes varios, quiero hacer una referencia similar a la que ha hecho antes el

portavoz de Convergència i Unió. Quiero hacerle un ejercicio de reflexión para próximas comparecencias. Imagine que yo comparo los datos, los kilómetros y los pasajeros de AVE en Cataluña entre el año 2004 —al que usted continuamente hace referencia— y el año 1996. El resultado no sería que han aumentado un 124 por ciento o un 222 por ciento; no, el resultado es infinito; algo entre cero es infinito. En el año 1996 el AVE en Cataluña era cero, la prioridad del Gobierno socialista era el Madrid-Sevilla y no había ninguna inversión en este sentido en Barcelona. No nos lleva a nada que nos estemos tirando los datos a la cabeza sobre cuando gobernaba usted y cuando gobernaba yo, o si un metro de AVE ha llegado a Cataluña (hoy estamos hablando de Cataluña y de Barcelona) y ha sido con gobiernos del Partido Popular. Por lo tanto, tirarnos los trastos a la cabeza y los datos a la cabeza no nos lleva a nada. Portavoces de otros grupos políticos, y a veces del Grupo Socialista, han reconocido que durante los gobiernos del Partido Popular se produjeron importantes avances, mejoras y modernizaciones en esta materia. Faltaría más que no hubieran hecho nada durante estos últimos cinco años. Hemos de recordar que ustedes gobiernan desde hace cinco años. Es normal que hayan hecho cosas y que en esta comparecencia de hoy nos cante la lista detallada de todo lo que han hecho, pero presentar la comparecencia de esa manera me parece que es, como ha comentado el compañero de Convergència i Unió, simplificar un poco la actuación de ADIF.

Aparte de todas estas cosas que ustedes han hecho, y aprovechando que ha tenido la amabilidad de comparecer hoy en la Comisión de Fomento, quiero plantearle algunas dudas, algunas preguntas y algunas consideraciones. En primer lugar, es evidente que el AVE en Cataluña ha sufrido importantes retrasos. Esos retrasos quedaron muy patentes con la llegada del AVE a Barcelona. Toda España se pudo dar cuenta de que el AVE llegó a Barcelona tarde y mal. Eso lo sabe todo el mundo. No se puede negar. Incluso el presidente del Gobierno quedó muy mal por los compromisos políticos que asumió. Pero lo que estamos comprobando ahora es que lo que va a llegar mal es el AVE a Figueras. Los plazos no se están cumpliendo, hasta el punto de que vamos a tener que indemnizar a la empresa concesionaria, TP Ferro, como hacía referencia antes, por el tiempo que transcurra sin que se pueda explotar la concesión del Figueras-Perpignan. Usted sabe mejor que yo que las cercanías de Barcelona también se ven afectadas por estos incumplimientos. En este sentido me gustaría preguntarle, y es la contestación más deseada, cuánto va a tener que pagar España a la concesionaria por no cumplir los plazos de ejecución del Barcelona Figueras. Y aprovechando que estamos en esta zona de España, en qué fecha considera que habrá conexión real del Barcelona-Frontera francesa. Si me lo puede detallar para mercancías y para viajeros, que sé que hay alguna diferencia, mucho mejor. A ver si nos puede decir ADIF, que es el encargado de llevar a cabo las obras, cuándo va a

llegar. Ya que hablo de plazos, también me gustaría preguntarle si a lo largo del año 2009 van a licitar la estación de la Sagrera. ¿Vamos a iniciar las obras de la estación de la Sagrera a lo largo del año 2009 tal y como ha pedido por unanimidad el ayuntamiento de Barcelona? A instancias de nuestro grupo, el Ayuntamiento de Barcelona ha solicitado que se inicie la obra de la Sagrera en el año 2009. Queremos saber si van a seguir de brazos cruzados con en esta materia. ¿Me puede decir cuándo tiene pensado ADIF, que es el ente responsable de esta cuestión, acabar esta estación? Es importante y tiene que tener la planificación muy pendiente.

Quiero hacerle una reflexión. Supongo que sabe que hay un problema de arcillas expansivas en el tramo Vinaixa-Montblanc, que es un tramo de AVE que ha generado muchísimos problemas a lo largo de estos últimos meses, de tal manera que en l'Espluga de Francolí, que es un pueblo del tramo, el AVE está obligado a limitar su velocidad a 230 porque hay un riesgo importante de accidente y no es un tramo seguro. Por eso se obliga a los AVE a que bajen la velocidad a 230. **(Rumores.)** No se escandalice, señor diputado. No sé si es grave o no, pero me extraña que tengan que reducir la velocidad en el tramo y, por tanto, se tienen que tomar medidas. ¿Va a actuar ADIF para mejorar ese tramo, para intentar no acumular más retrasos en esa zona de Cataluña? También le quiero preguntar qué han hecho y qué van a hacer para defender las plataformas de temporales de levante en la línea C-1 de Massanet-Mataró-Aeropuerto, que sabemos que están generando también muchísimos problemas. Seguridad mayor o menor, pero ahí se tiene que intervenir para defender las plataformas de temporales de levante.

También le quiero preguntar sobre el túnel programado entre Sants y la Sagrera. Nuestro grupo político se presentó a las elecciones generales planteando que no se asumieran riesgos innecesarios. Nosotros aprovechamos su comparecencia para pedirle que sean prudentes, precavidos, y aprovechamos la ocasión también para que aclare el rumor sobre la utilización o no de pantallas constructivas en ese túnel. Espero que hagan las cosas bien, ojalá no salgan las cosas como han salido en Vilafranca, en El Prat, en l'Hospitalet, porque ahí hay una zona donde el terreno es complejo, y nosotros le pedimos que tengan mucho cuidado en hacer esta obra que es de alta complejidad. Quería preguntarle también sobre el plazo. ¿Sabemos cuándo puede estar finalizado el Sants-Sagrera? Es otra de las preguntas que le quería hacer.

También quiero hacer una breve referencia al trayecto Girona-Barcelona, al que se ha referido también el compañero de Convergència i Unió. Muchos usuarios están denunciando incrementos de media hora o incluso más en un trayecto que antes era de más o menos una hora. La gente está indignada, y yo, aprovechando la comparecencia, quería preguntarle si se han planteado cortar la vía y hacer las obras bien para evitar que se produzca un Bellvitge dos. Esto puede acabar dándose, y yo creo que los compromisos electorales y las fechas de compromiso

electoral las tienen que aparcar para otras cosas. ADIF y Renfe no se pueden permitir otro caos ferroviario como el de Bellvitge dos. Sería muy razonable y yo creo que los técnicos estarían de acuerdo en cortar vía, hacer la obra y planificar un sistema de transporte alternativo bien coordinado como se hizo en el entorno de Barcelona y a partir de ahí hacer las cosas bien hechas.

También nos gustaría que nos informara sobre cuáles han sido los motivos de las recientes grietas, socavones o filtraciones —llámelo como quiera— que se han generado en el Gornal —ha salido en prensa recientemente—, y los motivos por los cuales se tuvo que inyectar hormigón hace escasas semanas, el alcance de las fisuras, las consecuencias y si hay algún plan de actuación para esta enésima incidencia *made in* ADIF. En este caso, déjeme que barra para casa también. Yo soy de El Prat —usted ha hablado antes de El Prat de Llobregat—, que es una ciudad muy afectada en positivo y en negativo por las actuaciones del Ministerio de Fomento. Pero le quiero decir que dos años después de que aparecieran las primeras grietas en mi ciudad —sé de lo que hablo— todavía hay gente a la que no le han reparado su vivienda —yo le invito a venir a mi ciudad y se la puedo presentar—, dos años después hay gente que todavía no ha visto como se reparaban sus viviendas. Sé que ustedes han firmado un convenio con el Ayuntamiento de El Prat, convenio al que yo no tengo acceso —no sé por qué, lo he pedido por todas las vías, lo he pedido en el ayuntamiento, lo he pedido en el ministerio—, y le pido, por favor, que me haga llegar este convenio firmado. Está bien. Yo sé que ustedes tienen una cierta predisposición política. Sé que no hay problemas políticos por su parte, que tienen voluntad de arreglarlo, pero las cosas no funcionan muy bien, pues dos años después yo le prometo que hay gente que todavía está esperando que le pinten la casa o que le arreglen una minigrieta. En este sentido, pido que a los técnicos les den instrucciones para que sean un poco más diligentes, que no miren absolutamente todo con lupa, que entierren ese problema, porque dos años después mucha gente sigue afectada por estas cuestiones.

Hablando de estas cuestiones y de afectaciones, de grietas y de molestias, también quisiera preguntarle por Vilafranca del Penedès. Recientemente, en una comparecencia, la señora secretaria de Estado dijo en esta misma Comisión de Fomento que se había encargado un estudio técnico para analizar las grietas y afectaciones en Vilafranca del Penedès. Han pasado las semanas del plazo que ella indicó que se necesitaban para recibir el estudio y no lo hemos recibido. ¿Ustedes conocen las conclusiones de ese estudio de las grietas? ¿Sabe el ADIF cuáles son las causas de las grietas? ¿Qué medidas correctoras se van a llevar a cabo para solucionar los problemas que se han dado en Vilafranca? Ha sido una obra bien ejecutada, efectivamente, pero también ha generado problemas en vecinos, y en este caso le pedimos que nos informe sobre esta cuestión.

Voy acabando. Ustedes adjudicaron de manera irregular la construcción de un PAET en El Prat de Llobregat, lo han reconocido la secretaria de Estado en comparecencia en esta Comisión de Fomento y hoy en el Senado la ministra de Fomento. En el Senado incluso se llegó a aprobar una moción de todos los grupos políticos por la cual se tenían que encargar auditorías para comprobar la correcta adjudicación de las obras en los tramos AVE en el entorno de Barcelona. Yo le quiero preguntar si se ha encargado esta auditoría en el entorno de Barcelona, es decir, si ustedes van a respetar este mandato del Senado, que es una moción que se aprobó hace unos meses. Mucho me temo que no van a encargar y no han encargado ninguna auditoría; me gustaría equivocarme y que usted hoy me dijera: Señor diputado, sí hemos encargado esas auditorías y sí le hacemos caso al Senado.

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

El señor **GALLEGO BURGOS**: Voy acabando con solo cuatro cuestiones muy puntuales. Una es sobre el Plan de cercanías Barcelona, al que hacía referencia antes, aquello de las cinco uves dobles, qué, cuándo, cómo, etcétera; segunda, si se ha dado algún paso en la línea Cornellà-Castelldefels; tercera, si se ha avanzado algo en el eje orbital ferroviario Vilanova-Mataró, y si nos puede dar algunas pinceladas sobre el acceso ferroviario al puerto y el ramal de alta velocidad al aeropuerto de Barcelona. Tenemos más dudas, pero por motivos de tiempo iré acabando. Le agradecería que intente contestar al mayor número de preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Turno ahora para el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra su portavoz, el señor Ruiz Llamas.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Le agradezco, don Antonio González, su exhaustiva y detallada descripción de las obras que se están realizando y de las inversiones que está realizando el ministerio en Cataluña. Yo tengo que hacer una constatación, aunque a alguno no le guste. El Gobierno está invirtiendo y está cumpliendo con Cataluña como nunca. Si se nos dice desde los demás partidos políticos que no comparemos periodos, yo les diría que cualquier estadística de tipo económico, poblacional o de inversión es la única base que tenemos para saber si se está cumpliendo y si se están realizando aquellas cosas que nos demanda la ciudadanía. En Cataluña se ha producido durante muchos años una falta de inversión, una falta de mantenimiento de cercanías, que este Gobierno socialista está supliendo desde 2004. Esto no es no tener humildad, no es vanagloriarse de lo bien que lo hacemos, sino que estamos cumpliendo compromisos con los ciudadanos que hemos asumido en las elecciones. Por tanto, desde un punto de vista político, usted, que ha sido conseller, señor Macias, y yo, que he sido alcalde, sabemos que nos presentamos con unos programas y que aquellas

cuestiones en las que tenemos que cumplir con los ciudadanos las tenemos que realizar y tenemos que comparar políticamente la gestión de unos con la de otros. ¿Por qué? Porque al final es el ciudadano el que dice si realmente unos cumplen, si unos mejoran los servicios, si unos llevan a término sus programas con los ciudadanos.

Evidentemente, han existido problemas en cercanías, y existen, y se ha dicho. ¿Por qué? Voy a dar algunos datos ilustrativos de lo que estamos hablando complementando lo que ha dicho el presidente de ADIF: una longitud de una red de 447 kilómetros, con una circulación al día de 777 trenes, con 400.000 viajeros/día que lo utilizan y 115 millones de viajeros/año. Estamos hablando de un servicio público, con tarifas sociales, claramente deficitarias, que el Gobierno cubre. ¿Cuál es el nivel de calidad de este servicio, independientemente de las incidencias que se producen? La puntualidad general del servicio durante el año 2008 fue del 92,50 por ciento. Es decir, el 7,5 por ciento de los trenes en circulación llegaron con una media de 3 minutos de retardo. También tenemos que tener en cuenta que se está produciendo una mejora muy considerable de la infraestructura del ADIF y del material móvil de Renfe. Por tanto, se han realizado unas inversiones muy considerables, que después detallaré, tras un periodo muy largo en legislaturas anteriores con volúmenes de inversión muy bajos que favorecieron el agotamiento de la vida útil de ciertas instalaciones ferroviarias, catenarias, enclavamientos, etcétera, que están ocasionando muchas de estas cuestiones. En el total del parte de incidencias del año 2007 y de 2008, además de las ocasionadas por falta de inversión, también se han atribuido a obras de ejecución, cómo no, de la alta velocidad, que inciden en una parte de los problemas más importantes que tuvimos por el corredor ferroviario sur, con una clara interferencia de las líneas C2 y C10. La decisión se tomó en el año 2001 y la tomaron los gobiernos respectivos del PP en el Estado y de Convergència i Unió en Cataluña. **(El señor Gallego Burgos: Y del PSOE en el ayuntamiento.)** Sí, sí, también el Ayuntamiento de Barcelona, pero yo no le he interrumpido. Por tanto, se tomó esta decisión y consecuentemente es evidente que con esto se produjeron problemas y se pidieron disculpas a los ciudadanos porque surgieron problemas importantes que al final se solucionaron. Pero ¿por qué no hablamos después de este tiempo de que tenemos AVE en Cataluña, de que celebramos que hace un año de la llegada del AVE a Barcelona con un funcionamiento impecable, con un nivel de calidad y una puntualidad magníficos? Pongámoslo todo en valor, señor Macias y señor Gallego, no solo las cosas que pasan sino también aquellas otras que se enmendaron. Primero se trabajó, como ha dicho el presidente, para convertir la llegada a Lérida realmente en tramo de alta velocidad; después se llegó a Tarragona y finalmente a Barcelona, y ahora se está trabajando a un ritmo muy importante en la llegada de Barcelona a la frontera francesa. Usted ha hecho mención a dos poblaciones que pertenecen a la comarca de la cual soy terri-

torialmente, de la provincia de Barcelona, Montcada i Reixac y Montmeló, de la cual fui alcalde. Le puedo decir que en tiempos del Partido Popular no querían ni oír hablar del soterramiento en el caso de Montmeló, no solo evidentemente de la línea del AVE sino también de la convencional. Pues bien, esto se está realizando —está en obras—, los ciudadanos lo ven, y supondrá una mejora importantísima con la recuperación de casi 100.000 metros cuadrados y con una nueva centralidad ya que se unen las dos partes del pueblo. Esto lo ven los ciudadanos y evidentemente hay que poner dinero porque si no, no se puede hacer nada, pero estas inversiones repercuten sobre la calidad de vida de los ciudadanos y sobre las infraestructuras. Por tanto, vamos a reconocer también aquellas cosas que se hacen bien y no pongamos el énfasis en las que se hacen mal, porque además este es un mensaje para los ciudadanos que no nos conviene a ninguno.

El 35 por ciento de las incidencias del servicio de Rodalies se origina en causas ajenas a la explotación ferroviaria, meteorológicas, de vandalismo, desgraciadamente también de arrollamiento de personas, lo cual influye en el funcionamiento, porque estamos hablando de una zona metropolitana muy importante en cuanto a población y en cuanto a uso. Asimismo, todas estas inversiones están destinadas a modernizar la infraestructura, los trenes, y se ha mejorado considerablemente —lo ha dicho el presidente— la información a los usuarios de forma previa cuando se tienen que hacer reprogramaciones del servicio de cercanías, debido también a actuaciones sobre la infraestructura que no pueden hacerse en el periodo nocturno y que producen una incidencia inesperada y de la que se intenta informar al máximo a los ciudadanos. Hemos hablado de 400.000 ciudadanos que utilizan diariamente este servicio. Le voy a dar unos datos que aquí se han mencionado. Por ejemplo, en estos momentos el ministerio tiene en ejecución o en obra licitada 185 millones en la Sagrera de Massanet, integración del ferrocarril a Cornellà, tercer carril Castellbisbal-Mollet, el nudo de Mollet, supresión de los pasos a nivel de Sant Celoni y Canovelles, pasos entre Andanas y en la estación de Santa María de Palaurtera y Hostalric. ADIF está haciendo también trabajos por 165 millones de euros y que incluyen actuaciones en Barcelona-Sants, inversión en cercanías, afecciones del enlace entre Sagrera y el Nudo de la Trinidad, la integración del ferrocarril en Montmeló, diversas actuaciones en estaciones, una nueva en Riells i Viabrea, ascensores de pasos entre andenes, supresión y pasos a nivel en Malgrat de Mar, y otro punto, 109 millones también en el contrato programa ADIF-ministerio, que incluye las estaciones de Castelldefels Playa, Castelldefels Centro, Montcada i Reixac Santa María, Vilanova i la Geltrú, Barbera del Vallés, la catenaria rígida en los túneles de Barcelona y otras actuaciones en electrificación, catenaria y superestaciones e instalaciones importantes de seguridad. También, en el punto cuatro, 102 millones más, en trabajos concretos. Usted me ha preguntado qué

estamos haciendo. Renovación de catenaria en Granollers, Mataró, el tramo Tarrasa-Manresa, la renovación de estructuras metálicas en el tramo Granollers-Massanet, al que ha hecho mención el presidente, la remodelación de la estación, etcétera. Todo esto se está haciendo ahora, y le voy a decir más, proyectos o estudios que en estos momentos ya están o están en fase de redacción. Por ejemplo, ¿cuántas veces habremos hablado, señor Macias, del desdoblamiento de la línea a Puigcerdá, de Montcada a Vic? ¿Cuántas veces habremos hablado? Con una consignación presupuestaria prevista de 690 millones, ya está comunicado, están participando los ayuntamientos y está en fase del estudio informativo, pendiente, evidentemente, de la declaración de impacto ambiental, y se está trabajando ya con los ayuntamientos de la zona en aquellos temas que les afectan. Por tanto, se están resolviendo los problemas que eso ocasiona sobre el territorio, las infraestructuras tampoco pasan de cualquier manera, pasan también de manera consensuada con los ayuntamientos y con los entes, y por tanto también hay un trabajo político importante. El programa de estaciones de cercanías, 125 millones; la nueva línea Cornellà-Castelldefels, 600 millones de euros; la integración del ferrocarril en Sant Feliu de Llobregat, 50 millones; el acceso al aeropuerto, que usted decía, señor Gallego, 120 millones de euros; en el soterramiento de las líneas C2 y C4 en Hospitalet y el intercambiado con la Torrasa está previsto invertir 340 millones y después están los contratos programa ADIF que se están desarrollando.

Aquí nos dejamos un tema importante, muy importante, al que el señor Macias ha hecho mención. Evidentemente, tener el Plan de cercanías es fundamental para hacer la importante obra que tenemos que llevar adelante para mejorar las condiciones de la infraestructura de los ferrocarriles, y el Gobierno ha invertido, está invirtiendo y ha hecho una apuesta por el ferrocarril y por cercanías. Pero, señorías, esto no se soluciona ni en una ni en dos legislaturas. Los programas son a medio y largo plazo, salen muchos problemas técnicos y de todo tipo y se tienen que ir solucionando. Por tanto, considero que tendríamos que poner esto en valor. Poner en valor que las comparaciones o lo que cada uno de los partidos políticos venimos a hacer aquí, que es mostrarnos delante de los ciudadanos con nuestros proyectos, con nuestros programas y con nuestros compromisos electorales, no es ir contra nadie, no es no tener humildad, no es no reconocer los errores cuando se ocasionan, porque se han reconocido, sino poner en valor también que este Gobierno está trabajando encarecidamente por mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos de Cataluña. Por tanto, no nos cuesta tanto reconocerlo. Si esto es a favor de todos. Es a favor de todos. Ese sería el mensaje que dejo, y quiero agradecerle, en todo caso, al presidente de ADIF la relación tan detallada que nos ha hecho de este plan de actuaciones global en Cataluña sobre el tema de infraestructura del ferrocarril.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar respuesta a los distintos portavoces tiene la palabra el presidente de ADIF, señor González.

El señor **PRESIDENTE DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (González Marín): Señor Macias, me dice que ha habido averías en cercanías en febrero, siempre hay averías, imputables a la infraestructura, que es responsabilidad de quien les habla. Averías importantes ha habido dos: una en instalaciones de seguridad en Rubí, por un problema de ocupación de circuito de vía, el día 3 de febrero, y una segunda, el día 5 de febrero, en el tramo Sabadell-Castelldefels, que se produce por una falta de suministro de energía eléctrica por parte de la compañía suministradora. Me habla de culpar al frío de las averías. Francamente, no voy a asumirlo como propio, aunque se haya producido en el ámbito de la comunicación de ADIF, porque no es correcto. Una bajada de temperaturas no puede provocar una avería. Cuando pasa esto los medios llaman, y el señor que estaba en ese momento en comunicación de ADIF de Barcelona les dice que es causado por el frío. Evidentemente, eso no tiene sentido. Lo reconozco y pido disculpas. En este caso concreto, la persona titular estaba de baja por enfermedad y la persona que respondió lo hizo así, pero pido disculpas, porque eso no se puede computar en modo alguno como una causa que origine un incidente de esa naturaleza. ¿De acuerdo? Lo digo aquí, en este foro, para que quede expresa constancia. No asumo lo que dijo en aquel momento el portavoz de ADIF o la persona que atendió las preguntas de los medios.

Me acusa de actitud triunfalista. Es legítimo que lo diga, pero no es justo que lo haga, señor Macias. Si triunfalismo es hacer y decir lo que hemos hecho... Es legítimo que lo diga, puede decirlo, evidentemente, faltaría más, pero no es justo, porque quien le habla en modo alguno ha tenido una actitud triunfalista. He estado cinco años trabajando intensamente para conseguir que las infraestructuras ferroviarias en Cataluña mejoren y mejoren notablemente y que los ciudadanos de Cataluña disfruten de las infraestructuras ferroviarias lo más pronto posible. Esa ha sido la labor que he hecho. Pocas ruedas de prensa habrá visto más de alharacas o de venta de nada. He ido a explicar lo que ha pasado, lo que hacemos y aquí estoy explicando lo que hemos hecho. Eso no es triunfalismo, señoría, eso no es triunfalismo. He pedido aquí hoy y otras veces disculpas a los ciudadanos afectados por las obras que hemos realizado. No ha habido ninguna actitud dolosa por nuestra parte. Lo hemos hecho con toda la diligencia que sabemos y podemos, pero eso no es óbice para que hayan pasado cosas, para que haya habido incidentes. Pero estamos trabajando como nunca se ha hecho para mejorar las infraestructuras.

Me habla de TP Ferro, que es una vez más el discurso de lo bien que funciona el sector público y lo mal que funciona el sector privado, señoría, y este es un documento

que firma usted. Pues claro que hay que hablar de lo que hemos hecho y de lo que han hecho los demás. Yo no puedo hacer una línea en 2009, cuando lo que me encontré cuando asumimos el Gobierno era prácticamente nada. Está aquí dicho, y lo firman, entre otros, el señor Álvarez-Cascos y usted el segundo. En uno de los ítems de este convenio dice: Se hará tal, tal y tal. El Ayuntamiento de El Prat recibirá esto en el primer semestre de 2002, plazo compatible con el objetivo de puesta en servicio de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa en 2004. Eso está escrito aquí, señoría. En 2004. Repito: plazo compatible con el objetivo de puesta en servicio de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa en 2004, señor Gallego. Dice que lo que hacemos lo hacemos muy mal. Eso es lo que dice aquí y está firmado por el ministro y por el entonces conseller, señor Macias. **(El señor Macias i Arau: Y el alcalde de Barcelona.)** También, también. Sí, también están el alcalde de Barcelona y el de El Prat de Llobregat, pero ellos no están aquí presentes y usted sí.

¿Que perdemos tráfico de mercancías? Sí. Estamos gestionando y avanzando en el ámbito de mercancías como no se había hecho nunca, pero eso no dará fruto hasta que las medidas no estén perfectamente implementadas. ¿De acuerdo? No da fruto, señor Macias. No se contradiga. Las cosas se están haciendo, hay planificaciones y actuaciones, pero en el plazo razonable, porque no se cambian las terminales ni la forma de gestionarlas ni el modo de hacer las cosas de un día para otro. Estamos trabajando para que esto empiece a dar frutos pero hay algo que he comentado antes: la línea Castellbisbal-Can Tunis, que es una línea de tráfico exclusivo de mercancías, se ha hecho en esta legislatura, no estaba hecha cuando llegamos. Y hay muchas más actuaciones que usted conoce y que irá conociendo a través de las intervenciones que se vayan haciendo.

El plan de cercanías, francamente, como usted dice que se va a aprobar por Consejo de Ministros, entiendo que cuando esté aprobado se hará público. Yo no puedo informarle en este momento obviamente de un plan que no conozco porque todavía no ha sido aprobado por el Consejo de Ministros. En cuanto a Sagrera, por lo que también ha preguntado el señor Gallego, hay una sociedad que se llama Sagrera Alta Velocidad que está integrada por las tres administraciones. Las decisiones en relación con el tema de Sagrera —respondo al señor Gallego y al señor Macias— se toman en el seno de la sociedad y deciden las partes que la integran. ADIF ejecuta lo que resulta de las decisiones que se adoptan en el seno de esta sociedad. Esa no es una obra que sea responsabilidad intrínsecamente de ADIF; es una obra que corresponde, como digo, a Sagrera Alta Velocidad, que es la que toma las decisiones, y en el seno de esa sociedad se sientan más administraciones.

Comenta el señor Macias que hay un rumor de que no se van a construir las pantallas. Nosotros estamos trabajando en el proyecto que tenemos, tenemos la firme convicción de que es el proyecto más sólido que cabe, y

eso no es óbice para que hablemos con la Sagrada Familia, con el patronato y con los técnicos. Se está hablando con los técnicos de ADIF y con los del patronato, no para quitar las pantallas. Señoría, se está trabajando para analizar las propuestas que hagan y que signifiquen mejora sobre lo que existe. Estamos dispuestos, evidentemente, si hay planteamientos que mejoran, a admitir mejoras sobre lo que existe. En ese proyecto, como conocen SS.SS., han trabajado los mejores técnicos especialistas en esta materia y está colaborando con nosotros de modo permanente la Universidad Politécnica de Cataluña, que, entre otras materias, en la mecánica de suelo y geotecnia creemos que tiene sobrada experiencia y sobrado conocimiento, y estamos trabajando en la línea de mejorar el proyecto. No hay ninguna previsión de suprimir nada ni de cambiar nada. Los técnicos de ADIF y de la Sagrada Familia están viendo el proyecto, y si se entiende que puede ser mejorado, ADIF no se va a oponer a esas posibles mejoras.

Estamos trabajando para que la información fluya a todos y para que los vecinos sean también partícipes. En las zonas en que estamos trabajando, aparte de los puntos de información, que son una forma de permitir que fluya la comunicación de una parte a otra, hay reuniones permanentemente con los vecinos en las que se explica el desarrollo de las obras, los planes de obra y se cuentan las cosas que se están haciendo y lo que se va a hacer con todo detalle. Y si hiciera falta información adicional a este tema, la vamos a tener. Hay comisiones creadas que funcionan y, como digo, fluye la información de una parte a otra. Creo que los vecinos conocen lo que estamos haciendo y cómo lo estamos haciendo.

Señor Gallego, decía usted que el PSOE se dedicó exclusivamente a hablar de Madrid-Sevilla. Usted sabe, y si no yo se lo digo, que en el año 1996, con el señor Borrell, el tramo Ricla-Calatayud, que es de la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona, estaba licitado y parte de esa línea estaba también en estudio en distintas fases. Yo comparto lo que dice el señor Macías: la obra pública es una obra de larga concreción, de larga ejecución y necesariamente tiene que ser una obra de todos. He hecho referencia a lo que se ha realizado porque estamos haciendo un esfuerzo enorme en todos los ámbitos de la red ferroviaria. En el tema concreto del mantenimiento, no se trata de cuál es la referencia anterior y posterior. Este es el gráfico de la evolución del gasto de mantenimiento por kilómetro de vía, pero eso no tiene que ver con que miremos para atrás o para delante. Estamos trabajando invirtiendo más en la política de mantenimiento preventivo como una forma de ir minimizando los incidentes que puedan generarse en las líneas.

Usted aludía a que no es creíble nada porque el Gobierno dice que el AVE va a llegar en 2007 a Barcelona y llegó en 2008. ¡Por favor! El Gobierno anuncia que va a llegar en diciembre de 2007 y llega en febrero de 2008, frente al anuncio que ya he leído antes de que en 2004 estaría en la frontera francesa. Para qué voy a hacer más comentarios. Igual ocurre con el tema de TP

Ferro. Como ya le he comentado, en el caso de TP Ferro ese era el objetivo, pero en 2004 lo que había hecho en esa obra eran solamente algunas actuaciones puntuales que difícilmente podían hacer cumplir el compromiso de llegar en febrero de 2009 a la frontera. Me pregunta que cuándo llegará el AVE a la frontera. Sabe que la previsión es llegada en 2012; también a Barcelona-Sants evidentemente. Esa fecha está asumida y está en los contratos de las empresas que están trabajando en las líneas. Hay un proyecto adjudicado que ya está en ejecución, que es el tercer carril entre Gerona y Vilamallá o Santa Llogaia d'Àlguema-Vilamallá, que permitirá la conexión con el tercer hilo en 2010. En cuanto a Sagrera, lo he dicho antes, la estación de Sagrera es una obra que está en el ámbito de Sagrera-Alta Velocidad, igual que la estación de Valencia está en el ámbito de Valencia-Parque Central, igual que ocurre en Valladolid-Alta Velocidad o en otras ciudades, y las decisiones en relación con este tipo de obras se toman en el seno de la sociedad, que es la que tiene la facultad, la que tiene las competencias y la que tiene la capacidad de decidir en relación con las obras que tiene asignadas la propia sociedad en virtud del estatuto que tiene instituido.

Me preguntaba por la arcilla expansiva en la zona de Montblanc. Francamente, no se puede decir que una línea que está en explotación no es segura por razones de prudencia. Nosotros no seríamos capaces de estar explotando una línea en la que no tuviéramos las condiciones de seguridad precisas para que estuviera en explotación porque por encima de todo está la seguridad. Jamás pondríamos en riesgo la seguridad de personas siguiendo explotando la línea si no reuniera las condiciones adecuadas. Quiero entender que se refiere a las obras del Pont de Candi. Hay un proyecto adjudicado por más de 40 millones de euros que ejecutarán Fomento de Construcciones y Contratas e Iconsa en UTE; es una obra que fue recepcionada por GIF, por el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, en 2003. Igual que en los túneles de Montblanc, que tuvimos que rehacerlos íntegramente a partir de 2004, con una inversión de 75 millones de euros —más de lo que habían costado los túneles inicialmente—, en esta obra ya se han hecho unos trabajos iniciales de reforzamiento y consolidación en el entorno. Una vez más, los mejores expertos que hay en esta materia están trabajando en el tema, aportando las soluciones que se entienden más correctas y, como digo, la obra está en curso, pero quiero también que sepa, por si no lo sabía, que esa obra fue recepcionada en el año 2003.

Por último, quiero agradecer al señor diputado del Grupo Socialista ese reconocimiento a la labor que hacemos; una labor ardua que es complicada de explicar y de entender, pero creo que aquí, nunca mejor dicho, obras son amores. Seguiremos trabajando para conseguir que Cataluña tenga el sistema ferroviario que se merece y no vamos a cejar en nuestro empeño de conseguirlo.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por si algún portavoz quiere puntualizar o concretar alguna pregunta,

abrimos un turno breve por un tiempo de tres minutos para cada portavoz. Tiene la palabra, en primer lugar, el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Una vez más quisiera reiterar el agradecimiento al presidente de ADIF por su información; de hecho, en el segundo turno nos ha dado muy poca, pero se la pediremos por escrito, como ya es habitual. También le quiero reconocer —no me duelen prendas— su actitud de trabajo; la suya y la de tantos profesionales de ADIF, del propio ministerio y obviamente de los que trabajan también desde las empresas por todo lo que está haciendo. Creo que hay que reconocer ese esfuerzo y yo se lo reconozco a usted. Lo que pasa es que usted es un servidor público y el trabajo al servidor público se le supone, y nosotros tenemos la obligación de valorar y calificar ese trabajo. Yo no puedo hacer lo que hace el amigo y diputado del PSC y del PSOE señor Ruiz de aplaudirle con tanto entusiasmo y calor. Su papel es aplaudir al Gobierno, pero a mí me toca más controlar al Gobierno e intentar que esté lo más atento posible. Por tanto, ya comprenderá usted que el papel de unos y otros aquí es distinto.

Cuando hablaba de no ser triunfalista lo hacía porque hay muchos temas en los que a uno le duelen prendas. Le voy a dar algunos ejemplos en los pocos segundos que tengo. El que les habla, en su condición anterior de senador, le propuso una idea a la señora ministra hace tres años, y en actas del Senado quedó la primera respuesta que me dio, que fue poco menos que un chasco. Al final lo hizo, está bien, pero a lo mejor se podía haber hecho antes. El gráfico que usted muestra —que he visto de lejos— del aumento de inversión en mantenimiento me parece muy bien, le felicito por este tema, pero no empieza en 2004 ni en 2005 este incremento. En 2004, un funcionario de Renfe, no de ADIF —que por cierto echaron ustedes—, les entregó un documento, que había entregado también al señor Alvarez-Cascos sin resultado positivo, diciendo todo lo que había que hacer en cercanías, entre otras cosas lo que usted y el señor Ruiz hoy han dicho que era una cosa muy positiva, y lo es, que es la catenaria rígida. A este funcionario resulta que no le hacen caso en esto y encima le echan. Por tanto, hay que tener un poco más de humildad.

Le voy a dar otro ejemplo. Se acaban de gastar bastante dinero, y está bien, en renovar la vía de Ripoll a Puigcerdà. Usted sabe que este tren va ahora más despacio que hace un siglo. ¿Por qué? Porque en un determinado momento, en los años sesenta, se cambiaron los acuerdos, se introdujeron acuerdos entre la curva y la recta, y esto provocó una disminución de la velocidad. Pues en este momento, cuando se renueva la vía con un coste relativamente muy pequeño se habría podido lograr restablecer la velocidad de diseño del año 1927. Cuando algunos dijimos esto, e incluso nos dirigimos por escrito al ministerio, ni se nos contestó. No se hace y se pierde una ocasión que hubiera supuesto un pequeño recurso económico más.

Cuando hablamos de triunfalismos y pedimos humildad —yo no le voy a aplaudir, ni aunque fuera socialista le aplaudiría—, pedimos que trabaje en este sentido, que escuche un poquito más. ¿Entiende lo que le quiero decir? Mi función es esta. A veces tenemos pequeñas victorias; por ejemplo, dos años después de que le pidiéramos a la señora ministra que pusiera los chaquetas verdes en Barajas y de contestarme que si no se qué, que si no se cuántos, que si qué me había creído, al final los pone. El tema de mercancías es una batalla que mantenemos desde hace tiempo —hoy no hay tiempo, el señor presidente me está mirando y yo, que comprendo las miradas del señor presidente, acabo—, pero el contrato-programa que ustedes tienen en el tema de mercancías y de Renfe es un error estratégico terrible y hay que reconocerlo. Va mal, lo hacemos mal, aunque hay otras cosas que hacen bien. Renfe gestiona muy bien el AVE, y hay que reconocerlo, pero gestiona muy mal las mercancías, y hay que reconocerlo y cambiar. Yo no me voy a callar esto. El señor Ruiz se lo callará porque tiene que aplaudir pero yo no, y estoy seguro de que usted valora mucho esta posición.

El señor **PRESIDENTE**: Turno para el Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra su portavoz, el señor Gallego, por un tiempo no superior a cinco minutos.

El señor **GALLEGO BURGOS**: Yo hacía referencia en mi intervención inicial a que en términos de inversión en el AVE en Barcelona, en Cataluña, en el año 1996, el Partido Popular se encontró una cifra con tendencia al cero; usted dice que había algún tramo que ya estaba planificado y ahora resulta que el inventor del AVE Barcelona-Madrid es el señor Borrell. Permítame que no me lo crea. En cualquier caso, en el año 2004 nosotros invertimos equis, y equis entre cero es infinito. Quiero decir que esto de comparar las cifras, a veces, lleva a situaciones algo complejas y puede quedar muy bien desde el punto de vista de una intervención política, pero al final usted ha dado en el clavo porque, efectivamente, la obra pública es de todos. Iniciar las intervenciones diciendo qué hubiera sido de la obra pública española, qué hubiera sido del AVE en Cataluña sin el Partido Socialista, me parece algo simplista.

Me parece legítimo explicar lo que se ha hecho durante estos últimos cinco años, pero también estaría bien que nos contestara algunas cosas que le he planteado, que son cuestiones que tienen que ver con las actuaciones de ADIF de cara al futuro. Hay muchas cuestiones que no han sido contestadas y si quiere, a posteriori, podemos hablar de ellas; yo entiendo que el tema del tiempo es sagrado, pero pienso que hay cuestiones que se tienen que resolver. El tema del TP Ferro y la indemnización que va a tener que pagar el Estado, y que al final la culpa de todo esto sea de Aznar, me parece otro argumento absolutamente simplista. Creo que ustedes tienen que madurar políticamente en esta cuestión; es decir, todas aquellas cosas que en este país van mal después de cinco años en los que ustedes

están gobernando no pueden ser siempre culpa del Partido Popular y su odiado ministro señor Cascos. Tienen que empezar a esgrimir intelectualmente otro tipo de argumentos, porque tampoco los ciudadanos se acaban creyendo estas cuestiones. Ustedes siempre dicen que los acuerdos se firmaron entre el ministro del PP y el Presidente de la Generalitat catalana de Convergència. El alcalde de El Prat —usted lo ha dicho—, comunista, de Iniciativa per Catalunya; el alcalde de Barcelona, socialista; con el silencio absoluto de todo el Partido Socialista y, como usted sabe muy bien, con la complicidad absoluta de la sociedad civil catalana, que en Cataluña la sociedad civil es mucha sociedad civil. No hagamos maniqueísmos con este tipo de argumentos.

Voy acabando, porque me ha dicho el presidente que tengo cinco minutos. Me parece curioso que el presidente de ADIF no tenga ni idea de cuándo se van a iniciar las obras de la Sagrera. Dice que hay una sociedad, que esa sociedad planifica y que en su momento decidirá cuándo y de qué manera se iniciarán las obras de la Sagrera, pero yo creo que la planificación tiene que tener un punto de globalidad. Pienso que mal planificados estamos si resulta que hay una sociedad que decide hacer una estación como la de la Sagrera, nada más y nada menos, y no está coordinada con el ADIF, con el Ministerio de Fomento, con la Seitt o con otros organismos que en España se dedican a la inversión, con lo cual me parece un argumento también algo pobre. No me ha contestado a esto y se lo pido de verdad: comprométase a arreglar las viviendas de El Prat. No puede ser que dos años después todavía haya gente que me pare por la calle en mi pueblo y me diga que estos de ADIF no me pintan la casa. No da muestras de que realmente funcionen bien...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gallego, le ruego que termine.

El señor **GALLEGO BURGOS**: Sí, termino. Comprométase de verdad a que usted les va a pedir a los técnicos que arreglen esta cuestión porque, si no lo manifiesto aquí, luego iré por la calle y me dirán algo.

Déjeme que mate. No he dicho que haya un problema de seguridad brutal como consecuencia de que hayan tenido que reducir a 230 kilómetros por hora el AVE, pero realmente algo habrá cuando han invertido 40 millones de euros en repararlo y han tenido que reducir la velocidad y todos los trenes tienen instrucciones de reducirla. No me ha contestado respecto a si han encargado auditorías en el proceso de adjudicación de la obra pública en el entorno de Barcelona, tal como le pidió el Senado. Creo que hay algunas cuestiones que se tienen que contestar, si usted me lo permite. Tampoco me ha contestado sobre qué medidas concretas se van a tomar para reducir las molestias a los viajeros del Barcelona-Girona que, como sabe usted, son muy concretas y sé que representantes de ADIF se han reunido con los usuarios durante los últimos días.

El señor **PRESIDENTE**: Turno para el Grupo Parlamentario Socialista. Para ello tiene la palabra el señor Ruiz. Le ruego que sea usted breve.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Con mucha brevedad, señor presidente.

Señor Macias, entusiasmo y calor. Es mi manera de ser y mi manera de expresarme, como otros tienen otra. En todo caso, lo que sí le digo es que tenemos satisfacción por aquellas cosas que se hacen bien y por aquellos compromisos que el Gobierno está cumpliendo con Cataluña. Evidentemente, como diputado del PSC y miembro del Grupo Parlamentario Socialista, mi misión es defender la labor del Gobierno en aquellas cuestiones en las que creemos que hay un valor añadido y lo ponemos de manifiesto. Respecto a ese tema, hay que explicar la obra del Gobierno. Convergència i Unió durante veintitrés años lo hizo y era su misión explicar la obra de gobierno. El Gobierno socialista lo tiene que hacer, cómo no lo va a hacer, por tanto, no me tengo que callar nada; ya se han pedido disculpas —se ha hecho desde el ministerio, lo ha hecho la ministra y el presidente del Gobierno— de aquellas cosas que hemos hecho mal, pero también les tenemos que decir a los ciudadanos de Cataluña nos hemos tomado en serio el problema de las infraestructuras de Cataluña, que nos hemos tomado en serio el cumplimiento de la adicional tercera del Estatut y, sin triunfalismos, poner en valor aquello que el Gobierno socialista está haciendo en Cataluña, que durante muchos años se le ha criticado. Evidentemente, estamos aquí para reafirmar ese compromiso. Vuelvo a repetir que este Gobierno está cumpliendo como nunca con Cataluña, sin comparación con otros gobiernos, está cumpliendo como nunca y eso sí que lo pongo en valor.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar esta comparecencia tiene la palabra el presidente de ADIF, señor González.

El señor **PRESIDENTE DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF)** (González Marín): Quiero agradecer al señor Macias el buen tono que ha utilizado. Claramente le quiero decir que voy a ser receptivo a las propuestas que hace, pero le reitero también que no puedo compartir que diga que adoptamos una actitud triunfalista. En ADIF no hemos adoptado nunca una actitud triunfalista, nunca, señorita. Trabajo, rigor, dedicación y con muy pocas alharacas, como decía antes. Hemos estado trabajando, trabajando y trabajando, con una planificación perfectamente diseñada y tratando de cumplir todos los objetivos que nos hemos marcado en beneficio de la sociedad catalana y de los ciudadanos de Cataluña. En el tema de mercancías ni usted ni yo estamos satisfechos. De autosatisfacción, nada. No lo estoy, no puedo estarlo y estamos trabajando en aquello que ha generado durante muchísimos años —no este año, los cuatro anteriores, los diez o los quince, sino durante muchos años— una pérdida notabilísima de cuota

de mercado en beneficio de la carretera. En ADIF estamos trabajando intensamente para tratar de ganar no el tiempo perdido, que no se recupera nunca, sino hacer una planificación correcta, sólida y que permita ir avanzando en esa materia. Ha hablado de la gestión. En el año 2009, ADIF ha mantenido las tarifas congeladas, decisión que se toma el año pasado en el mes de noviembre. Estamos trabajando en un plan estratégico de terminales de centros logísticos y, sobre todo, hay medidas ya tomadas, las que se pueden tomar rápidamente sin esperar a más como, por ejemplo, posibilitar que trenes de 600 metros puedan hacer el recorrido entre Valencia y Madrid. Estamos trabajando en otros corredores para hacer exactamente lo mismo. Estamos dedicando todo nuestro esfuerzo en esta legislatura en potenciar las mercancías, porque ni usted ni yo estamos satisfechos. Si dijera que estoy satisfecho estaría mintiendo, porque no lo estoy. Estamos dedicando todo nuestro esfuerzo para conseguir avanzar con la máxima rapidez, con la máxima prontitud en ir ganando no solo cuota de mercado, sino en ir configurando un ámbito de transporte de mercancías por ferrocarril que sea coherente, que sea sólido y que permita enfocar el futuro en este ámbito de una forma correcta. Estamos trabajando en múltiples corredores, en múltiples frentes, pero de forma planificada y con todo rigor.

El señor Gallego sabe lo que ha hecho el Partido Popular en Barcelona, pero el Gobierno del Partido Socialista, a finales de 1995 o principios de 1996, ya había licitado las obras en el tramo Ricla-Calatayud, que forma parte de la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa. Ahí están los datos para que pueda cerciorarse de lo que le digo. La obra pública es de todos, por supuesto. Pero también es verdad que no todos hacemos los mismos esfuerzos en materia de obra pública. No voy a dejar de decir, y si eso es triunfalismo haré triunfalismo, lo que estamos haciendo, aunque no tenemos que decirlo porque los ciudadanos lo están viendo. En el tema de TP Ferro, vuelvo a decir lo mismo. Pregunta por el compromiso de que en febrero de 2009 llegase el AVE a Figueras, cuando ya se estaba asumiendo que en 2004 iba a estar la línea en Francia. Sobraban cinco años pero ¿qué se había hecho a esa fecha? Las obras no son solo contarlas o decir lo que se va a hacer sino hacerlas, y no se hizo lo que se tuvo que hacer para que llegase en 2009 a la frontera francesa. Estamos haciendo un gran esfuerzo para llegar en 2012, y llegaremos en 2012; antes, en 2010, con un tercer carril entre Girona y Vilamallà. El tema de Sagrera, no es que yo no esté enterado,

señoría, es que cada uno tiene su ámbito de decisión, sus facultades y sus competencias. Hay creada una sociedad entre varias administraciones y ahí está el Ministerio de Fomento, el Ayuntamiento de Barcelona y la Generalitat de Catalunya. Es esa sociedad la que tiene las facultades para decidir lo que tenga que decidir. Y ADIF, en la parte que le corresponde, no le quepa duda, está haciendo sus deberes y sus trabajos —los que le encarguen—, pero la decisión no le corresponde tomarla a ADIF porque no es ese el ámbito de decisión. Es Sagrera-Alta Velocidad, que tiene personalidad jurídica propia y que tiene encomendadas esas funciones. En el tema de Pont de Candi se lo voy a repetir. Esa obra fue recepcionada en 2003 y se está trabajando; es una zona de arcillas expansivas, se han hecho unas correcciones y se está trabajando para que esa zona quede perfectamente consolidada y no genere problemas de ningún tipo, ni hoy ni en el futuro. Y para que no se vaya sin argumentos a El Prat y lleve su triunfo, le diré que en el entorno de la línea aparecieron algunas viviendas con fisuras. Se hizo un estudio por una segunda empresa especializada y se nombró un arquitecto por parte de la agrupación de vecinos, que lo ha pagado ADIF, para que asesorara a los vecinos en esta materia. Hay constituida una comisión mixta vecinos-ayuntamientos-ADIF y se llegó a unos acuerdos que están reflejados en el convenio. A mí me gustaría pensar que está todo hecho, pero, si no está todo hecho, señoría, antes de que salga de este edificio estoy dando las órdenes para saber exactamente qué es lo que queda por hacer de los compromisos asumidos, y si algo queda por hacer, se va a hacer de inmediato. No quiero que se vaya con mal sabor de boca. Lo que ADIF se haya comprometido a hacer en el El Prat, si no está hecho, me comprometo con usted a dar inmediatamente las instrucciones para que se haga. Me voy a informar de inmediato y tendrá conocimiento de este tema.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Una vez finalizada la intervención del presidente de ADIF, solo quiero agradecer su presencia, sus informaciones y sus respuestas a los distintos portavoces. Quiero agradecer también a los portavoces de los diferentes grupos parlamentarios su tono y su colaboración para el buen desarrollo de esta sesión.

Se levanta la sesión.

Eran las ocho de la noche.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**