



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

**Año 2011**

**IX Legislatura**

**Núm. 811**

---

## FOMENTO

**PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.<sup>a</sup> MARÍA DEL PILAR LÓPEZ  
RODRÍGUEZ, VICEPRESIDENTA PRIMERA**

**Sesión núm. 50**

**celebrada el martes 28 de junio de 2011**

---

Página

### **ORDEN DEL DÍA:**

#### **Preguntas:**

**De la diputada doña María Enriqueta Seller Roca de Togores, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre previsiones acerca de resolver las deficiencias en materia de seguridad vial en el tramo de la carretera N-340, comprendido entre Orihuela y Crevillente (Alicante). (Número de expediente 181/003419.)** .....

**4**

	Página
<b>Del diputado don Pere Macias i Arau, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre:</b>	
— Importe pendiente de pago en concepto de expropiaciones de terrenos a causa de obras en carreteras y autovías en Cataluña. (Número de expediente 181/003252.) . . . . .	5
— Importe pendiente de pago en concepto de expropiaciones de terrenos a causa de obras en las líneas ferroviarias y la alta velocidad en Cataluña. (Número de expediente 181/003256.) . . . .	6
<b>Del diputado don Jaime Reinares Fernández, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:</b>	
— Reparación de la pasarela peatonal que une las localidades de Soto y Trubia en Asturias (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/091608). (Número de expediente 181/003221.) . . . . .	8
— Licitación y ejecución de la partida de los Presupuestos Generales del Estado de 2011 relativa al proyecto denominado: Reparación del puente metálico que separa los núcleos de Soto de Trubia y Trubia (Oviedo), de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/099800). (Número de expediente 181/003464.) . . . . .	8
— Relación y cuantías de los proyectos reformados, modificados y liquidaciones de las obras del tramo Muros-Las Dueñas de la autovía del Cantábrico (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/092913). (Número de expediente 181/003334.) . . . . .	10
— Relación y cuantías de los proyectos reformados, modificados y liquidaciones de las obras del tramo Otur-Villapedre de la autovía del Cantábrico (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/092919). (Número de expediente 181/003335.) . . . . .	10
— Relación y cuantías de los proyectos reformados, modificados y liquidaciones de las obras del tramo Navia-Tapia de la autovía del Cantábrico (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/092922). (Número de expediente 181/003336.) . . . . .	10
— Relación y cuantías de los proyectos reformados, modificados y liquidaciones de las obras del tramo Llanes-Pendueles de la autovía del Cantábrico (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/092907). (Número de expediente 181/003337.) . . . . .	10
— Relación y cuantías de los proyectos reformados, modificados y liquidaciones de las obras del tramo Pendueles-Unquera de la autovía del Cantábrico (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/092908). (Número de expediente 181/003338.) . . . . .	10
— Plazo de finalización de las obras de la autovía del Cantábrico tramo Muros-Dueñas (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/092890). (Número de expediente 181/003318.) . . . . .	12
— Plazo de finalización de las obras de la autovía del Cantábrico tramo Otur-Villapedre (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/092891). (Número de expediente 181/003319.) . . . . .	12
— Plazo de finalización de las obras de la autovía del Cantábrico tramo Navia-Tapia (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/092892). (Número de expediente 181/003320.) . . .	13
— Plazo de finalización de las obras de la autovía del Cantábrico tramo Llanes-Pendueles (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/092893). (Número de expediente 181/003321.) . . . . .	13
— Plazo de finalización de las obras de la autovía del Cantábrico tramo Pendueles-Unquera (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/092894). (Número de expediente 181/003322.) . . . . .	13
— Plazo de finalización de las obras de la autovía A-64 en Pola de Siero (Asturias) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/092889). (Número de expediente 181/003323.) . .	15
— Plazo de finalización de las obras del tramo “Grado-Doriga” de la autovía A-63 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/092956). (Número de expediente 181/003324.) . . . . .	15

	Página
— Plazo de finalización de las obras del tramo “Doriga-Cornellana” de la autovía A-63 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/092957). (Número de expediente 181/003325.) . . . . .	15
— Plazo de finalización de las obras del tramo “Cornellana-Salas” de la autovía A-63 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/092958). (Número de expediente 181/003326.) . . . . .	15
— Plazo de finalización de las obras de la autovía A-63 tramo Salas-La Espina (primera calzada) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/092895). (Número de expediente 181/003327.) . . . . .	15
— Plazo de finalización de las obras de la autovía A-63 tramo Salas-La Espina (segunda calzada) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/092896). (Número de expediente 181/003328.) . . . . .	15
Del diputado don Ángel Luis González Muñoz, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre ubicación del anillo ferroviario en Antequera (Málaga). (Número de expediente 181/003371.) . . . . .	17
De la diputada doña María de la Concepción de Santa Ana Fernández, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre previsiones acerca de los trabajos que quedan por ejecutar, fechas de finalización e inversiones pendientes en los tramos pertenecientes a la autovía del Mediterráneo A-7 a su paso por la provincia de Granada. (Número de expediente 181/003473.) . . . .	19
Del diputado don Jaime Reinares Fernández, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:	
— Conocimiento que tiene el Gobierno del conflicto originado con el cambio de la empresa concesionaria de la restauración en el aeropuerto de Asturias (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/090260). (Número de expediente 181/003225.) . . . . .	22
— Opinión del Gobierno acerca de la conveniencia de que AENA paralice el cambio del concesionario de la restauración en el aeropuerto de Asturias hasta que se resuelva judicialmente la reclamación que está pendiente de sentencia (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/090261). (Número de expediente 181/003226.) . . . . .	22
De la diputada doña María del Pilar Fernández Pardo, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre previsiones acerca de sustituir los trenes modelo Alvia, serie 130, que realizan el trayecto entre Gijón (Asturias) y Madrid por otros de diferente gama (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/093054). (Número de expediente 181/003293.) . . . . .	23
Del diputado don José Ramón Beloki Guerra, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), sobre previsiones acerca de la ampliación del aeropuerto de Bilbao. (Número de expediente 181/003490.) .	24
Del diputado don Andrés José Ayala Sánchez, en sustitución del diputado don José Ignacio Landaluce Calleja, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre futuro ferroviario para el transporte de mercancías para el Puerto de Algeciras (Cádiz). (Número de expediente 181/002999.) . . . . .	26
De la diputada doña María Olaia Fernández Davila, en sustitución del diputado don Francisco Xesús Jorquera Caselas, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre disposición del Gobierno a reducir la tasa portuaria T-1 en la modalidad de estancia prolongada cuyo precio se ha incrementado en un 463 por ciento y que perjudica al sector congelador y bacaladero. (Número de expediente 181/003489.) . . . . .	27

**Se abre la sesión a las nueve de la mañana.**

**PREGUNTAS:**

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA ENRIQUETA SELLER ROCA DE TOGORES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE RESOLVER LAS DEFICIENCIAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL EN EL TRAMO DE LA CARRETERA N-340, COMPRENDIDO ENTRE ORIHUELA Y CREVILLENTE (ALICANTE). (Número de expediente 181/003419.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señorías, pido disculpas por el señor presidente y por el alcalde de Algeciras que están aún en el avión. Me ha pedido el alcalde de Algeciras que, si no les importa, su pregunta pase a ser la última para que le dé tiempo a llegar. Rogaría a todos y a todas que se ciñeran al tiempo porque sabemos que a las 12:00 empezamos el debate sobre el estado de la Nación. Si todos somos rápidos en el orden y la presentación de las preguntas, y el secretario de Estado es ágil en las respuestas, terminaremos pronto esta sesión.

Vamos a empezar con la pregunta número 22 sobre las previsiones para resolver las deficiencias en materia de seguridad vial en el tramo de la carretera N-340 comprendido entre Orihuela y Crevillente (Alicante). La señora Sellar Roca tiene la palabra.

La señora **SELLER ROCA DE TOGORES**: Bienvenido, señor secretario de Estado, don Víctor. Ya sabe que le tenemos aprecio en el Congreso.

Quisiera ser lo más breve posible y agradecer a los grupos que me hayan permitido tomar la palabra alterando el orden del día. Señor secretario de Estado, en el año 2007 fue puesto en servicio el desdoblamiento de la carretera Elche-Crevillente, cuyas obras fueron adjudicadas en el año 2004. Como usted conocerá, la puesta en marcha de esta infraestructura no estuvo exenta de polémica, debido no solamente a la demora en su ejecución sino al modo en que esta se acometió ya que, como recordará usted, fue abierta al tráfico sin que las obras hubieran terminado y con grandes dificultades. Dado que se trata de una carretera que soporta un gran tráfico rodado y que une poblaciones muy importantes como Crevillente y Elche, siendo además punto de conexión con innumerables poblaciones de la Vega Baja del Segura y con muchas entradas y salidas de polígonos y barriadas, esta diputada requiere celeridad para su acondicionamiento sin más demora. Digo esto, señor secretario de Estado, porque podríamos decir que se trata de una carretera hecha a parches. Primero se acometió el denominado desdoblamiento de apenas 10 kilómetros de longitud en dos fases de forma —permítame decirlo— discontinua y bastantes descoordinada, para posteriormente subsanar los graves problemas de inundaciones por lluvias siendo necesario

acometer las correspondientes obras de canalización y drenaje. Con posterioridad fue la demora en la iluminación y señalización de las diversas rotondas que se sitúan en el discurrir de esta carretera el motivo que provocó, y lamento que siga provocando, un elevado número de accidentes en las entradas y salidas tanto a zonas residenciales como a los citados polígonos industriales y conexiones con poblaciones. A fecha de hoy todavía el tramo más próximo de esta carretera desdoblada de acceso a Crevillente sigue en absoluta oscuridad, pues no ha sido dotado de iluminación.

Hemos conocido recientemente que el Ministerio de Fomento ha anunciado la adjudicación por algo más de 10 millones de euros destinados a actuaciones de conservación y explotación de varias carreteras en la provincia de Alicante encaminadas, todas ellas, a mejorar el servicio de los usuarios y la seguridad vial, citando entre otras actuaciones la señalización y el suministro eléctrico, así como trabajos de conservación. Señor secretario de Estado, debido al *modus operandi* del Gobierno, concretamente en lo que se refiere al tiempo que resta, que se sitúa entre las adjudicaciones y ejecuciones, y a la demora y deficiente ejecución de esta obra, adjudicada como digo en el año 2004 y parcialmente comenzada a ejecutarse en el año 2007, nosotros venimos a preguntarle para que usted nos concrete cuánto tiempo va a ser necesario para dotar definitivamente a esta infraestructura de la iluminación y señalización necesarias, tanto en las rotondas, en los accesos y salidas a Crevillente, como en sus diferentes conexiones y entronques con la Vega Baja y otras poblaciones, particularmente Orihuela.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Gracias, señora diputada, por su bienvenida. Efectivamente, ya hace bastantes años que nos conocemos por acudir a esta Cámara. Permítame que le responda con el mismo tono y con la misma cortesía con la que usted ha formulado su pregunta, señoría.

Indudablemente, esta carretera N-340 entre Orihuela y Crevillente debería formar parte en estos momentos de la Red de carreteras de la Comunidad Autónoma de Valenciana, porque en el año 2005, dentro de los acuerdos que alcanzamos con la Generalitat Valenciana, se planteó que esta carretera se debería ceder a la comunidad autónoma en el momento de la firma de dicho acuerdo, en el cual se estableció —si quiere usted le doy una copia— que esta carretera se entregaría en las condiciones que se encontraba entonces, sin ninguna transferencia de capital, es decir sin ningún recurso, porque la Generalitat Valenciana las asumía tal y como se encontraban en ese momento. Significa que desde ese primer momento la Generalitat Valenciana tenía que haber asumido esa carretera tal y como estaba y, por lo tanto,

el Ministerio de Fomento no tenía por qué hacer frente a las necesidades que surgían del tráfico, ya que sin lugar a dudas el volumen que discurre por esa carretera es muy importante. Desde luego, seis años después aún no se ha asumido.

Nosotros, señoría, lejos de desentendernos del territorio, de las carreteras, de los usuarios de la vía, hemos procurado formalizar esta transferencia en diversas ocasiones con el objeto de que se comenzaran cuanto antes por parte de la Generalitat las actuaciones necesarias. Tengo que decir que lo que aquí había que hacer era cambiar, por así decirlo, esta carretera N-340 por otra carretera autonómica que estaba haciendo la comunidad autónoma y que, sin lugar a dudas, para la Red general del Estado significaba más que lo que podría ser el funcionamiento de esta carretera, porque en efecto une muchas poblaciones y tiene muchas entradas y salidas a distintos sitios. Como consecuencia de no haberse aceptado esta carretera por parte de la Generalitat, indudablemente a nosotros nos ha tocado y nos toca cumplir con nuestra obligación de mantener de la mejor manera posible todas las obligaciones que responden a una carretera de estas características en cuanto a aspectos relacionados con la seguridad vial.

Usted ha hecho referencia al tramo que pusimos en servicio, el acceso a Elche por el sur entre Elche y la A-7 y el acceso a Crevillente, sobre lo que no le voy a decir nada más. A partir del año 2004 nosotros realizamos un refuerzo firme. En 2005 conseguimos una nueva glorieta a través del contrato de conservación integral; hemos ido ejecutando renovaciones en la señalización vertical; hemos dispuesto captafaros; se han adecuado y repuesto paneles direccionales; hemos procedido al repintado de las marcas viales, instalación y el reciclado de barreras. Es decir se ha invertido más de 5 millones de euros. Además se han llevado a cabo otras obras de refuerzo y mejora firme en el entorno de estas poblaciones, que actualmente se están ejecutando por un valor de 9,6 millones de euros. En definitiva, creo que hemos intentado por todos los medios velar por el buen funcionamiento de esta carretera y por que estuviera dotada de las mejores condiciones de seguridad vial. Nosotros vamos a seguir trabajando para que en esta carretera se funcione con absoluta normalidad, para que no se produzcan accidentes o incidentes en el tráfico y para que la afección a los usuarios sea la menor posible. Espero que al final la transferencia que tiene que producirse se lleve a cabo y que la Generalitat permute con nosotros, de acuerdo con el cumplimiento del compromiso que teníamos suscrito. Indudablemente vamos a seguir trabajando con todo lo que tenga que ver con una futura iluminación o con una mejor señalización. La señalización está incluida dentro de lo que es la conservación integral; la iluminación también, pero no es un factor determinante en estos momentos porque estamos a expensas de la disponibilidad presupuestaria que tenemos a la hora de afrontar este tipo de actuaciones. En todo caso, siempre trabajaremos con el objetivo de que los

usuarios de esa carretera dispongan de una vía con todas las garantías de seguridad para que no tengan ninguna dificultad en su tránsito diario o en su movilidad entre diversas poblaciones o en largos recorridos.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señora Seller, le quedan cuarenta segundos.

La señora **SELLER ROCA DE TOGORES**: Efectivamente, se han acometido las acciones que usted ha mencionado, pero tengo que recordarle que no se han entregado en las condiciones que en su momento se pactaron. Tanto el Ayuntamiento de Elche como el Ayuntamiento de Crevillente estaban esperando a que el Gobierno tomara la iniciativa y cumpliera las condiciones pactadas. Esperaba, señor secretario de Estado, que viniera aquí con una respuesta un poco más comprometida y más coherente con la asunción de sus responsabilidades en el Ministerio de Fomento. Sé que personalmente usted las cumple y, por tanto, le felicito personalmente, pero también le sugeriría que todas estas dotaciones a las que usted ha hecho referencia, al margen del grueso de la pregunta respecto a las dotaciones presupuestarias que vienen a suplir esas deficiencias luminotécnicas, sean efectivas y no queden solo en el Boletín Oficial del Estado.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señora diputada, el compromiso era que en el momento que firmáramos el documento la Generalitat Valenciana se quedaba con la carretera, no hacía falta dar ningún paso más, sin embargo eso no sucedió porque no le interesó hacerlo. De hecho, el conseller con el que se firmó el protocolo, desgraciadamente fallecido, lo puso de manifiesto en todo momento, pero no hubo manera de que el conseller que le sustituyó aceptara esa carretera. Si hubiera aceptado esa carretera, nosotros nos hubiéramos hecho cargo de la A-7, que se está construyendo por parte de la Generalitat, y se hubiera dado respuesta de otra manera a los problemas que existen en esa vía. No obstante, seguiremos trabajando para que esa reducción de accidentes que se ha producido de manera progresiva en los últimos años se mantenga, como poco, en los límites actuales en cuanto a víctimas mortales, que en este momento es cero, para que indudablemente los ciudadanos y los usuarios de la carretera discurran en las mejores condiciones de seguridad.

**DEL DIPUTADO DON PERE MACIAS I ARAU, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ), SOBRE:**

— **IMPORTE PENDIENTE DE PAGO EN CONCEPTO DE EXPROPIACIONES DE TERRE-**

**NOS A CAUSA DE OBRAS EN CARRETERAS Y AUTOVÍAS EN CATALUÑA. (Número de expediente 181/003252.)**

— **IMPORTE PENDIENTE DE PAGO EN CONCEPTO DE EXPROPIACIONES DE TERRENOS A CAUSA DE OBRAS EN LAS LÍNEAS FERROVIARIAS Y LA ALTA VELOCIDAD EN CATALUÑA. (Número de expediente 181/003256.)**

La señora **VICEPRESIDENTA**: Si no tienen inconveniente sus señorías, pasamos a las preguntas formuladas por el señor Macias, que se verán de forma acumulada. Son la 19 y 20, sobre el importe pendiente de pago en concepto de expropiaciones de terrenos a causa de obras en las carreteras y autovías en Cataluña y sobre el importe pendiente de pago en concepto de expropiaciones de terrenos a causa de obras en las líneas ferroviarias y alta velocidad en Cataluña. Señor Macias, tiene la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señora presidenta, le agradezco a usted y, especialmente, al señor Reinares la gentileza que han tenido al permitir sustanciar estas preguntas en este momento.

Nosotros hemos formulado una serie de iniciativas parlamentarias, entre ellas preguntas orales y escritas, por la preocupación que tienen muchos ciudadanos en Cataluña, aunque me imagino que también en otras partes del Estado, por los graves retrasos en el pago de las expropiaciones a causa de obras. En Cataluña concretamente esto afecta, en materia de autopistas, a las expropiaciones a causa de la construcción de la A-14, la A-27, la A-2 y la B-40 y también por obras de ferrocarril de alta velocidad en la demarcación de Barcelona y de Girona. Hemos formulado una serie de preguntas y hemos escogido dos, por motivos lógicos, para conocer el importe pendiente de pago, pero no se le oculta al señor secretario de Estado, a quien también agradecemos su presencia hoy aquí, que la pregunta es el importe pendiente de pago y la previsión de pago.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Efectivamente, Cataluña tiene, al igual que otras comunidades, algún volumen de expropiación pendiente de hacerle frente por parte del ministerio, derivado del volumen de las inversiones que está haciendo el Ministerio de Fomento. Esto se traduce en un mayor número de actuaciones y, consecuentemente, en otros efectos colaterales, como son la generación de empleo, el desarrollo socioeconómico y la necesidad de llevar a cabo las expropiaciones. Desde que accedimos al Gobierno, en Cataluña se han invertido 14.800 millones de euros y en 2010 ha sido la primera comunidad en inversión eje-

cutada con 1.936 millones de euros. Para abonar las expropiaciones generadas por tales inversiones el Ministerio de Fomento tiene previsto un crédito plurianual, y a medida que se van determinando los justiprecios estos créditos se reajustan en consecuencia. Indudablemente, todo el proceso de abono de expropiaciones está inmerso en los compromisos que tenemos con respecto a la evolución de nuestra situación económica y a nuestro reajuste de inversiones. Nuestra firme voluntad es ir haciendo frente a las expropiaciones por encima de ir poniendo en funcionamiento y licitando algunas obras, ya que los intereses de los particulares tienen que ser tenidos en cuenta a la hora de hacer frente a esa exigencia tan potente, como es expropiar un suelo o un determinado inmueble para llevar a cabo la construcción de una infraestructura.

Durante el año 2010 tan solo en materia de carreteras abonamos un total de 20,6 millones de euros en Cataluña. En ferrocarriles, de las actuaciones de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, el valor de las expropiaciones que en este momento tenemos pendientes de pago en Cataluña —son expedientes aprobados que han pasado ya por todos los trámites— asciende a 2 millones de euros. Estamos pendientes de que, por parte de la intervención, algunos de esos expedientes sean fiscalizados y podamos hacer frente a esas expropiaciones. Respecto a ADIF, a día de hoy los expedientes de expropiación de terrenos en Cataluña pendientes de tramitación son pocos, porque representan únicamente el 2,86 por ciento de las fincas afectadas en su mayor parte por el trazado de alta velocidad de la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa a su paso por dicha comunidad. Como usted sabrá, en toda tramitación de expropiación hay todo un proceso de negociación, de acuerdo y de decisión por parte de los jurados provinciales de expropiación y, en muchos casos, por parte de los tribunales, y hasta que todo ese proceso no está finalizado es muy difícil evaluar el importe de esas expropiaciones. Es cierto que, al igual que le he dicho lo que habíamos pagado en carreteras en el año 2010, al final de este año 2011 le podré decir lo que vamos a pagar en carreteras o en ferrocarriles o en ADIF. A día de hoy están pendientes de tramitación y pago los justiprecios de 293 fincas, de las que 51 tienen un justiprecio por mutuo acuerdo, 71 tienen un justiprecio fijado por el jurado provincial por un importe de 3,7 millones de euros y el resto está pendiente de fijación del justiprecio mediante el jurado provincial de expropiación por mutuo acuerdo. Efectivamente, tenemos una deuda en expropiaciones, que no puedo sino reconocer y que espero poderla cubrir y cumplir cuanto antes, que puede estar afectada por todo el reajuste que hemos llevado a cabo. Priorizaremos el abono de estas expropiaciones con el objetivo de que los intereses de estos afectados se vean satisfechos y podamos aminorar la deuda que tenemos con todos ellos como consecuencia de la construcción de obras públicas, de infraestructuras, en el conjunto de la comunidad.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor Morlán, la pregunta era muy precisa, y usted nos obliga a hacer muchas matemáticas para intentar resolverla. Usted me dice que en ferrocarriles hay pendientes 2 millones, el 2,86 por ciento de la Dirección General de Ferrocarriles y el 2,86 por ciento, de no se sabe qué cifra, de ADIF. Le pido, si puede, que me dé la cifra total; no sea tan parco en información. Por lo que se refiere a carreteras me dice que quedan pendientes de pago solo 293 fincas. Me gustaría que me contestara con una mayor precisión; evidentemente si algunas no tienen justiprecio no puede darme la cantidad, pero si solo quedan estas solo quedan estas. Señor Morlán, la realidad como usted sabe es que hay retrasos muy importante. Un caso de cierta relevancia es el de una finca expropiada por una obra en el cuarto cinturón en Abrera, que ya ha entrado en funcionamiento aunque sea parcialmente y que dispone de justiprecio desde hace aproximadamente un año y medio pero ni siquiera se le ha dado una fecha a su propietario cuando se ha dirigido —y le ha costado dirigirse— a la Administración, cosa que es preocupante. Por tanto, señor Morlán, comparto sus criterios; me parece muy bien esta priorización, no puede decirse de otra manera, pero la realidad es que muchos ciudadanos están francamente preocupados.

Le voy a pedir dos cosas: primero, que me precise más la respuesta porque la pregunta es bastante concreta; pero sobre todo que se tome esta cuestión como algo importante, ya que los ciudadanos se ven bastante afectados con una expropiación. Debo decir —usted lo sabe perfectamente— que la expropiación en España es una privación singular de la propiedad motivada por el interés común, pero los ciudadanos tienen lógico derecho a ser resarcidos. Todos los que estamos en la defensa de lo común estamos defendiendo que si hay que expropiar hay que hacerlo pero, lógicamente, los ciudadanos tienen también derecho a ser resarcidos, y existe la obligación de ser puntual en este pago. Este tema como usted sabe es preocupante; hay muchas organizaciones agrarias que están siguiendo la cuestión y tienen datos que no coinciden con los suyos. Si usted fuera más preciso en la respuesta de los datos a lo mejor podríamos tranquilizar algo más. En cualquier caso, hay que tomarse este tema con interés. Todos los que creemos que hay que defender el interés común también pensamos que tiene sus límites, y estos se encuentran en los derechos que tienen los ciudadanos. Como representante de ellos le pido señor Morlán que sea ágil en esta cuestión.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): De las cifras que le he dado en infraestructuras ferroviarias, los 2 millones de euros están pendientes de

abonar. En ADIF ese 2,86 por ciento corresponde a las fincas afectadas; no dispongo aquí de los datos de qué fincas o cuántas fincas son, pero no tengo ningún inconveniente en hacérselo llegar porque no es ningún problema especial —se lo haré llegar, no se preocupe usted—. Los datos que le he dado vienen motivados por una cosa, porque dentro del conjunto de los expedientes expropiatorios que se van generando, su evolución en carreteras, donde se produce un volumen muy importante de expropiaciones, que es más potente que el que puede producirse en otras infraestructuras ferroviarias o incluso en el propio ADIF, la modificación o la variación de este proceso se produce de una manera muy dinámica. Desde que llegamos a un proceso de información pública del proyecto, ya antes de ser aprobado, empezamos ya a aplicar la Ley de Expropiación Forzosa y después de haberse aprobado los proyectos se inicia un proceso de tramitación para alcanzar el justiprecio por mutuo acuerdo. Hay veces que se produce ese mutuo acuerdo pero otras no, y entonces entramos en el ámbito de las decisiones del Jurado Provincial de Expropiación o bien el recurso por la vía contencioso-administrativa. No existe una fotografía estática que nos diga que hoy debemos equis y mañana seguimos debiendo equis; esta modificación se va produciendo. Tenemos previsto un abono plurianual de las deudas que tenemos por expropiación, que sin lugar a dudas —en eso coincido con usted— no se pueden mantener por mucho tiempo, por eso planteamos esa priorización de las expropiaciones respecto a la ejecución de nueva obra. Hemos pensado este proceso con arreglo a la antigüedad en las expropiaciones. Hay expedientes antiguos que hay que acometer, siempre y cuando hayamos cubierto todos los plazos. Sin lugar a dudas, puede darse perfectamente el caso de que a usted le diga que no se ha pagado una expropiación de una obra que se produjo en un momento determinado y cuando se ve el expediente concreto se encuentra con que o no hay acuerdo o el Jurado Provincial de Expropiación lo ha decidido pero ha sido recurrido. Se trata de una situación un poco aleatoria, pero el criterio que tenemos es hacer frente a todas nuestras deudas por expropiaciones, empezando por las más antiguas. Hay algunas expropiaciones que tienen afecciones a vivienda a las cuales damos prioridad en el abono porque entendemos que deben ser atendidas de manera inmediata por los daños familiares o personales que eso produce. Con esa programación plurianual intentamos hacer frente a todas nuestras deudas, porque coincido con usted en que este es un tema urgente que tenemos que resolver cuanto antes.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor Macias, le quedan algunos segundos.

El señor **MACIAS I ARAU**: Solamente quiero agradecerle su respuesta y pedirle que pongan la máxima diligencia en el tema.

- **DEL DIPUTADO DON JAIME REINARES FERNÁNDEZ, DEL GRUPO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:**
- **REPARACIÓN DE LA PASARELA PEATONAL QUE UNE LAS LOCALIDADES DE SOTO Y TRUBIA EN ASTURIAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/91608). (Número de expediente 181/003221.)**
- **LICITACIÓN Y EJECUCIÓN DE LA PARTIDA DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO DE 2011 RELATIVA AL PROYECTO DENOMINADO: REPARACIÓN DEL PUENTE METÁLICO QUE SEPARA LOS NÚCLEOS DE SOTO DE TRUBIA Y TRUBIA (OVIEDO), DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/99800). (Número de expediente 181/003464.)**

La señora **VICEPRESIDENTA**: Seguimos con el orden del día, y, si no hay alguna alteración más, pasamos a las preguntas 1 y 2, que han sido acumuladas, sobre la reparación de la pasarela peatonal que une las localidades de Soto y Trubia en Asturias y a la licitación y ejecución de la partida de los Presupuestos Generales del Estado de 2011 relativa al proyecto denominado: Reparación del puente metálico que separa los núcleos de Soto de Trubia y Trubia (Oviedo), de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, respectivamente. Tiene la palabra el señor Reinares para formularlas.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Bienvenido, señor Morlán.

El pasado 30 de octubre de 1998 —hace más de doce años— se firma un convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Oviedo y el Gobierno central donde se establece, entre otros acuerdos, la cesión del puente metálico sobre el río Nalón por parte del Ministerio de Fomento y a favor del Ayuntamiento de Oviedo. Ese puente metálico, de uso peatonal en estos momentos, en su totalidad, tal y como figura así definido en el convenio, hoy está en las mismas condiciones —yo creo que peor— que hace doce años, en una completa y absoluta ruina, es decir intransitable. El Ayuntamiento de Oviedo exige a ADIF, que es el titular del puente, que se acometan las obras de reparación, para lo cual aportó un proyecto, tal y como establecía el convenio, que tenía por objeto ejecutar las obras de acondicionamiento previas a dicho puente que unía las localidades de Soto y Trubia. Ante tal petición, ADIF se niega a ejecutar las obras de este proyecto y presenta ante los juzgados de Oviedo una reclamación negándose —repito— a ejecutar dichas obras de acondicionamiento. Le leo el titular del

periódico *La Nueva España* del 4 de junio de 2010: ADIF lleva a juicio al Ayuntamiento de Oviedo por forzar la reparación de la pasarela de Soto a Trubia. El resultado de todo esto es el siguiente —leo también el titular del diario *La Nueva España*, un año después, el 26 de mayo de 2011—: El juez obliga a ADIF a reparar la pasarela de Soto a Trubia. Este titular que les he leído es consecuencia de la sentencia 111/2011, de 13 de mayo, que estima la reclamación municipal. ¿Cuál es la reacción de ADIF? Interponer un recurso de apelación contra dicha sentencia ante el Juzgado de lo Contencioso de Oviedo.

Señor secretario de Estado, ¿cómo es posible que existiendo un convenio que obliga a ADIF a reparar el puente y con una sentencia judicial que le obliga a ejecutar el proyecto de la pasarela peatonal sobre el río Nalón, ADIF se empeñe en no hacer estas obras y recurrir la sentencia?

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor Morlán, tiene la palabra para contestar.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señor diputado, esa es su versión; yo le voy dar la mía. Efectivamente, el día 30 de octubre de 1998 el alcalde-presidente del Ayuntamiento de Oviedo, el director general de la Sociedad Cinturón Verde de Oviedo y el director gerente de la Unidad de Patrimonio y Urbanismo de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Renfe, suscribieron un protocolo de colaboración para la mejora de los servicios ferroviarios en Oviedo, la integración de la estación y la mejora de la red viaria de Trubia. Según la cláusula cuarta, apartado b) de este protocolo —y estoy hablando del protocolo, no de la prensa, porque creo que hay que atenerse a lo que diga el protocolo—, el Ayuntamiento de Oviedo recibirá como compensación en concepto de cesiones, entre otras instalaciones, los suelos incluidos en la traza ferroviaria consistente en el puente metálico sobre el río Nalón para su uso peatonal en su totalidad. Para dar cumplimiento a este protocolo ADIF procedió a la desafectación formal de dicha instalación. Así, el consejo de administración de Renfe, en su sesión de 25 de febrero de 2000 —no gobernábamos nosotros—, la declaró innecesaria para la prestación del servicio ferroviario y fue desafectada definitivamente el 10 de marzo de 2000 por resolución de desafectación del delegado especial del Ministerio de Economía y Hacienda en Renfe. En numerosas ocasiones ADIF le ha manifestado al Ayuntamiento de Oviedo su disposición a ceder de forma gratuita la citada pasarela. Para ello, se le ha requerido que cumplimente la solicitud exigida en la Ley de Patrimonio de las administraciones públicas para las transmisiones gratuitas de inmuebles, algo que hasta la fecha no se ha hecho.

Entenderá que en esta instalación ferroviaria, actualmente no utilizada por ADIF, ni afecta a ningún tipo de servicio público, ni ferroviario, ni de ninguna otra natu-

raleza, no haya sido necesario realizar ninguna operación de mantenimiento porque no es ferroviaria, por lo que el estado de conservación de la misma se ha ido deteriorando, y coincido con usted en que esa situación de deterioro no se puede mantener. Este deterioro es un hecho que está plenamente asumido por el propio Ayuntamiento de Oviedo, prueba de ello es que el año 2006 el ayuntamiento le presentara a ADIF un proyecto para ejecutar a su cargo —a cargo del ayuntamiento— obras de tratamiento anticorrosión, acondicionamiento como pasarela peatonal y adecuación del acceso del antiguo puente de Renfe sobre el Nalón entre Soto y Trubia, concejo de Oviedo, cuyo presupuesto ascendía a 486.475,70 euros, y le solicitara autorización para llevarlo a cabo. O sea, el ayuntamiento presentó el proyecto, el ayuntamiento dijo qué tipo de proyecto era y le pidió autorización a ADIF para llevarlo a cabo. Dicho proyecto no se ha ejecutado hasta la fecha y sí se le exige a ADIF que lo ejecute mediante un requerimiento formal que le hace el Ayuntamiento de Oviedo el 22 de enero de 2010, ante el cual ADIF presentó alegaciones en mayo de ese mismo año. Este requerimiento al ayuntamiento ha sido impugnado ante la jurisdicción contencioso-administrativa y ha habido sentencia del Juzgado de lo Contencioso número 6 de Oviedo del pasado 13 de mayo de 2011. Esta sentencia estima parcialmente el recurso de ADIF, indicando que está obligado a reparar únicamente las planchas en la pasarela y sus barandillas, cuyo coste estimado según ADIF asciende a 75.000 euros como máximo. ADIF ha recurrido la sentencia y ha enviado una carta recientemente al Ayuntamiento de Oviedo en la que plantea que se lleve a cabo una solución definitiva a este conflicto, y le ha propuesto retirar el recurso y llevar a cabo por parte de ADIF las reparaciones derivadas de la ejecución o la aplicación de la sentencia a la que hago referencia.

Señor Reinares, creo que, tal y como está esto, lo que deberíamos hacer es sentarnos con el Ayuntamiento de Oviedo y buscar una fórmula que le dé salida a este proceso. Se lo digo sinceramente. No creo que, después de una sentencia judicial, merezca la pena otra cosa que no sea sentarse con el ayuntamiento y buscar una solución, dado que no nos han dado la razón ni a uno ni a otro; a uno le han hecho una estimación y le han dicho que no podía plantear que ADIF invirtiera cuatrocientos y pico mil euros y a ADIF le han dicho que mantenga la pasarela. Si esa es la fórmula para que esto se pueda solucionar, por mí no hay ningún problema. Y le diré otra cosa, porque aunque usted no me la ha comentado, es posible que me la comente ahora en la réplica. Efectivamente, hubo una enmienda en los presupuestos de 500.000 euros por parte de Izquierda Unida que se vinculó a carreteras, y la Dirección General de Carreteras no tiene nada que ver, porque hay esos 500.000 euros que la dirección de carreteras no puede transferir a ADIF ni a ninguna otra empresa pública para llevar a cabo la ejecución de ese proyecto. Por lo tanto, a la vista de la situación en la que nos encontramos actualmente res-

pecto a la pasarela, yo creo que sería bueno que lleváramos a cabo las conversaciones necesarias, los acuerdos necesarios para darle salida, que deje de ser un problema y podamos encontrar una solución.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Es su turno de réplica, señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Señor Morlán, llevamos usted y yo siete años queriendo sentarnos para arreglar la calle de Nicolás Soria, ¿y me dice usted ahora que tenemos que sentarnos para hablar de este asunto?

Señor Morlán, este diputado ya le ha hecho dos preguntas. Una fue el 14 de octubre de 2010, cuya contestación fue en febrero de 2011 —no se la leo porque me da hasta vergüenza hacerlo—; la segunda se la pregunté el mismo día 21 de febrero, cuando ya conocíamos la existencia de esa partida presupuestaria, que ya anuncié antes, de 500.000 euros, incorporada en los Presupuestos Generales del Estado efectivamente para 2011 como consecuencia de una enmienda de Izquierda Unida. Nosotros ya habíamos presentado en anteriores presupuestos —y usted lo sabe— enmiendas de estas características. ¿Sabe cuál fue la contestación del Gobierno? Se la leo: En relación con la pregunta de referencia, cabe señalar que está prevista la entrega con carácter gratuito de la pasarela peatonal que une las localidades de Soto y Trubia al Ayuntamiento de Oviedo en el actual estado en que se encuentra y tal y como se ha comunicado al ayuntamiento en reiteradas ocasiones. Entonces yo me pregunto: ¿Para qué aprobaron la enmienda? ¿Cuál es la razón? Usted dice que está en la Dirección General de Carreteras. Efectivamente, está en la Dirección General de Carreteras, y le hicieron ustedes trampa a Izquierda Unida. Cuando dice que está en la Dirección General de Carreteras, le leo: Dirección General de Carreteras, reparación del puente metálico que separa los núcleos de Soto y de Trubia, 500.000 euros. La partida no es genérica; es una partida muy concreta. ¿Cómo es posible tal despropósito? Tenemos proyecto que aportó el ayuntamiento, tenemos partida presupuestaria de 500.000 euros, y ustedes, desde el Gobierno socialista, se niegan a ejecutar y encima recurren la sentencia, porque les ha obligado una sentencia judicial a reparar ese puente. También me consta que el delegado del Gobierno, el señor Trevín —según manifestaciones en prensa—, se ha interesado por tratar de resolver este asunto y, sin embargo, ustedes desde el Gobierno central se niegan.

Señor Morlán, hay proyecto aportado por el ayuntamiento, hay presupuesto efectivamente de 500.000 euros en la partida de la Dirección General de Carreteras y, sin embargo, ustedes no tienen ninguna voluntad política de acometer estas obras. Yo le insto, primero, a que visite la pasarela y la utilice, pasando de un lado a otro, y yo le voy a esperar en la otra esquina porque tengo miedo de que se caiga. Segundo, ¿por qué nos tratan tan mal desde el Gobierno central a los ovetenses y, en este caso, a los vecinos de Soto y de Trubia? (**El señor Pezzi**

**Cereto: ¡Qué barbaridad!—Risas.)** Le da la risa, pero es así. Tercero, ¿por qué recurren la sentencia que les obliga a ejecutar el proyecto? ¿Acaso recurren la sentencia para ganar tiempo, que transcurra el año 2011 y desaparezca esta partida que hay en la Dirección General de Carreteras? Ya sabe el señor Morlán que le tengo aprecio personal, lo sabe, porque hace bastante tiempo que usted y yo discutimos de temas políticos. Está usted y todo su equipo asumiendo una responsabilidad que no deseo que nunca los ovetenses tengan que exigírsela, porque si se produce algún accidente allí y alguien se cae, será un accidente mortal, y usted sabe perfectamente que se está utilizando esta pasarela por todos los vecinos. Dios quiera —se lo digo de verdad— que no pase nada, y le pido, por favor, que acometan ese proyecto. Tienen proyecto, tienen partida; solo les falta la voluntad política de sacarlo a concurso y ejecutarlo. Tendrán todas y cada una de las facilidades desde el Ayuntamiento de Oviedo, al cual pertenezco.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Señor Morlán, le quedan unos segundos de tiempo.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señor Reinares, al final acabaremos usted y yo siendo amigos tal y como me plantea los temas, lo que pasa es que tiene un puntito de demagogia que no creo que sea bueno plantearlo en este tipo de debates porque, entre otras cosas, está poniendo encima de la mesa una cosa que no me gusta nada, y es una amenaza sobre si ocurre algo. No tiene por qué ocurrir nada, pero hay una responsabilidad por parte del Ayuntamiento de Oviedo, y es que cumpla con el protocolo que firmó en el año 2000, cuando no estaba yo sino el señor Cascos.

Por otro lado, los señores de Oviedo no pueden decir que el Partido Socialista o el Gobierno socialista les maltrata, porque Oviedo y Asturias han tenido unos volúmenes de inversión como nunca habían conocido durante toda su época. En este caso concreto le reitero que hay una sentencia que hay que cumplir, y lo podemos hacer motu proprio, gastando lo que nos va a permitir mantener ese puente en un normal funcionamiento, o mediante algún otro tipo de acuerdo. Eso va a depender de ustedes. Si ustedes se empecinan en lo que la sentencia no dice, ahí no hay solución. Y como la sentencia no dice que tengamos que hacer un proyecto de 475.000 euros, no lo podemos hacer.

Por último, yo no puedo, porque me lo impide la Intervención General del Estado y porque entonces sí tendría algún problema con la ley, coger una partida de 500.000 euros de la Dirección General de Carreteras y pasarlo a una empresa pública de ADIF. Es imposible hacer eso. Habría que conocer los mecanismos presupuestarios para ver cómo funciona todo el proceso de atribución de recursos a los distintos centros directivos del ministerio y administraciones públicas. Yo le reitero el ofrecimiento que le hago. Estamos dispuestos a cum-

plir nuestra parte de sentencia. Si ustedes quieren que nos sentemos, nos sentaremos. Si no, no nos sentaremos y haremos nuestra parte, que es lo que nos dice la propia sentencia a la que usted ha hecho referencia.

**DEL DIPUTADO DON JAIME REINARES FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:**

— **RELACIÓN Y CUANTÍAS DE LOS PROYECTOS REFORMADOS, MODIFICADOS Y LIQUIDACIONES DE LAS OBRAS DEL TRAMO MUROS-LAS DUEÑAS DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/92913).** (Número de expediente 181/003334.)

— **RELACIÓN Y CUANTÍAS DE LOS PROYECTOS REFORMADOS, MODIFICADOS Y LIQUIDACIONES DE LAS OBRAS DEL TRAMO OTUR-VILLAPEDRE DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/92919).** (Número de expediente 181/003335.)

— **RELACIÓN Y CUANTÍAS DE LOS PROYECTOS REFORMADOS, MODIFICADOS Y LIQUIDACIONES DE LAS OBRAS DEL TRAMO NAVIA-TAPIA DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/92922).** (Número de expediente 181/003336.)

— **RELACIÓN Y CUANTÍAS DE LOS PROYECTOS REFORMADOS, MODIFICADOS Y LIQUIDACIONES DE LAS OBRAS DEL TRAMO LLANES-PENDUELES DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/92907).** (Número de expediente 181/003337.)

— **RELACIÓN Y CUANTÍAS DE LOS PROYECTOS REFORMADOS, MODIFICADOS Y LIQUIDACIONES DE LAS OBRAS DEL TRAMO PENDUELES-UNQUERA DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/92908).** (Número de expediente 181/003338.)

La señora **VICEPRESIDENTA:** Vamos a ver ahora de forma acumulada las preguntas con números de expediente 3334 a 3338, referidas todas a la relación y cuantías de los proyectos reformados, modificados y liquida-

ciones de las obras de distintos tramos de la autovía del Cantábrico.

Para formularlas tiene la palabra el señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Son cinco las preguntas porque son cinco los tramos de la autovía del Cantábrico cuyas obras están aún en ejecución y sobre los que hemos solicitado al Gobierno que nos dijera si hay proyectos reformados o modificados en ellos. Como no se contestó en tiempo y forma, como ya viene siendo habitual, por el Gobierno, incumpliendo el reglamento, nos vimos obligados a solicitar que se elevasen a orales estas cinco preguntas y, como también ya viene siendo habitual, una vez que se solicita la elevación a orales, nos contestan. Y nos dicen lo siguiente. Acerca del tramo Muros-Las Dueñas, cuya finalización se está eternizando prácticamente —usted lo sabe, señor Morlán—, hay un modificado de 20.444.000 euros, que supone el 18,50 por ciento del presupuesto. En Otur-Villapedre nos dicen que no hay ni modificado ni reformado. En el tramo de Navia-Tapia también hay un modificado, el número 1, de 10.353.000 euros, que supone el 19,90 por ciento del presupuesto. Y en los tramos Llanes-Pendueles y Pendueles-Unquera —es el único tramo en el que no hay autopista desde Moscú hasta Asturias— contestan que no hay reformados ni modificados. Señor Morlán, ¿confirma usted todos estos datos o los rectifica? ¿Sabe usted algo más sobre las incidencias de estos tramos? Porque los asturianos desconocemos en qué situación están los proyectos reformados y/o modificados de estos cinco tramos.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): La verdad es que he pedido a mi equipo una información sobre las preguntas que tenemos formuladas, y es curiosa. Usted ha formulado 172 preguntas; se le han respondido 163 y nueve han quedado sin respuesta. Es decir, le hemos respondido el 94 por ciento y, pese a todo, ha transformado 80 preguntas escritas en orales. No se da por satisfecho con lo que se le dice, por lo que veo, o lo que usted quiere es que yo comparezca aquí, que estoy encantado de venir para verle y para hablar de los temas que interesen, no tengo ningún problema.

La relación de modificados, que usted ya la ha dicho porque le hemos contestado en las preguntas escritas, se está refiriendo a modificados que estén aprobados técnica y económicamente. No son modificados que puedan estar en tramitación. Por ejemplo, en los tramos Unquera-Pendueles y Pendueles-Llanes no ha sido autorizado económicamente ningún modificado. Se solicitó un proyecto modificado en Unquera-Pendueles debido a problemas en cimentaciones de viaductos y modificación de un túnel artificial. Ha habido que hacer consulta al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y

Marino sobre si es necesario o no que haya declaración de impacto ambiental, que todavía no lo sabemos. Después, se ha autorizado un proyecto modificado en Pendueles-Llanes en marzo o abril de este año, pero aún no ha sido declarado autorizado económicamente, porque estamos en estos momentos ajustando los presupuestos de la dirección general y también por una razón fundamental, porque por problemas con la capacidad de los vertederos y la estabilización de los materiales hace falta profundizar en esa revisión. En el tramo Otur-Villapedre hubo un cambio de rasante que implicaba la existencia de un modificado que está actualmente pendiente de consulta ambiental al Ministerio de Medio Ambiente. En el resto de los tramos tuvimos problemas de modificación de estructuras que dejaban de afertar a Cudillero. En Navia y Tapia de Casariego había problemas de financiación de viaductos y estructura de los mismos; se suprimía un paso superior. Se han producido modificados ajustados a la legislación actual y esa legislación se ha visto modificada por la Ley de Economía Sostenible, en virtud de la cual a partir de su publicación normalmente no podrán producirse modificados superiores al 10 por ciento. Esto no es algo excepcional en esta autovía A-8 en los tramos que quedan pendientes en Asturias. En todos los tramos que ha habido de obras en la A-8 en Asturias le puedo decir que en Llovio-Caravia, en noviembre de 2002 hubo cuatro obras de emergencia, un proyecto modificado, obras complementarias, proyectos complementarios. En otros tramos como, por ejemplo, Llanes-Llovio hubo dos modificados, tres obras complementarias y adicionales. A mí no me sorprende que haya modificados en este tipo de territorio donde la construcción de una autovía no es lo mismo que si la hiciéramos en Castilla-La Mancha o en algunas zonas de mi tierra, es decir, en aquellos sitios donde se construye sobre superficies que son llanas. Por ello, yo no le doy la trascendencia que usted le da. A lo que nosotros le damos importancia es a otra cosa, que hace falta corregir cómo han evolucionado los modificados en España y de ahí la orden ministerial sobre eficiencia donde estamos todavía estableciendo una serie de condiciones y características de los proyectos que nos van a permitir reducir este tipo de modificados y ajustarlos más a los proyectos constructivos que vamos aprobando. Por lo tanto, señoría, no sé si he cumplimentado la información que usted tenía, pero sí le puedo decir que estos modificados no son caprichos de nadie, no son caprichos del que les habla, sino que obedecen a particularidades, a especificidades, a características del propio terreno que nos obligan a llevar a cabo estas modificaciones de obras que, sin lugar a dudas, algunas tienen repercusiones ambientales. Por lo tanto, en algunas hay que esperar a que el Ministerio de Medio Ambiente nos diga lo que estime oportuno y en otras no. A partir de ese momento lo que nos queda es acometer las obras cuanto antes porque esta autovía sigue siendo prioritaria para nosotros.

La señora **VICEPRESIDENTA**: En el turno de réplica tiene la palabra el señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Señor Morlán, me parece muy bien que le informen sobre las preguntas, pero de lo que no le han informado es de que yo he elevado todas esas preguntas a orales como consecuencia de la no contestación del Gobierno dentro del plazo que establece el Reglamento, que usted lo conoce. Una vez que yo elevo esas preguntas a orales es cuando ustedes posteriormente me contestan, no antes.

Yo no pongo en duda tampoco las cuantías de los reformados, no sé por qué se pone usted ya el escudo como diciendo que parece que critico los reformados; no. Lo que quiero es saber qué reformados hay y por qué razón. Tengo que creerle a usted, pienso que usted tiene que decir la verdad en sede parlamentaria. Sin embargo, llevamos ya meses y meses en que las manifestaciones en prensa tanto del delegado del Gobierno como de dirigentes socialistas de la región y sobre todo de las empresas adjudicatarias son continuas, y usted lo sabe porque recibirá la información, sobre la existencia de reformados y modificados. Efectivamente, están en la incubadora todavía, esperemos a ver cuándo salen. Yo no sé a qué esperan para darles publicidad. ¿Acaso a que pasen las elecciones? ¿Acaso a que haya un cambio de gobierno para después criticarnos que afloramos reformados? Es lo único que se me ocurre pensar. ¿Por qué no sale este tema? No deberían de ocultar información a los asturianos respecto a estos temas. Espero que algún día nos contesten y nos digan la verdad de por qué razón no se ponen encima de la mesa estas obras, estos proyectos modificados puesto que —en la siguiente pregunta hablaremos de los plazos— las obras están prácticamente paralizadas. Usted lo sabe, porque recientemente fue a visitarlas. Cuando fue usted metieron más gente a trabajar, pero a la semana siguiente desaparecieron.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Yo no tengo constancia de eso último que usted ha dicho. Es muy fácil y muy cómodo decirlo aquí, pero las obras que fui a visitar han seguido y van a ponerse en servicio en su momento. Yo no oculto nada, señor Reinares, nada. Yo hago lo que tengo que hacer y el ministerio hace lo que tiene que hacer, y cuando tiene modificados que acometer y cuando esos modificados implican afecciones ambientales, lo que tiene que hacer es obtener la información ambiental correspondiente que permita continuar con esas obras. Yo no dirijo el Ministerio de Medio Ambiente, ni la secretaría de Estado que lleva a cabo todas las declaraciones de impacto ambiental. Yo hago lo que tengo que hacer, que es trasladar esa situación que puede tener afección ambiental como consecuencia de una obra que tiene un determinado

diseño y que ha habido que cambiarlo —trazados, estructuras, cimentaciones, lo que fuera—, y si a mi Medio Ambiente me dice que no lo puedo hacer si no tengo una determinada declaración de impacto ambiental, pues yo no lo hago. ¿Cree usted que no me gustaría acabar las obras cuanto antes? A nadie le amarga un dulce. Si podemos poner las obras en servicio en dos meses en lugar de en ocho, no le quepa la menor duda de que el primero que pelea en esa dirección soy yo. ¿O cree usted que tengo muchas ganas de que alguien me critique que no cumplo con los plazos? No tengo ninguna gana de que sea así, señor Reinares, ninguna. Por tanto, lo que estamos haciendo con los modificados o con los reformados o con todo ese tipo de actuaciones que se llevan a cabo en todas las obras, además en territorios cuyas actuaciones tienen incidencia ambiental en muchos de esos casos, es cumplir con la ley. Podré ser criticado por todo, pero no porque incumpla la ley, porque no lo voy a hacer. Hasta que Medio Ambiente no me diga lo que puedo y no puedo hacer, no doy un paso más, tanto en estas obras como a nivel general. En esos dos tramos de esas obras, usted tendrá más memoria que yo y conoce mejor el territorio, pero entre Unquera-Llanes y Llanes-Pendueles, usted sabe, y lo hemos hablado en alguna ocasión en esta Comisión, lo que sucedió y por qué van tan retrasadas. Ahora no me eche a mí la culpa del retraso, porque ustedes estuvieron bastantes años con pleitos y con problemas; no me eche a mí la culpa del retraso. Si ustedes no hubieran pleiteado de esa manera, esas obras ya estarían acabadas. Ahora me dice: no me recuerde el pasado. Le recuerdo el pasado porque de aquellos barros vienen estos lodos, señor Reinares. No me venga planteando que incumpla la ley porque no lo voy a hacer, no lo voy a hacer. Lo que usted me está diciendo es que la incumpla y no lo voy a hacer. Se lo digo tal como lo siento. Aceleraré todo lo que pueda la A-8 y haremos todo lo posible para que las obras finalicen y para que tengan esa autovía y puedan ir a Moscú o donde quieran, pero dentro de lo que diga la ley y no dentro de sus apetencias.

**DEL DIPUTADO DON JAIME REINARES FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO SOBRE:**

- **PLAZO DE FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO TRAMO MUROS-DUEÑAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/92890.) (Número de expediente 181/003318.)**
- **PLAZO DE FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO TRAMO OTUR-VILLAPEDRE (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/92891.) (Número de expediente 181/003319.)**

- **PLAZO DE FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO TRAMO NAVIA-TAPIA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/92892.) (Número de expediente 181/003320.)**
- **PLAZO DE FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO TRAMO LLANES-PENDUELES (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/92893.) (Número de expediente 181/003321.)**
- **PLAZO DE FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO TRAMO PENDUELES-UNQUERA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/92894.) (Número de expediente 181/003322.)**

La señora **VICEPRESIDENTA**: Pasamos a ver de forma acumulada las preguntas con números de expediente 3318 a 3322, referentes todas ellas al plazo de finalización de las obras en distintos tramos de la autovía del Cantábrico.

El señor Reinares vuelve a tener la palabra.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: No se enfade, don Víctor, porque es malo para el corazón.

Ahora toca el turno de las preguntas de estos mismos tramos respecto a los plazos de ejecución. ¿Cuándo finalizarán las obras de la autovía del Cantábrico de los tramos: zona occidental, Muros-Dueñas, Navia-Tapia y Otur-Villapedre; zona oriental, Llanes-Pendueles y Pendueles-Unquera? Señor secretario de Estado, que a un diputado nacional representante de los ciudadanos, ante unas preguntas tan claras y tan contundentes como las que yo le hice por escrito —y se lo vuelvo a repetir ahora: ¿para cuándo está previsto finalizar las obras., y le decía el tramo que fuera—, me conteste lo mismo a todas ellas —pienso que es usted, si no es usted le largamos el muerto a otro—, que es lo siguiente —son obras que están en marcha, que están todas retrasadas, que no hay por dónde coger el tema de los plazos, y lo sabe usted perfectamente, lo hemos vivido todos, usted conoce épocas anteriores y yo también—: en respuesta a su pregunta formulada se le informa que el tramo. —el que sea, Llanes-Pendueles, Pendueles Unquera— se encuentra actualmente en ejecución, de acuerdo a la programación prevista, es que han metido la plantilla y esta es la contestación. Señor secretario, esto me parece vergonzoso y es una falta de educación y de respeto a los ciudadanos a los que yo represento, pero yo no voy aquí ahora a darles a ustedes lecciones de cómo deben de comportarse políticamente.

Señor Morlán, estos son los datos de los tramos de la autovía: Muros-Dueñas. Se inicia el 16 de diciembre

de 2006, con un plazo de ejecución de 30 meses. Finaliza, por tanto, el 16 de junio de 2009. En la última información que usted me contesta nos dice: Fin de la obra año 2011. Fíjese usted, el año 2011 tiene desde enero hasta diciembre. Pero qué ocurre, pues que en las consignaciones presupuestarias de Muros-Dueñas hay 19.010.000 euros para el año 2012 y hay 26.099.000 euros de consignación para el año 2013. Y usted dice, o el ministerio, que se terminan en el año 2011.

Navia-Tapia. Se inician estas obras el 24 de agosto de 2006, con un plazo de ejecución de 41 meses —y esto son datos que me dieron ustedes—. Por tanto, si cuenta uno 41 meses desde el 24 de agosto, terminaría el 24 de enero de 2010. Usted también contesta, o el ministerio: Fin de la obra 2011, sin especificar fecha, y hay una consignación presupuestaria para el año 2012 de 31.090.000 euros. Y dice usted que se terminan en 2011.

Otur-Villapedre. Comienza la obra el 28 de febrero de 2009, con 23 meses de plazo de ejecución. Finalizaría, por tanto, el 28 de enero de 2011. Dice usted: Finaliza en 2011. Oiga, pero si tiene consignaciones presupuestarias para el 2012, 9.040.000, y para el 2013, 30.839.000 euros. Como mínimo terminará en 2013. No creo que ninguna empresa anticipe la ejecución de las obras.

Llanes-Pendueles. Empieza la obra el 26 de junio de 2008, con 36 meses de plazo. Finaliza, por tanto, el plazo el 26 de junio de 2011. Aquí aciertan, dicen que termina en el 2011. ¿Sabe cuánto hay de consignación presupuestaria para 2012? Pues hay 47.515.000, más del 40 por ciento del presupuesto.

Pendueles-Unquera. Empieza la obra el 19 de junio de 2008, con 33,5 meses de plazo de ejecución. Terminaría la obra, por tanto, el 2 de abril de 2011. Dicen ustedes que sí, en 2011. Pues le voy a decir qué consignaciones hay para el 2012, 48.620.000, y para el 2013, 75.160.000 euros; y ustedes siguen con esa lucha de cuándo se van a terminar o no estas obras.

Antes le decía que Asturias es la única comunidad autónoma de España en la que el Ministerio de Fomento del Gobierno socialista no ha dado los plazos para la finalización de las obras de infraestructura pendientes. Como todos, los asturianos entendemos los ajustes presupuestarios y que las obras se retrasen como consecuencia de los mismos, lo que no podemos admitir es la humillación que representa que, mientras que en otras comunidades autónomas se establecen plazos, en Asturias ni los hay ni esperamos por ellos. El Gobierno del señor Rodríguez Zapatero —y lo digo públicamente— desprecia permanentemente a los asturianos. No nos vale de nada que en la próxima campaña electoral traten de engañarnos —como hicieron en todas las campañas electorales anteriores— presentando unos plazos que probablemente ya no van a depender de ustedes.

Por último, tengo que lamentar que los asturianos y todos cuantos nos vayan a visitar este verano otro año más —y ya no sé cuántos van— tengan que padecer y

soportar los atascos de tráfico que se originan por no finalizar estos tramos de la autovía del Cantábrico.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor Morlán, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señor Reinares, estoy un poco cansado —dicho con todos los respetos— de la típica cantinela de que estamos castigando a los asturianos. Eso es falso; eso es falso. Nunca, nunca en Asturias se había gastado tanto dinero como en los últimos años, desde el año 2004. No le pido que diga que hacemos las cosas regular o bien, simplemente que se calle, pero encima no mienta. No diga que estamos castigando a los asturianos, porque eso es falso. Le reitero lo mismo que le he dicho antes. Esta autovía A-8, que consideramos importante para una serie de comunidades autónomas que están en el norte de España, nos hubiera gustado tenerla acabada si hubieran hecho las cosas bien ustedes. Puestos a echar reproches, yo también sé echarlos; pero no voy a centrarme en ese tema.

Ustedes plantean las cosas como si en este país no pasara nada, como si no hubiera crisis económica. Ustedes no son la solución; ustedes son el problema, señor Reinares. Hemos tenido que hacer un ajuste presupuestario en este país como nunca se había hecho en la historia de España. Hemos tenido que reprogramar más de 165 actuaciones en el conjunto de nuestras infraestructuras para mantener políticas sociales, como criterio político. Y ustedes, en lugar de dar a eso el valor que puede tener —tampoco digo que reconozcan nada, simplemente que se callen—, nos dicen que estamos engañando y diciendo cosas raras respecto a Asturias. Mire, las obras de la autovía A-8 a su paso por Asturias se encuentran entre el 10 por ciento de los tramos que tienen una mejor dotación presupuestaria en el año 2011, dentro de un escenario económico muy complicado y difícil. Antes me ha preguntado por los modificados, por los reformados y por todo el proceso. No le voy a negar las fechas que usted ha puesto encima de la mesa; en absoluto. Pero me gustaría que saliera un poco de Asturias, incluso de España, que vaya a Francia o a Alemania y viera cómo evolucionan, cómo se desarrollan y cómo se ejecutan las obras.

Nosotros queremos acabar la autovía A-8, señor Reinares, y nos gustaría hacerlo en unos plazos para cuyo cumplimiento dispusiéramos de unas condiciones económicas más favorables de las que tenemos actualmente. Lo que esto nos permitiría dentro de esta situación económica —y ustedes están igual de bien o mal tratados que el resto de los españoles en cuanto a inversión en infraestructuras, no le quepa la menor duda, y si acaso están algo mejor que algunos territorios del resto de España— es concluir en el año 2012 los tramos más necesarios por la demanda de tráfico de Asturias, que son los de Muros de Nalón-Dueñas y Navia-Tapia de

Casariego. De los otros tramos no le voy a dar fecha, señor Reinares, porque si le doy a usted la fecha de noviembre o diciembre de 2012, en enero de 2013 usted me vendrá diciendo que cómo no he cumplido. Yo le voy a dar las fechas que sé que puedo cumplir, porque no depende solo de que yo ponga ahora una fecha encima de la mesa, sino de que de verdad podamos hacerlo, y esos dos tramos de obra los podemos hacer y podemos acabar en 2012. Pero a mí me gustaría que a la hora de hablar y de exigir cumplimientos de plazos, ustedes tuvieran también en cuenta en qué momento nos encontramos, porque les reitero que el reajuste que hemos tenido que llevar a cabo ha sido duro y ha repercutido mucho en las obras de infraestructuras viarias y en algunas ferroviarias. En ese escenario es en el que nos movemos, señor Reinares. Yo puedo tener la voluntad política de acabar todo en el año 2012, pero si tengo modificados, declaración de impacto ambiental por medio o no tengo recursos suficientes, no le puedo decir una fecha porque sé que no voy a cumplir. Por tanto, no diga usted que estamos engañando, yo estoy diciendo la verdad; me gustaría que fuera otra y me imagino que a usted también, pero yo estoy diciendo la verdad. Y lo que le digo es que en el año 2012 acabaremos esos dos tramos, pero en relación con el resto tendremos que ver cómo resolvemos los modificados y cómo resolvemos la ejecución de las obras que están en desarrollo.

Parece mentira que usted piense que hacer la autovía del Cantábrico es lo mismo que hacer una autovía en un sitio llano, porque las obras que se están haciendo ahí en viaductos y en túneles son obras que tienen un recorrido técnico muy complejo y muy difícil, y la voluntad de anticiparlas no depende de ningún secretario de Estado, depende de que las empresas con las que estamos trabajando —y con las que tenemos que trabajar porque son muy buenas— puedan ejecutar esas obras a los ritmos y en los plazos establecidos. Y hay obras que pueden tener una programación o unos recursos para el año 2013. Todavía estamos pagando recursos de las obras de los túneles de Guadarrama, y fíjese si llevan tiempo funcionando. ¿Qué le quiero decir con eso, señorita? Que a veces los escenarios presupuestarios no coinciden con los escenarios de ejecución de puesta en servicio de las obras, por una razón muy sencilla, porque siempre hay liquidaciones de obra o alguna revisión de precios pendiente de pago. Por lo tanto, yo entiendo que ustedes se fijen en el escenario presupuestario que viene en los anexos de inversiones, pero también le digo que en muchas ocasiones eso responde más a que son recursos que se pagan a las empresas un año después de terminar la obra porque es cuando se les puede pagar. Por ello les pediría que fueran ustedes algo más comprensivos, porque el esfuerzo que han hecho y están haciendo las empresas en España es muy importante. La crítica que me hacen a mí respecto a los plazos es una crítica que están haciendo a las empresas y trabajadores de este país, que son los que están llevando a cabo la ejecución de las obras, que son los que se encuentran

con los problemas en el día a día de cada obra y que son los que ponen los medios técnicos para solventarlos. Por lo tanto, sean más cautos. Usted en el debate político me puede decir lo que le venga en gana, pero quienes de verdad están haciendo las obras son los que día a día están dando el callo para sacar adelante los problemas que tenemos en este país y, desde luego, con su manifestación pone muy de manifiesto que no conoce usted cómo funciona el desarrollo de una obra pública. (El señor Reinares Fernández pide la palabra.)

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor Reinares, ha tenido usted su turno de réplica.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: No creo que haya agotado los cinco minutos.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Se ha pasado, señor Reinares, ha utilizado 6 minutos y 42 segundo exactamente.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Bueno, en el próximo estaré menos tiempo, pero es que el señor Morlán ha hecho una manifestación diciendo que yo mentía y quiero demostrarle que no.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor Reinares, como ahora va a tener otro turno de palabra porque vamos a tramitar de forma acumulada una serie de preguntas, ciñéndose a su tiempo de cinco minutos en pregunta y réplica, contesta y habla lo que considere oportuno.

**DEL DIPUTADO DON JAIME REINARES FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:**

- **PLAZO DE FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE LA AUTOVÍA A-64 EN POLA DE SIERO, ASTURIAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/92889). (Número de expediente 181/003323.)**
- **PLAZO DE FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO «GRADO-DORIGA» DE LA AUTOVÍA A-63 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/92956). (Número de expediente 181/003324.)**
- **PLAZO DE FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO «DORIGA-CORNELLANA» DE LA AUTOVÍA A-63 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/92957). (Número de expediente 181/003325.)**

— **PLAZO DE FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO «CORNELLANA-SALAS» DE LA AUTOVÍA A-63 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/92958). (Número de expediente 181/003326.)**

— **PLAZO DE FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE LA AUTOVÍA A-63 TRAMO SALAS-LA ESPINA, PRIMERA CALZADA, (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/92895). (Número de expediente 181/003327.)**

— **PLAZO DE FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE LA AUTOVÍA A-63 TRAMO SALAS-LA ESPINA, SEGUNDA CALZADA, (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/92896). (Número de expediente 181/003328.)**

La señora **VICEPRESIDENTA**: Vamos a tramitar de forma acumulada las preguntas 3323 a 3328, que son los plazos de finalización de las obras en distintos tramos de las autovías A-63 y A-64. El señor Reinares tiene la palabra.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Como antes dijo el señor Morlán que yo mentía, voy a utilizar parte de este tiempo para demostrar que yo no miento. Mire, señor Morlán, el tramo Muros-Las Dueñas tenía que haber terminado el 16 de junio de 2009 y termina, según usted, en 2011, dos años más tarde, y Navia-Tapia, el 24 de enero de 2010, un año más tarde, no sabemos el mes. El tramo Otur-Villapedre finalizaba en enero de 2011 y ya estamos en junio; Llanes-Pendueles y Pendueles-Unquera tenían que terminar el 26 de junio de 2011 y el 2 de abril de 2011, y usted mismo acaba de reconocer aquí que no puede dar fechas de la finalización de estos dos tramos. A ver quién miente. Y para mentiras las del señor Rodríguez Zapatero cuando dijo que iba a suprimir el peaje del Huerna y que en 2012 tendríamos el AVE en Asturias. Y yo no ataco a las empresas. El problema que tienen ustedes es que no dotan presupuestariamente esos tramos para poder ejecutar esas obras. No sé si conozco bien o no conozco bien la obra pública, pero, si le sirve de algo, he trabajado treinta y cinco años en una empresa de construcción de ámbito nacional; si le sirve de algo.

Y ahora voy con la pregunta de los plazos de la A-63, autovía del Occidente. Voy a ahorrar tiempo porque ya conocemos los datos. Doriga-Cornellana, una obra iniciada el 20 de julio de 2007, tenía 36 meses de plazo y finalizaría en julio de 2010, y estamos en 2011, con anualidades presupuestarias para 2012 y 2013. Cornellana-Salas empieza el 7 de agosto de 2007, 31 meses de plazo y finalizaría el 7 de marzo de 2010, y estamos en 2011 y tiene aún consignaciones presupuestarias

para 2012 de 15 millones, para 2013 de 16 millones y para 2014 de 9 millones. Salas-La Espina, primera calzada, se inicia el 10 de diciembre de 2004, 34 meses de plazo y finalizaría el 10 de octubre de 2007, y estamos en 2011 y la obra está sin finalizar, con anualidades presupuestarias para 2012 de 10.750.00 euros. Salas-La Espina, segunda calzada, empieza el 20 de noviembre de 2007, 24 meses de plazo y terminaría en noviembre de 2009, y en 2011 está sin finalizar, con anualidades presupuestarias en 2011 de un millón de euros, en 2012 de 5 millones de euros y en 2014 de 10 millones de euros; pasen lo de 2014 y 2013 al 2012 y se terminará en 2012, eso es voluntad política. Y ya del enlace de Pola de Siero ni le quiero hablar. No se ría. Yo no me río porque en Asturias estamos como estamos mientras usted se ríe. El enlace de Pola de Siero, que tenía que estar ya finalizado, tiene aún consignaciones presupuestarias para 2012 de 12.371.000 euros. ¿Puede decirnos usted aquí si se prevé finalizar alguno de esos tramos de la autovía del Occidente, de la A-63?

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Yo no me río de usted ni de nadie, y menos de los asturianos. Porque seguro que después usted llega a Asturias y dice que yo me he reído de los asturianos, que es muy típico de ustedes a la hora de hacer valoraciones. **(El señor Reinares Fernández: Está grabado.)**

En segundo lugar, yo no le he dicho a usted que mintiera sobre los plazos, sobre los datos de los contratos. No he dicho eso. Mi reflexión ha ido en otra dirección, y usted la podrá ver en las actas, si estima hacerlo.

En tercer lugar, no sabía que usted había trabajado tantos años en la empresa pública. **(El señor Reinares Fernández: Pública no, privada.)** Perdón, privada, pero le ha servido de poco, porque para hacer una evaluación del funcionamiento de una empresa y de los problemas que tiene usted me acaba de demostrar que no tiene... O se le ha olvidado, o simplemente viene aquí a mantener un debate conmigo a ver quién es el que más grita o quién es el que mejor hace las cosas, y no creo que sea ese el problema, señor Reinares. En julio de 2010 pusimos en servicio la autovía A-63 Grado-Doriga y dentro de poco, a finales de 2011 o principios de 2012, pondremos en servicio el segundo tramo de Salas-La Espina, lo hemos dicho en varias ocasiones. En cuanto a las obras del tramo Doriga-Cornellana, se han retomado los trabajos y seguiremos trabajando para su conclusión. Lo mismo ocurrirá con el tramo Cornellana-Salas cuando el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino nos dé el visto bueno para continuar las obras. Si hay modificado de trazado o hay modificado de rasante y tengo que ir a Medio Ambiente, ¿qué quiere que haga, señor Reinares, que me salte a la torera lo que diga el Ministerio de Medio Ambiente? No lo puedo hacer. Y cuando hay una modificación de tra-

zado es porque la empresa adjudicataria de las obras, la empresa contratista de las obras, ha visto que el proyecto resultaría mejor si se llevara a cabo en otras condiciones técnicas, y eso requiere que haya una declaración de impacto ambiental. ¿Qué quiere que le diga? Tengo que cumplir con esa prevención. Me imagino que si usted estuviera aquí haría lo mismo que estoy haciendo yo; haría lo mismo que estoy haciendo yo. Por lo tanto, no entiendo que venga haciendo determinadas afirmaciones.

La segunda calzada de Salas-La Espina la hemos rescindido o está en fase de rescisión, y eso lo hemos dicho públicamente. Hemos tomado la decisión de que durante este año 2011 estaremos viendo el proyecto de terminación de obra, con el objetivo de que, si presupuestariamente lo podemos hacer y sacar a licitación en el año 2012, sacarlo entonces, y no creo que eso sea ninguna dificultad. ¿Por qué lo hemos hecho? Porque tenía un modificado superior al 20 por ciento y creo que había razones muy objetivas. En el viaducto de Bode-nayas, que seguro que usted lo conoce mejor que yo, el modificado era superior al 20 por ciento. Cuando tomamos la decisión de las rescisiones, el ministro —en la comparecencia que tuvo aquí a finales de julio del año pasado— ya lo planteó y le dijo qué razones habíamos puesto encima de la mesa para llevar a cabo una rescisión de obras, y esta fue una de ellas. Nuestra idea, en esta como en otras, es llevar a cabo el proyecto de terminación este año 2011 y licitar las obras, si tenemos recursos para hacerlo, en el año 2012. ¿Por qué hablo de si tenemos recursos? Es que yo creo que ustedes todavía no se han enterado de que estamos en una crisis económica o no quieren enterarse o prefieren no enterarse y esconderse, como el avestruz, debajo del ala y decir: que pase este cáliz que ya habrá otros que lo aguanten. Les falta responsabilidad en este momento, lo cual se trasluce en las declaraciones y las manifestaciones que estoy viendo con respecto a las preguntas que se han formulado y las respuestas que estoy dando y por qué razón estamos dando estas respuestas. Estamos siendo muy transparentes y muy claros sobre por qué se hacen las cosas y cuáles son nuestros objetivos inmediatos. En cuanto al enlace de Siero, las obras marchan de acuerdo con lo previsto —creo que ya se lo expliqué en octubre de 2010— y antes de 2012 se pondrá en servicio.

Señoría, con esta información y con otras que le puedo dar sobre otros tramos de esta autovía y cuando se pusieron en servicio, pueden ver ustedes el esfuerzo que se hace. El tramo Llera-Grado, segunda calzada, se puso en 2007; la variante de Grado en 2008; el tramo Grado-Doriga en julio de 2010. No le niego, en absoluto, que ustedes hayan puesto parte de esta autovía en servicio; no se lo niego y nunca diré que no lo han hecho ustedes. Hay que situar las cosas en su sitio. En este caso concreto, ustedes han puesto parte de la autovía y nosotros estamos poniendo parte de la misma autovía en servicio, y lo seguiremos haciendo porque creo que es importante para Asturias.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Para el turno de réplica tiene la palabra el señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Señor Morlán, sabe usted que yo le aprecio. Nuestras disputas políticas hacen que usted y yo ya nos conozcamos muy bien y le agradezco sus intervenciones, esperando se cumplan sus compromisos. Y voy a finalizar manifestando que Asturias y los asturianos bien poco, por no decir nada, tenemos que agradecer al Gobierno de Rodríguez Zapatero en materia de infraestructuras. También siento, señor Morlán, que finalice su mandato de secretario de Estado y no haya querido o no haya podido ejecutar esa obra que usted y yo venimos debatiendo desde hace más de siete años, que es esa que teníamos que hacer en Oviedo, la ampliación del puente de la calle Nicolás Soria, para la cual ya tenía yo preparadas las dos placas para la denominación: una, la vía ascendente, que la íbamos a denominar calle Víctor Morlán y otra, la descendente, que se iba a denominar calle Jaime Reinares. **(Risas.)** Lo siento de verdad, y le reitero las gracias por sus respuestas.

— **DEL DIPUTADO DON ÁNGEL LUIS GONZÁLEZ MUÑOZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE UBICACIÓN DEL ANILLO FERROVIARIO EN ANTEQUERA. (Número de expediente 181/003371.)**

La señora **VICEPRESIDENTA**: Pasamos a la siguiente pregunta, que figura con número de expediente 3371, referida a la ubicación del anillo ferroviario en Antequera, Málaga, para lo cual tiene la palabra el señor González.

El señor **GONZÁLEZ MUÑOZ**: Señor Morlán, bienvenido a la Comisión de Fomento. Le comentaba a mi compañero Reinares que le estaba calentando a usted el carácter, espero que no lo pague ahora conmigo.

Como habrá visto, la pregunta es bien clara. Durante los últimos años vivimos en la comarca de Antequera situaciones de importante inversión del Estado, inversión que no lleva aparejado un grado de satisfacción importante por parte de los que vivimos en la comarca de Antequera. Yo tuve la oportunidad de preguntarle ya en esta Comisión acerca del posible soterramiento del AVE a su pago por Antequera, en la línea Bobadilla-Granada, porque sabe que eso va a crear en el futuro unos problemas importantes de impermeabilidad en el municipio. La ubicación de este anillo ferroviario que se plantea ahora para la comarca de Antequera no solo va a afectar al municipio de Antequera sino a otros municipios importantes de la comarca, incluso dejando a algunos totalmente incomunicados o vallados detrás este anillo ferroviario. Conocemos que los distintos trazados han cambiado; es más, estamos teniendo conocimiento de que algunos ayuntamientos afectados por el propio tra-

zado del anillo ya tienen la comunicación de por dónde iría realmente su trazado definitivo. Sin embargo, ayuntamientos como el de Antequera, que ha cambiado de signo político en las últimas elecciones municipales, siguen sin tener esta documentación. A mí sí me gustaría que aclarara aquí cuál va a ser la ubicación del anillo y qué afección va a crear el anillo a la vega de Antequera, vega que la Junta de Andalucía reconoce como un paisaje agrario singular y a la que en ningún momento queremos renunciar como zona de importante actividad agrícola, y muy dispar de la descripción que se hace en el proyecto de la zona de la vega de Antequera. Yo quiero decirle que nos sorprende mucho la descripción que hace el proyecto; quien hizo el proyecto nunca ha estado en la vega de Antequera o desconoce la realidad de la vega de Antequera. Hay dos vegas fértiles en Andalucía, Sevilla y Antequera; es más, así lo reconoce la Junta de Andalucía. La descripción que hace el mismo proyecto de la vega dista mucho de la realidad productiva y de las capacidades agrícolas de la vega de Antequera, pero además afecta a lagunas protegidas como la laguna de Herrera o a complejos serranos protegidos también por la Junta de Andalucía, como en el municipio de Humilladero. Me gustaría que me concretara cuál es la ubicación del anillo, qué afección va a tener la ubicación del anillo y qué viabilidad tiene el proyecto del anillo.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señoría, con el señor Reinares ya llevamos peleando unos cuantos años y no pasa absolutamente nada. Y si nos tienen que poner una calle, que nos la pongan, a mí me gustaría, pero voy a tener muchos años para que me la pongan, no se preocupe.

En respuesta a su pregunta, señoría, no tengo ningún inconveniente en trasladarle a usted personalmente esos datos, porque no dispongo aquí en este momento del mapa del anillo ferroviario. No sé qué fincas, qué parcelas o qué ámbitos son los que ocupa; las preguntas que usted me ha formulado son preguntas que tienen que ver con cómo se ha elegido la ubicación del anillo ferroviario en Antequera, más que por ser de Antequera; pudiera ser en otra parte de España y no en Antequera. Yo pensaba sinceramente que se trataba de esa diferenciación entre Antequera y otra parte de España y no cómo era el anillo ferroviario de Antequera. No obstante, este es un proyecto tan importante que no tengo ningún inconveniente en que ustedes lo conozcan y desde luego el Ayuntamiento de Antequera también lo tiene que conocer.

Nosotros hemos llevado a cabo la ubicación de ese anillo en Antequera porque las expectativas del sector ferroviario en nuestro país en estos momentos hacen que sea óptimo para el fomento de una estrecha colaboración entre empresas y administraciones, haciendo necesaria la creación de centros privados y públicos, con presencia

de la industria y de los operadores ferroviarios para llevar a cabo el mejor funcionamiento de este sector. Esta circunstancia ha llevado a ADIF a promover dos importantes proyectos complementarios: uno, el centro de tecnologías ferroviarias de Málaga y, otro, las instalaciones de experimentación y ensayo de Antequera.

En el primer semestre de 2008, ADIF inició el estudio de viabilidad para la creación de un centro de tecnologías ferroviarias que sirviese de referencia para el desarrollo de proyectos de I+D. Este centro acoge, además del departamento de innovación de ADIF, empresas punteras como Indra, Acciona o Abengoa, empresas que están entre las veinte primeras en inversión en I+D en España, y otras compañías que están valorando la incorporación de parte de esa actividad de I+D a esta zona del centro ferroviario de Málaga. A este centro se unen el anillo ferroviario y los anillos de ensayo como instalaciones complementarias. Estas instalaciones están proyectadas con un anillo principal de alta velocidad—hasta los 520 kilómetros/hora— que será el mayor del mundo, con 57,5 kilómetros de largo; también se construirá un circuito secundario para velocidades inferiores—de hasta 220 kilómetros/hora—, y un circuito urbano para metros, tranvías e instalaciones de apoyo auxiliares. Es decir, es un potencial de investigación aplicada y desarrollo muy interesante, que va a ser la envidia del resto de las comunidades autónomas porque indudablemente ese tipo de instalaciones generan desarrollo, empleo y actividad allí donde se ubican.

A la hora de determinar el emplazamiento de los anillos, ADIF, como empresa pública y de acuerdo con las administraciones, ha tenido en cuenta el necesario apoyo al desarrollo económico de las distintas regiones españolas. Actualmente hay cuatro regiones españolas—Andalucía, Castilla-La Mancha, Extremadura y Galicia— que se consideran regiones de convergencia por tener un producto interior bruto inferior al 75 por ciento de la media comunitaria. De ellas, únicamente Andalucía, como región de convergencia, se beneficia de los recursos del Fondo europeo de desarrollo regional, de los que forma parte el Fondo tecnológico para ayudas a la investigación y al desarrollo tecnológico, y dispone de recursos suficientes para llevar a cabo dicho proyecto. Este fondo tecnológico ha sido establecido por y para el tejido empresarial con el objetivo de aumentar la competitividad y el empleo de las regiones menos desarrolladas, reforzando su tejido empresarial y las actividades económicas de alto valor añadido.

Teniendo en cuenta lo anterior, ADIF y la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa de la Junta de Andalucía suscribieron un protocolo de intenciones para la creación de un centro de tecnologías ferroviarias de pruebas y experimentación en Andalucía. De ahí es de donde sale, a través de la Junta de Andalucía, de su consejería, el proyecto de creación de este centro y de un anillo ferroviario de pruebas y experimentación en Andalucía, que se ubican en Málaga y en Antequera respectivamente, y se suscribe un compromiso entre los

ministerios de Ciencia e Innovación y de Economía y Hacienda para apoyar y dar plena disponibilidad al proyecto en cuanto a la asignación de recursos estructurales del Fondo tecnológico 2007-2013 que correspondan a Andalucía.

¿Por qué se ha optado por esta zona? Porque es una de las regiones de convergencia establecidas por la Comunidad Europea; porque la Junta de Andalucía expresó su interés en participar en el proyecto; porque dispone de capacidad suficiente para sufragar la inversión requerida para estas instalaciones; porque es la región de convergencia que cuenta con mayor número de empresas del sector ferroviario, facilitando la inserción de las nuevas actividades en el tejido empresarial existente, y porque dispone de una superficie que, a efectos de las pruebas y los análisis que hay que hacer para el desarrollo y funcionamiento de los diversos tipos de material móvil que va a ser probado—cuestión de pendientes y otras condiciones técnicas—, reúne las mejores condiciones. En cuanto a qué términos municipales va a afectar la definición del anillo o el tipo de terrenos en los que se va a ubicar, nosotros tendremos en cuenta, como es lógico, todo aquello que tenga que ver con la preservación del medio ambiente y con el respeto a las condiciones ambientales y a todas las normativas que la Junta o el Ministerio de Medio Ambiente nos pongan encima de la mesa para hacer frente a la construcción de este anillo ferroviario. Los detalles más concretos no tengo ningún inconveniente en facilitárselos y decirle en qué punto están o en qué medida van a afectar a esos suelos, porque creo que es una información que ustedes deben tener.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Su turno de réplica, señor González Muñoz.

El señor **GONZÁLEZ MUÑOZ**: Señor Morlán, le agradezco la información que nos da, pero parece que el anillo ferroviario tiene también una versión oculta, y tenemos serias dudas de que la financiación europea esté verdaderamente comprometida para este tipo de proyecto y que realmente vaya a ser así y se cumpla. Tenemos muchas dudas respecto a lo que durante un tiempo preelectoral ha sido una tormenta de cifras sobre los empleos a crear que han ido variando en función de los intereses electorales del Partido Socialista en la comarca de Antequera: empezamos diciendo que se iban a crear 12.000 empleos, luego 7.000, luego 4.000, luego 2.000, luego 300, y después, por preguntas parlamentarias que hemos ido realizando, el compromiso de creación de empleo del propio anillo era de 65 personas en el PTA, que ahora mismo ya están funcionando en el Centro Tecnológico de Málaga.

Además nos llama la atención que hay un punto de interés de información de ADIF en las instalaciones de un edificio municipal del Ayuntamiento de Antequera que no solo no da información sobre la afección del anillo y sobre el recorrido del mismo, sino que además

recogía currículums antes de las elecciones sin saber si es competente para ello. Sí, sí, no se extrañe, señor secretario de Estado, lo que le estoy diciendo es verdad, lo denunciarnos y está constatado. Según comentaban, la orden que tenían era esa, recogían currículums, y no sabíamos lo que pasaba con ellos. Pero dejando eso ahí —porque solo es una anécdota que le comunico para que lo sepa y lo investigue—, le diré que a nosotros el proyecto nos parece magnífico, de verdad. Nos parece una inversión importante para la provincia de Málaga, pero entendemos que hay otras zonas dentro de la provincia de Málaga —incluso muy cercanas a la que estamos tocando— que crearían una menor afección a la vega de Antequera, porque es muy difícil que a un agricultor le puedan explicar por qué en su momento, cuando intentó poner unas placas solares, la Junta de Andalucía no se lo permitió, y ahora le van a pasar un anillo ferroviario por su tierra y eso sí lo van a permitir tanto el Gobierno de España como la Junta de Andalucía. Además nos llama mucho la atención que solo un municipio ha conseguido modificar el proyecto —según nos consta a nosotros—, que es el municipio de Mollina, de donde es natural el secretario general del Partido Socialista de la provincia de Málaga y diputado en esta Cámara. Este municipio es el único que ha conseguido que la afección importante que tenían los viñedos sea modificada, y es verdad que ya hoy por hoy no le afecta a Mollina, pero no se han contemplado más modificaciones ni alegaciones de los demás municipios: Humilladero queda totalmente cortado por el trazado del anillo; Alameda sufre una afección importante por el trazado del anillo; la vega de Antequera sufre una gran afección, que además va a ir con el trazado del AVE de la línea Bobadilla-Granada, porque en su momento no se quiso soterrar, teniendo en cuenta que vamos a tener dos trazados vallados en menos de 2 kilómetros de distancia, y anejos como Cartaojal van a verse profundamente dañados en sus comunicaciones.

Le rogaría, señor Morlán —y le invité en aquel momento—, que conociera Antequera, que conociera la realidad de un municipio que tiene una vega que es peculiar, singular y muy productiva; un municipio que aspira a vivir del turismo y que evidentemente es beneficiado por las infraestructuras por tener una ubicación muy céntrica en Andalucía. Pero le pido que a la hora de hacer las infraestructuras no solo miren la inversión sino también el daño que a largo plazo pueden producir en la zona donde la realizan.

La señora **VICEPRESIDENTA**: El señor Morlán agotó el tiempo en la primera intervención, y les quería comunicar que a las doce es el debate sobre el estado de la Nación, que tenemos el tiempo justito en cada pregunta y que si nos alargamos vamos a tener que cortar y no contestar a algunas preguntas.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA DE LA CONCEPCIÓN DE SANTA ANA FERNÁNDEZ,**

**DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LOS TRABAJOS QUE QUEDAN POR EJECUTAR, FECHAS DE FINALIZACIÓN E INVERSIONES PENDIENTES EN LOS TRAMOS PERTENECIENTES A LA AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7 A SU PASO POR LA PROVINCIA DE GRANADA. (Número de expediente 181/003473.)**

La señora **VICEPRESIDENTA**: Vamos a la siguiente pregunta —y les ruego que se ciñan al tiempo—, que figura con el número de expediente 181/003473, sobre las fechas de finalización e inversiones pendientes en los tramos pertenecientes a la autovía del Mediterráneo a su paso por la provincia de Granada. La señora De Santa Ana tiene la palabra.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señor secretario de Estado, el motivo de la pregunta que le formulo no es otro que buscar el compromiso del Gobierno de España para que la A-7 esté finalizada en todos sus tramos en la provincia de Granada en el mes de marzo de 2012. Nos gustaría que corroborase esta fecha, y permítame que le recuerde que el pasado 9 de marzo, en esta Comisión de Fomento, con los votos favorables del Partido Socialista, se comprometió esa fecha límite en una proposición no de ley que textualmente decía: compromiso de finalización en esta legislatura, que, como todo el mundo sabe, no irá más allá de marzo de 2012. En esta iniciativa además se aprobó adjudicar en un plazo nunca superior a tres meses el tramo La Gorgoracha-Puntalón, plazo que se cumplió el pasado 9 de junio sin que el tramo haya sido adjudicado. Además, pedíamos un informe donde se nos detallase la planificación de los trabajos que quedan por ejecutar, las fechas de finalización de cada uno de los subtramos que componen la A-7, así como las inversiones pendientes. Pues bien, señor Morlán, le comunico que la información de su departamento no nos llega puesto que los informes que son remitidos por el Ministerio de Fomento no corresponden a dicha petición. En ellos únicamente se nos habla de la licitación, que no adjudicación, de La Gorgoracha-Puntalón antes del verano y de los presupuestos asignados a cada tramo, información que por cierto ya conocíamos por tratarse de información pública.

Señor Morlán, en estos días se ha filtrado a los medios de comunicación un informe atribuido a su departamento, fechado a 30 de mayo de 2011, donde se pone de manifiesto la imposibilidad de cumplir con estas fechas. En ese informe se detalla que el único tramo que podría cumplir con la fecha de marzo de 2012 es Lobres-Guadalfeo, eso sí, estando su puesta en servicio condicionada a la finalización del tramo Taramay-Lobres, la cual, dice ese informe, sería posterior a marzo de 2012. El informe reconoce además que el resto de tramos no estarán en esa fecha. Señor secretario de Estado, ¿puede usted desmentir esta información y garantizarnos que

todos los tramos de la A-7 estarán finalizados y en servicio en marzo de 2012, tal y como se aprobó con los votos favorables del Partido Socialista en la proposición no de ley que debatimos el pasado 9 de marzo en esta Comisión? Y, por favor, yo quisiera, si es posible, que me contestase en qué fecha va a adjudicar La Gorgoracha-Puntalón.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor Morlán, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): En principio, ese informe al que ha hecho usted referencia es un documento de trabajo como muchos que hacemos en el ministerio. Además, ese caso concreto, ese informe al que usted hace referencia no lo conozco, porque indudablemente forma parte de los análisis que se hacen y que cuando llegan a mí es cuando puedo plantear si lo que se dice es cierto o no es cierto, si es posible o no es posible, en función de las decisiones políticas que haya que tomar. Por lo tanto, a ese documento no le doy ningún valor. Es un documento como muchos que se hacen en el ministerio y como los que desde la reprogramación de mayo del año pasado que aprobamos en julio se han hecho por parte de la Dirección General de Carreteras o por cualquier otro centro directivo del ministerio para ir minimizando las consecuencias de esa reprogramación y ver de qué manera podíamos ir acometiendo las obras. La situación económica no nos daba otra opción sino la de intentar por todos los medios conseguir con los recursos que tenemos asignados el mayor fruto posible en cuanto a ejecución y terminación de obra. Le digo algo que me parece curioso. Usted me ha preguntado: ¿me dice usted que en marzo de 2012 va a estar acabada toda la autovía? ¿Cómo va a estar acabada toda la autovía si uno de los tramos lo ha autorizado el Consejo de Ministros y tenemos que hacer la licitación y adjudicarlo en los próximos meses? Eso no se puede cumplir. En uno de los tramos no han empezado las obras, no tienen empresa adjudicataria.

Hay otra cosa que me gustaría comentar aquí y que ya le he dicho antes al señor Reinares. La reprogramación de obras que hemos hecho, con lo que hemos salvado en gran medida lo que está pasando en la A-7, en la A-8 y en alguna otra obra importante que tenemos en el conjunto del Estado —reprogramación que no ha sido tan fuerte—, implica que tenemos una voluntad política muy clara de acometer la finalización de esta autovía A-7 en el menor tiempo posible. Reitero que a usted no le gustará e imagino que acabará la Comisión y se irá a los medios de comunicación y dirá que el señor Morlán no se ha comprometido con que la A-7 esté finalizada en marzo de 2012. Pero si falta un tramo por adjudicar. ¿Cómo vamos a hacer eso? Eso quiere decir otra cosa, señorita: que a ustedes les da lo mismo, porque poner encima de la mesa el cumplimiento de determinados

compromisos que sabe que son imposibles quiere decir que ustedes utilizan esto como arma de batalla política y no se ajustan a la realidad de la situación económica y de la evolución de las obras. A partir de ese momento, cualquier exigencia que ustedes planteen sobre el cumplimiento de plazos, sobre que desconocen nuestra situación económica global, nuestra situación económica particular y cómo van evolucionando las obras me parece un dislate por su parte, señorita, se lo digo sinceramente. Lo es el hecho de decir: le exijo que me diga si usted va a cumplir que en marzo de 2012 va a estar acabada toda la autovía. Si falta un tramo por adjudicar, si usted es consciente de ello. ¿Qué pasa, que quiere utilizarlo como arma política contra mí? Pues utilícelo, qué quiere que le diga, no voy a decirle nada, pero no haga usted que yo diga una mentira porque no se la voy a decir. Las obras de la autovía A-7 las aceleraremos todo lo que podamos, adjudicaremos todo lo rápido que podamos la obra que nos falta y las finalizaremos en el momento en que podamos porque el programa de ejecución de obras nos lo permite. No me puedo creer que usted, que además es del gremio y sabe perfectamente de qué estoy hablando, piense que por mucho que yo diga que aceleren las obras se van a acelerar, porque las obras se acelerarán en función de lo que compañeros como usted, que están en la obra y que saben lo que pasa, van a ir ejecutando en los próximos tiempos. Que diputados o diputadas que son legos en la materia, como se dice normalmente, me hagan determinadas preguntas lo perdono, lo disculpo y lo entiendo, pero que diputados o diputadas que saben de lo que estamos hablando me hagan determinadas preguntas permítame que le diga que no lo entiendo. Ya sabe usted que, como me decía antes el señor Reinares, le tengo mucho aprecio, pero eso no quiere decir que no ponga de manifiesto que hay cosas que no acabo de entender, porque es imposible que usted me diga que cumpla la exigencia de que en 2012 toda la autovía estará finalizada cuando falta un tramo por adjudicar. Ese tramo lo rescindimos porque tenía un modificado del 80 por ciento. Usted sabe perfectamente, porque conoce mejor que yo esa tierra, que hacer una obra allí implica unas repercusiones territoriales y unas complejidades orográficas muy potentes que hacen que las obras sean caras y que los plazos de ejecución se puedan dilatar porque hacen falta modificados, reformados y temas de carácter ambiental que se ponen encima de la mesa continuamente. En fin, usted siga en esa tesis de imputarnos incumplimientos de que en marzo de 2012 esté la autovía, y yo seguiré en la tesis de que esa autovía es prioritaria y que conforme vayamos teniendo los recursos necesarios la iremos ejecutando para acabarla cuanto antes. Esto es lo que le puedo decir y es lo que le voy a decir.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señora De Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señor Morlán, le puedo asegurar que el aprecio es mutuo y además quiero decir públicamente que yo reconozco su seriedad y su rigor, pero aquí tenemos un problema. El Partido Socialista en Granada lanza una serie de mensajes a la ciudadanía que en mi labor de oposición me siento obligada a venir a Madrid a corroborar. Siempre que ha ocurrido esto me encuentro con su seriedad, con su rigor y con el engaño del Partido Socialista en Granada. Me llama la atención que usted no se hace eco de ese informe, reconoce que es un informe que hace el ministerio, pero no lo desmiente. Si usted no desmiente con datos, porque entiendo que para desmentir ese informe hay que dar datos contundentes, se pone de manifiesto que el sabotaje, el único sabotaje que ha habido dentro del ministerio es que ese informe haya salido a la opinión pública y, por tanto, un sabotaje a todos los granadinos, porque, insisto, los mensajes que da el Partido Socialista en Granada no son esos. También me llama poderosamente la atención que cuando debatimos esa proposición no de ley aquí en marzo el Partido Socialista dijo que no había ningún problema, que apostaban por la autovía del Mediterráneo, que esas fechas eran posibles, y de ahí salen las fechas que hoy le estoy reivindicando. Por tanto, qué seriedad tiene el Partido Socialista cuando tres meses después no puede corroborar lo que votó favorablemente en esa proposición no de ley y que, insisto, era adjudicar en un plazo nunca superior a tres meses La Gorgoracha-Puntalón y tener finalizada la autovía del Mediterráneo en el año 2012. Permítame, señor Morlán, insistir: me gustaría conocer cuándo va a ser posible la adjudicación de La Gorgoracha-Puntalón para poder tener una nueva previsión de cuándo puede ser real esa autovía.

También le digo una cosa, precisamente porque soy ingeniera, precisamente porque he trabajado en el sector de la construcción le puedo asegurar que las empresas españolas que son punteras y que están perfectamente cualificadas lo que hacen es obedecer las directrices que da el ministerio. Ninguna empresa constructora en este país va por libre, sino que lo que quiere es trabajar bien y cumplir con las directrices que le marca la Administración. El problema en la autovía del Mediterráneo no es que las obras vayan lentas, el problema es que tenemos las obras paradas. Fíjese usted la trascendencia que hay en estos momentos en la prensa local en mi ciudad. Este es el tramo Puntalón-Carchuna (**Muestra unas fotografías.**), una fotografía tomada en enero del año 2011; seis meses después el estado de las obras es el mismo. O el tramo La Gorgoracha-Puntalón, junio del año 2010; junio del año 2011, la fotografía exactamente la misma. Por tanto, podemos entender que haya habido una cierta reprogramación, que las obras puedan ir a un ritmo inferior, pero la realidad es que tenemos la autovía literalmente empantanada y estamos perjudicando los intereses de la economía local; estamos perjudicando los intereses de la costa; estamos perjudicando al sector de turismo; estamos perjudicando también a todas las mer-

cancías hortofrutícolas que tienen que salir de la zona de invernaderos que hay en la costa de Granada. Así que, señor secretario de Estado, le agradezco su rigor, le agradezco su seriedad, pero siento que una vez más en Madrid tengamos que corroborar que lo que hace el Partido Socialista en Granada es engañar a los ciudadanos y, eso sí, lanzar una serie de mensajes siempre antes de la época electoral, pero desde luego mi obligación como labor de oposición es intentar que los mensajes que se trasladen a la ciudadanía sean lo más serios posibles.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señoría, tres frases muy rápidas para concluir mi intervención. No creo que el Partido Socialista esté engañando a nadie, el Partido Socialista en Granada está, como es lógico, poniendo encima de la mesa la realidad de una situación, está adoptando compromisos que están en sintonía con lo que está planteando el Gobierno en el sentido de que en el año 2012 en los tramos de autovía que van en dirección a Málaga, creo recordar, no va a haber ningún problema en que estén en servicio, para después ir avanzando en los otros tramos que tenemos en dirección a Almería, que es donde hay alguna dificultad no de voluntad política o de ganas de hacer las cosas, sino en el desarrollo de las obras. No hay más. Por lo tanto, creo que debo poner esto de manifiesto porque es lo correcto. De cualquier manera, nosotros estamos trabajando en relación con los compromisos que ha adoptado el ministro en sus diversas comparecencias, y eso es lo que tenemos que cumplir. Los ha dicho, lo que pasa es que usted a lo mejor no se ha enterado, pero los ha dicho. Y lo ha hecho en su tierra, no en la mía, lo ha hecho en su tierra. Por lo tanto, en esos compromisos vamos a seguir trabajando.

En cuanto al documento al que usted hace referencia, no voy a caer en el comentario que tenía que hacer sobre quién lo filtra o cómo se filtra porque con la cantidad de documentos que tenemos en el Ministerio de Fomento y que van viendo diversas situaciones y analizando diversos aspectos de las obras a lo largo de todo un tiempo y en una situación de reprogramación como la actual, no se por qué ha salido ese. Ya le digo que ese no lo he visto yo. Cuando me llegan a mí los documentos es para ver si lo que están diciendo está bien o está mal dicho, y ese no lo he visto yo, y no digo que no sea del ministerio, digo que ese no lo he visto yo. Por lo tanto, ese documento, hasta que el ministro o yo lo ratifiquemos o lo modifiquemos, para mí no existe, existe lo que nosotros decidimos políticamente, lo que suscribimos y firmamos. Mientras tanto, son temas de estudio. Por ejemplo, en el documento se dice algo que me parece curioso, y es si vamos a dejar la A-32 entre Jaén y Albacete en carretera convencional. Eso es un fiasco. No sé cómo es posible que alguien pueda pensar eso, cuando

nuestra voluntad es que eso sea autovía. Y no me vale el argumento del volumen de tráfico. Es que hay autovías en España que tienen iguales o similares volúmenes de tráfico y siguen siendo autovías. Por eso digo que hacen falta muchas reflexiones, mucho trabajo antes de que ese y otros papeles sean públicos y respondan a la verdad, a la realidad de la voluntad política del Ministerio de Fomento y de esta secretaría de Estado.

Señoría, nosotros adjudicamos las obras a las empresas y, por supuesto, tenemos nuestro director de obra, pero son ellas las encargadas de ver cómo se ejecuta esa obra y son ellas las que nos dicen si hace falta variar o no un trazado, si hace falta que un túnel sea más corto o más largo, si hace falta que haya un terraplén o haya un viaducto, y nos lo plantean como modificados. Si sus reflexiones o comentarios nos dicen que técnicamente es mejor que lo que está diseñado en el proyecto, planteamos un modificación. Y si ese modificación implica que haya una declaración de medio ambiente, tenemos que ir a Medio Ambiente a que nos diga si lo podemos o no lo podemos hacer. Esa es la lógica de las obras. Nos gustará más o menos, pero es la lógica de las obras y por eso estamos trabajando de esa manera.

Para finalizar, reitero nuestro compromiso con la A-7. Nosotros vamos a poner en servicio todos los tramos de servicio de la A-7 que podamos en el año 2012, y los otros los aceleraremos para que las cosas acaben cuanto antes. Porque nuestra voluntad es que esa autovía se finalice porque somos conscientes del volumen de tráfico que tiene y la repercusión positiva que tendría para la zona.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Damos las gracias al señor Morlán. Siempre es agradable recibirlo en esta Comisión.

Rogamos al señor secretario de Estado de Transportes, don Isafías Táboas, que se acerque. Y ruego a sus señorías que se ajusten al tiempo porque nos queda exactamente una hora para que empiece el debate sobre el estado de la Nación.

**DEL DIPUTADO DON JAIME REINARES FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:**

— **CONOCIMIENTO QUE TIENE EL GOBIERNO DEL CONFLICTO ORIGINADO CON EL CAMBIO DE LA EMPRESA CONCESIONARIA DE LA RESTAURACIÓN EN EL AEROPUERTO DE ASTURIAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/90260). (Número de expediente 181/003225.)**

— **OPINIÓN DEL GOBIERNO ACERCA DE LA CONVENIENCIA DE QUE AENA PARALICE EL CAMBIO DEL CONCESIONARIO DE LA RESTAURACIÓN EN EL AEROPUERTO DE**

**ASTURIAS HASTA QUE SE RESUELVA JUDICIALMENTE LA RECLAMACIÓN QUE ESTÁ PENDIENTE DE SENTENCIA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/90261). (Número de expediente 181/003226.)**

La señora **VICEPRESIDENTA**: Vamos a empezar con las preguntas que tienen número de expediente 181/003225, sobre el conocimiento que tiene el Gobierno del conflicto originado con el cambio de la empresa concesionaria de la restauración en el aeropuerto de Asturias, y 181/003226, sobre opinión del Gobierno acerca de la conveniencia de que AENA paralice el cambio del concesionario de la restauración en el aeropuerto de Asturias hasta que se resuelva judicialmente la reclamación que está pendiente de sentencia.

El señor Reinares tiene otra vez la palabra.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Bienvenido, señor Táboas. Señor Táboas, estas fueron dos preguntas que formulé en septiembre de 2010, hace ya más de siete meses. Era un tema puntual que consistía en un conflicto originado por el cambio del concesionario de la restauración del aeropuerto de Asturias y que yo creo que exigía una contestación casi inmediata, pero que no se ha producido hasta transcurridos más de tres meses, con lo cual creo que ha perdido ya actualidad. No obstante, señor Táboas, no voy a entrar en los aspectos legales pues nadie los pone en cuestión. Lo que sí le puedo decir, porque así lo vienen manifestando los usuarios del aeropuerto, es que ha habido una pérdida de calidad e identidad de los servicios de hostelería de la cocina asturiana, que tiene fama internacional. Repito, no son mis opiniones, son las que vienen apareciendo continuamente en la prensa asturiana. AENA debería haber tenido algo de sensibilidad con una empresa asturiana que durante más de quince años, en los momentos difíciles, llevó la gestión de los servicios de hostelería del aeropuerto de Asturias con un alto grado de satisfacción de los usuarios y que hoy está en manos de una multinacional —contra la que no tenemos nada— a la que nadie le pone ni cara ni ojos, como antes tenía, que ha rebajado la calidad del servicio y también ha reducido un gran número de puestos de trabajo. Le repito, señor Táboas, no todos son números y cifras, detrás hay personas, trabajadores que con el cambio se fueron al paro, algunos de ellos con muchos años de servicio en el aeropuerto de Asturias cuando, le repito, eran tiempos difíciles. No sé qué me podrá contestar a estas alturas de la pregunta y después de hechos consumados.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Tiene la palabra el señor Táboas.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Táboas Suárez): Le contestaré, primero, que en septiembre de 2010 no tenía el gusto de ser secretario

de Estado de Transportes, por lo que lamento no haberle podido contestar entonces, y lo que tengo que decirle en este momento es que hubo un concurso, como ha dicho y nadie discute; que lo normal en los servicios de estas características es sacarlo a concurso, que después de casi quince años parece que tocaba, y que hay un nuevo proveedor. No puedo decirle gran cosa más. Y en aras de la brevedad tampoco le diré más porque como la presidenta ha pedido que seamos breves voy a ser breve.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Tiene la palabra el señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Muchas gracias por su contestación, pero los usuarios hemos perdido la oportunidad de degustar unos buenos platos asturianos, entre ellos usted, que cuando vaya a Asturias no podrá comer una buena fabada en el aeropuerto.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA DEL PILAR FERNÁNDEZ PARDO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE SUSTITUIR LOS TRENES MODELO ALVIA, SERIE 130, QUE REALIZAN EL TRAYECTO ENTRE GIJÓN (ASTURIAS) Y MADRID POR OTROS DE DIFERENTE GAMA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/93054.) (Número de expediente 181/003293.)**

La señora **VICEPRESIDENTA**: La siguiente pregunta figura con el expediente número 181/003293, sobre previsiones acerca de sustituir los trenes modelo Alvia, serie 130, que realizan el trayecto entre Gijón y Madrid, por otros de diferente gama. Tiene la palabra la señora Fernández Pardo.

La señora **FERNÁNDEZ PARDO**: Señor secretario de Estado, bienvenido a esta Comisión. Efectivamente, espero oír del Gobierno la respuesta a una pregunta formulada en el año 2010 que hablaba de previsiones, cuando ahora aquellos presagios temidos se han consolidado. Espero su respuesta, aunque sea con retraso, para ver cuál es la justificación de que hayamos tenido la mala suerte en Asturias —ya son demasiadas malas suertes acumuladas por parte del Gobierno socialista del señor Rodríguez Zapatero— de que ahora tengamos desde Gijón (Asturias) hasta Madrid un tren Alvia de una gama inferior a la que teníamos hace escasas fechas.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Para contestar tiene la palabra el señor Táboas.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Táboas Suárez): La pregunta era sobre las previsiones acerca de sustituir, y seguimos en previsiones. Renfe es una empresa que, como sabe y es

público y notorio, busca siempre asociar y adoptar los mejores medios en función de la demanda en cada momento. Por lo tanto, estudia la mejor opción para prestar el mejor servicio posible a los viajeros con los menores costes y con el material más adecuado. En ese escenario es donde se realizó su pregunta y nosotros estamos actuando en ese sentido. ¿Cuál es el origen del tema? El origen son dos trenes diferentes, un modelo que se sustituye o no por otro. Son dos trenes esencialmente similares, que tienen la misma fiabilidad, la misma calidad de servicio, que hacen el recorrido del viaje en el mismo tiempo y cuya única diferencia apreciable es que unos tienen mayor capacidad que otros en plazas. Por tanto, estamos hablando de adecuar de la mejor manera posible la oferta a la demanda de los viajeros, teniendo en cuenta que los índices de ocupación y de aprovechamiento de los trenes —que no son malos, porque están en torno al 63 por ciento— dejan un margen para que el servicio se preste en cualquier caso aunque el tren tenga menos plazas. Creo que ese era el origen de la pregunta y esa es la respuesta.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Por el turno de réplica la señora Fernández Pardo tiene la palabra.

La señora **FERNÁNDEZ PARDO**: Me va a disculpar, pero no he entendido el sentido del cambio a pesar de que ya han transcurrido bastantes meses. Tenemos ya muy asumido en Asturias que nos quitan un tren —en este caso, el Alvia 130— y nos ponen uno de una gama inferior con menos plazas. Además, no es cierto lo que usted decía al principio de que tarda el mismo tiempo. Ahora mismo se tardan cinco horas y treinta y siete minutos en hacer el mismo recorrido que hacíamos hace unos meses; veinte minutos más. Por tanto, menos plazas, un tren de gama inferior y se tardan veinte minutos más en llegar desde Gijón a Madrid.

Pero hay algo mucho más preocupante. Hasta ahora en Asturias nos quejábamos de que la alta velocidad no llegaba a pesar de que el señor Rodríguez Zapatero nos dijo en el año 2004 que ya tendríamos la alta velocidad en 2009 en nuestra comunidad autónoma, concretamente llegando hasta Gijón. No solo eso ha sido falso, sino que ahora nos transforman los trenes; nos ponen unos de gama inferior y estos no sé a qué otra comunidad los destinan. En todo caso, Asturias siempre sale perjudicada con un Gobierno socialista.

Espero todavía que en su segunda intervención me diga por qué este cambio. ¿Por qué nos transforman este tren en otro de una gama inferior? ¿Por qué tardamos veinte minutos más? ¿Y por qué Asturias nuevamente? Espero que me dé respuesta. Después de esperar unos meses, creo que nos la hemos ganado.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Táboas Suárez): No le voy a contestar a una cosa que no existe. No le voy a contestar a por qué se prevé poner unos trenes de calidad inferior, porque no son de calidad inferior. Por tanto, a eso no le voy a poder contestar. Al revés, le voy a decir que los trenes son de la misma calidad, que tienen la misma fiabilidad, que tienen las mismas prestaciones para el viajero y que tienen las mismas condiciones. Únicamente tienen una menor capacidad. Por tanto, no le voy a poder contestar a la argumentación que usted hacía.

Con relación a la siguiente argumentación de por qué siempre Asturias, antes he podido asistir a una parte del debate que el señor Reinares ha tenido con el secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras y creo que en esa fase se lo dijeron todo respecto a la actitud del Grupo Parlamentario Popular, que siempre se queja de que el Gobierno socialista discrimina a Asturias. El secretario de Estado ha dejado bastante claro que no ha habido ningún tipo de discriminación por parte del Gobierno hacia los ciudadanos asturianos.

— **DEL DIPUTADO DON JOSÉ RAMÓN BELOKI GUERRA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE BILBAO. (Número de expediente 181/003490.)**

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor Beloki, creo que le toca a usted. El señor Landaluce está de camino y no ha llegado todavía, y por el Grupo Parlamentario Mixto no está el señor Jorquera y la doña Olaia se ha marchado, con lo cual ha llegado usted justo a tiempo para formular la pregunta que figura con el número de expediente 181/003490, sobre las previsiones acerca de la ampliación del aeropuerto de Bilbao. El señor Beloki tiene la palabra.

El señor **BELOKI GUERRA**: Esto se llama llegar y besar el santo.

Por mi desconocimiento y por no ser un practicante habitual de este tipo de preguntas, ¿cuáles son los turnos que suele haber?

La señora **VICEPRESIDENTA**: Cinco minutos entre pregunta y réplica, tanto para el parlamentario que pregunta como para el secretario de Estado que contesta. Diez en total.

El señor **BELOKI GUERRA**: Señor secretario de Estado, voy a recordar brevemente la historia de esta pregunta, ya que no la formulé al aire y de forma improvisada. En el año 2009 —creo recordar que en febrero de 2009— la entonces ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, anunció a bombo y platillo, como se suele anunciar por parte de estos gobiernos, que en el aeropuerto de Bilbao-Loiu se iban a invertir 80 millones de

euros, que el edificio terminal iba a tener 25.000 metros cuadrados más y que además estas obras se iban a desarrollar entre los años 2012 y 2014. Dispongo aquí de la nota informativa que el propio Ministerio de Fomento hizo pública en aquella ocasión, en el año 2009, que incluye incluso un detalle de las obras que se iban a hacer y los plazos de ejecución de las mismas, terminando en el año 2014. En diciembre del año 2010, a la vista de que los vientos no corrían por donde nos había anunciado la anterior ministra de Fomento, este diputado preguntó al actual ministro de Fomento, el señor Blanco, si mantenía los compromisos contraídos formal y públicamente por quien le había precedido en el ministerio, y la respuesta que recibí y que consta en el «Diario de Sesiones», porque todo esto tuvo lugar el día 1 de diciembre del año 2010, fue: Yo ratifico mi compromiso de las inversiones en el aeropuerto de Bilbao en los términos en que se ha anunciado, si bien es verdad que no en los tiempos que se han señalado. Tras aquel diálogo de pregunta-respuesta entre el ministro y yo mismo, me mostré comprensivo con los tiempos, pero pedí por favor ser informado, que en caso de que hubiera nuevos tiempos se me informara de los mismos; que este proyecto anunciado con detalle por la ministra Magdalena no se escurriera por alguna alcantarilla, si no se ejecutara en los nuevos tiempos que todos podíamos entender. El ministro, además de decirme que mantenía el compromiso y nuevos tiempos, me dijo que sería informado. No he sido informado; en ningún momento se nos ha informado de cuál es el nuevo calendario de ejecuciones que el Ministerio de Fomento se propone ejecutar. Cuando no hay informaciones precisas no sé si suele haber seudoinformaciones o infiltraciones, y no siempre los ciudadanos distinguen entre unas cosas y otras, porque de pronto uno lee que efectivamente estamos ante un nuevo plan director del aeropuerto por parte de AENA porque La Paloma, en concreto el aeropuerto de Loiu, se está quedando pequeña y que eso está atisbando problemas serios. Hay que evitar este tipo de seudoinformaciones. Yo creo que buena parte de la falta de credibilidad de los políticos es que anunciamos cosas que luego no se ejecutan. Incluso cuando uno tiene la mejor voluntad, no se le informa, y luego él y todos los ciudadanos afectados por esas cosas leen que se dice que AENA tendría en este momento un plan. Yo no sé si hay plan, si no lo hay, si es verdad lo que se ha publicado en los periódicos, que alguien lo ha filtrado por otra parte. Por ello yo vengo a preguntarle qué saben ustedes de lo que yo no sé y de lo que, sin embargo, los periódicos muestran que dicen ustedes de toda esta historia. Esta es la pregunta, señor secretario de Estado.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor secretario de Estado, tiene la palabra para responder.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Táboas Suárez): Señor Beloki, lamento mucho no haber tenido agilidad para comunicárselo,

porque no me habría costado nada informarle personalmente de este acontecimiento. Si me lo permite, vamos a contextualizar un poco y después acabaré contestándole.

Los anuncios a los que usted hacía referencia, los anuncios de la ministra de Fomento, se hicieron sobre unas previsiones de tráfico para la terminal de Bilbao de casi 7 millones de pasajeros en el año 2010 y, por lo tanto, había que ponerse en marcha. Después hemos tenido lo que hemos tenido, las crisis económicas, las crisis coyunturales y las crisis estructurales. El crecimiento del tráfico, en la previsión que se hace actualmente, será más lento de lo que se preveía en 2006 y, por tanto, en 2020 la previsión es de algo menos de 6 millones de viajeros al año en el aeropuerto de Bilbao. Eso es lo que nos ayuda a hacer una reprogramación de la obra, teniendo en cuenta además que últimamente se han hecho algunas actuaciones que han permitido poner en marcha nuevos servicios en la nueva terminal de pasajeros. Por tanto, con estas obras de adecuación y mejoras operativas en el edificio terminal, que hemos puesto en servicio en febrero de 2011, está previsto que podamos llegar hasta los 6 millones de pasajeros y para llegar a los 7 aún tendremos que hacer otras obras, pero son las que reprogramamos en el tiempo. Usted me dice: Dígame cuál es la reprogramación en el tiempo —lógica pregunta—, mientras me hace otra afirmación, que es que los políticos solemos anunciar cosas que después no se efectúan, con lo cual entramos en una ligera contradicción. No obstante, intentaré avanzar algo de lo que usted quiere saber.

En este momento, además de la cantidad de dinero que está previsto invertir en los próximos años en el aeropuerto de Bilbao, hay una previsión entre este año 2011 y 2014 de unos 90 millones de euros de inversión en diversas obras para adecuarlo y para mejorarlo, como la adecuación del campo de vuelo, la urbanización de la zona de carga, edificios y servicios generales, un nuevo parquin y una ampliación de plataforma, que nos permitirán —creo que también lo decía el ministro en su intervención— ir haciendo una ampliación de manera gradual y modular. Y si me pregunta cuál es el calendario para empezar a redactar el nuevo proyecto del nuevo edificio terminal, ahí sí que podemos decir que tenemos previsto empezar la redacción del proyecto en torno a finales de 2012 y principios de 2013, acomodándonos a ese escenario que le he comentado en el que el crecimiento es inferior al esperado. Ahí empezaríamos el proceso del nuevo desarrollo, acomodándonos a estos nuevos plazos que le he dicho. Y no quiero decirle en qué fecha, porque sería una redundancia respecto a lo que he dicho antes y que usted también ha dicho sobre que se prometen y se dan fechas que después, por cualquier avatar, no se cumplen. No querría decirle la fecha en la que pensamos que puede estar acabado y ejecutado el proyecto final de la ampliación, pero en todo caso será con tiempo suficiente para absorber la previsible

demanda que, como le he dicho antes, se ha deslizado en el tiempo, según indican las previsiones.

La señora **VICEPRESIDENTA**: En el turno de réplica el señor Beloki tiene la palabra.

El señor **BELOKI GUERRA**: Señor secretario de Estado, la capacidad actual del edificio diseñado por Santiago Calatrava debe estar fijada en cuatro millones y medio, a lo sumo cinco. Usted me habla de que en el año 2014 podemos llegar a cerca de los seis. La pregunta es la que ha suscitado la inquietud de mi grupo y la inquietud social de los usuarios del aeropuerto. ¿La Paloma se va a quedar o no pequeña el año 2015, de acuerdo con sus previsiones? No con las mías, no con las de Magdalena Álvarez, con aquellas estaba todo resuelto. Pero con las que no conocemos, si es que de verdad ustedes operan con que en el año 2014 se llega en torno a los 2.016 millones, tienen ustedes que tener previstas las obras a hacer y tienen que acelerar ese proceso. Usted dice: Empiezo ya a redactar el proyecto en 2012. ¿Qué es esto? El año 2012 es año electoral.

La preocupación es la que suscitaba la información del editorial del periódico: peligro de colapso. ¿Por qué? Porque las previsiones originales se dejan ir, se mira para otro lado, se fija un calendario indefinido y no sabemos muy bien por dónde podemos ir caminando. Me dice usted cosas generales, pero cuando ustedes mismos prometen que van a informar de los plazos de ejecución de las futuras obras, esos plazos no existen. No existían cuando el ministro me lo prometió el 1 de diciembre del año 2010 y fíjese dónde estamos. Urge que ustedes definan lo que puede ser razonable. Efectivamente, ha llegado la crisis económica y eso tiene efectos en todos los ámbitos y también aquí en el término de los usuarios del aeropuerto de Loiu. Si ustedes prevén que con dicha crisis económica en el año 2014 llegamos a los 6 millones, tienen ustedes que tener las previsiones —y algo más que las previsiones— hechas, y no lo veo. Señor secretario de Estado, la filosofía general ya me la dijo el señor ministro, pero además de la filosofía quería pasar de las musas al teatro, y hoy me voy sin el teatro; me voy otra vez con las musas.

La señora **VICEPRESIDENTA**: El señor secretario de Estado tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Táboas Suárez): Muy brevemente solo para decir una cosa. Se puede ir con la convicción de que no habrá colapso en el aeropuerto, porque las previsiones que hemos hecho y las mejoras que se han hecho y que se acaban de inaugurar son suficientes para absorber la demanda potencial que esperamos antes de que esté hecho el nuevo edificio terminal. Por lo tanto, como mensaje, por tranquilidad y por si esto aparece en alguna parte, no habrá colapso en el aeropuerto.

— **DEL DIPUTADO DON ANDRÉS JOSÉ AYALA SÁNCHEZ, EN SUSTITUCIÓN DEL DIPUTADO DON JOSÉ IGNACIO LANDALUCE CALLEJA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE EL FUTURO FERROVIARIO PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PARA EL PUERTO DE ALGECIRAS (CÁDIZ) (Número de expediente 181/002999.)**

La señora **VICEPRESIDENTA**: La pregunta del señor Landaluce la va a efectuar el señor Ayala. Es la que figura con el expediente 181/002999, sobre el futuro ferroviario para el transporte de mercancías en el puerto de Algeciras, Cádiz.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Tengo que sustituir a mi compañero, José Ignacio Landaluce, que también coincide que es alcalde de Algeciras, porque ha sido víctima del mal funcionamiento del transporte aéreo en España. Qué ocasión, ante la presencia del señor secretario de Estado, para que pueda constatar que a un diputado —que como responsable de la zona unido a su condición de alcalde tenía muchísimo interés en defender esta cuestión— el funcionamiento que últimamente viene siendo bastante normal en cuanto a los retrasos en los aeropuertos españoles, también le ha jugado una mala pasada; a él y al presidente de la Comisión que venían juntos en el mismo vuelo.

Señor secretario de Estado, a principios de la legislación mi compañero, el señor Landaluce, ya preguntó a su antecesora sobre el futuro del transporte de mercancías para el puerto de Algeciras. Esta es una cuestión fundamental en la que todo el Campo de Algeciras —y me atrevería a decir que todo el sistema portuario español— tiene un grandísimo interés, porque en los momentos en los que los puertos españoles están sufriendo la competencia de puertos extranjeros forzar la intermodalidad o forzar la comodalidad, como se ha definido en Europa, y la posibilidad del intercambio entre los modos de transporte marítimo y ferroviario es algo fundamental. Se ha apostado permanentemente por el puerto de Algeciras como uno de los puertos más importantes de España en el tráfico de contenedores y una de las redes transeuropeas de transporte prioritarias, uno de los ejes, el corredor central, estaba previsto y la comunicación por el centro con Algeciras debería estar garantizada. Es curioso —y voy a tratar de hacer la exposición completa para que usted me conteste, con independencia de que al final queden unos segundos— que cuando el ministerio apuesta por un plan estratégico de incremento y de potenciación del tráfico de mercancías por ferrocarril, no sepamos cuáles son los adelantos de uno de los puertos más importantes en el que tenía que tener repercusión básica este tipo de transporte. Si coincidimos en que en Algeciras y en el Campo de Gibraltar hay un 32 por ciento de paro y que la actividad prioritaria o principal es precisamente la portuaria, la

apuesta por el Campo de Gibraltar y por el corredor de mercancías en el puerto de Algeciras es básica. Fíjese que Algeciras tiene un abandono en varios modos de transporte. A pesar de las promesas, en los ocho años de Gobierno socialista no se ha conseguido terminar la autovía Algeciras-Tarifa-Vejer. Es verdad que no es de su competencia, pero el Ministerio de Fomento tiene que tener un análisis conjunto de la situación que vive el Campo de Gibraltar y concretamente el puerto de Algeciras. Además, señor secretario de Estado, es mucho más importante ahora potenciar y poner el foco en el puerto de Algeciras, cuando no solo el corredor central no tiene el tratamiento adecuado sino que el corredor mediterráneo, que sería no ya la infraestructura sino el concepto de corredor de transporte que debería unir todos los puertos del mediterráneo con Europa, tiene ciertas dificultades y espero que no sea por falta de apoyo del Gobierno de España. Por tanto, señor secretario de Estado, quiero que ustedes sean conscientes y sensibles a las necesidades del puerto de Algeciras y de todo el Campo de Gibraltar, ya que el transporte de mercancías es fundamental. Espero su respuesta para luego, en los segundos que me queden, poder replicarle.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor Ayala, le ha hecho usted una buena pregunta a su compañero, señor Landaluce.

Tiene la palabra el secretario de Estado para responder, así cuando venga el compañero puede informarle el señor Ayala.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Táboas Suárez): Señor Ayala, voy a ver si soy capaz de contestar tan bien como usted ha formulado la pregunta. Voy a decir dos cosas colaterales. La primera para desmentirle, porque el puerto de Algeciras no es de los más importantes; es el puerto líder en número de buques, es el puerto líder en toneladas de arqueo bruto y es el puerto líder en toneladas totales que se trabajan. Por tanto, es un puerto muy importante; desde ese punto de vista, no es de los más importantes. La segunda cosa que quiero decirle es que no mencione el corredor mediterráneo echándole la culpa al Gobierno actual; echémosle la culpa al Gobierno que en 2003 no lo incluyó en las prioridades, que es lo que pasó. En 2003 se definió el corredor mediterráneo en la Unión Europea y España no pidió el corredor mediterráneo como corredor prioritario; eso es lo que hay. Y ahora estamos tratando de corregirlo, presentando todos los estudios y haciendo toda la fuerza posible —nosotros y otros, porque no está solo el Gobierno sino que están otras fuerzas políticas, incluso sectores económicos, *lobbies*, etcétera—, reclamando un concepto, como usted muy bien ha definido, porque un corredor logístico, más allá de las infraestructuras, es un concepto de sistema de transporte, allí donde se mueve el 40 por ciento del producto interior bruto nacional y está el 40 por ciento de la población. Pero no lo achaque

a este Gobierno, que me lo ha achacado. Mirémoslo en perspectiva y sepamos que se cometió un error. Mejorémoslo y punto; no le demos más vueltas.

Respecto a una cuestión que usted ha mencionado, es en estos últimos tramos de la legislatura cuando el Gobierno, el Ministerio de Fomento, elabora su Plan de impulso al transporte de mercancías por ferrocarril que se pacta con todas las comunidades autónomas y se presenta en esta Cámara y en el Senado. En ese plan —usted lo sabe muy bien— hay la previsión de dar un impulso a todo el transporte de mercancías por ferrocarril desde los puertos. En concreto se prevén, si no recuerdo mal, unos 1.800 millones de euros para infraestructuras de conexión de los puertos con el sistema ferroviario. ¿Por qué? Porque ese es el futuro que tenemos, la conexión de los sistemas portuarios a través, si puede ser, de anchos UIC que nos permitan llevar, a través de los corredores que se definan como prioritarios y a cualquier otro corredor, las mercancías desde los puertos —en este caso desde el puerto de Algeciras, pero puede ser cualquier otro puerto español— hacia nuestros mercados potenciales. En ese sentido, enlace muy bien con lo que hemos dicho antes del corredor mediterráneo.

Por tanto, yendo al origen de la pregunta sobre cuál era el futuro del sistema de transporte de mercancías por ferrocarril, le diré que es un futuro esplendoroso en el sentido de que la previsión que todos tenemos y en la que creo que hay un gran consenso político, social y económico es la de facilitar y hacer las actuaciones necesarias para conectar los puertos, ya sea en el caso de Algeciras a través del corredor central, el eje Sines/Algeciras-Madrid-París que, como ha dicho muy bien, es el proyecto dieciséis en la lista de los trayectos prioritarios, como esperemos que en el futuro a través del corredor mediterráneo sobre el que el Gobierno español reclama —en este caso me atrevería a decir que España entera lo reclama— a la Comisión Europea que le dé no solo una salida sino también una entrada para que desde nuestros puertos no solo puedan llegar mercancías sino que también puedan salir hacia los mercados de Oriente.

Por tanto, hay una gran coincidencia en esta Cámara respecto a esta cuestión y una gran coincidencia en la sociedad en cuanto a que el impulso al transporte de mercancías por ferrocarril desde los puertos debe ser un objetivo prioritario y que el corredor mediterráneo, junto con los que ya existen, es otra de las prioridades de la economía española.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor Ayala, tiene treinta segundos.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor secretario de Estado, el tema es: futuro esplendoroso, ¿para cuándo? Porque lo importante es saber cuándo vamos a poder hacer que el puerto de Algeciras compita contra los ataques comerciales de otros puertos extracomunitarios; ahí está el secreto. Usted ha dicho, y yo ratifico, que lo primero y principal es la conexión con el corredor cen-

tral, con el proyecto prioritario dieciséis, que es lo básico en este momento para el puerto de Algeciras. Señor secretario de Estado, tenemos que poner fechas, porque las infraestructuras que ahí faltan son pequeñas y la capacidad del puerto de Algeciras para ofrecer esa conexión, sobre todo con el corredor central, es de todo punto imprescindible para poder ser realmente competitivo. Señor secretario de Estado, le rogaría que nos pudiera concretar en qué momento Algeciras va a poder disponer de esa conexión para sacar o meter las mercancías en el puerto a través del corredor central.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Táboas Suárez): Señor Ayala, esa parte de la pregunta la tenía que haber hecho hace veinte minutos, cuando estaba el secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, que es, como usted sabe mejor que yo, el que planifica las infraestructuras. Si me pide que le diga qué hace esta pregunta aquí, le diría que no sé por qué está aquí, pero la contesto muy cordialmente. Como no le puedo contestar a lo que no le puedo contestar, le voy a contestar a lo que sí puedo, y es resaltar el esfuerzo que hace, por ejemplo, el operador público ferroviario del transporte de mercancías para mejorar y colaborar en ese futuro esplendoroso que yo decía, y por eso el año pasado ha crecido el tráfico de mercancías en ferrocarril por Renfe en un 1,6 por ciento. Por eso, Renfe aprobó y el Consejo de Ministros autorizó el viernes pasado la organización de Renfe-Mercancías en las cuatro unidades de negocio previstas en el Plan de impulso al transporte de mercancías por ferrocarril. Desde la secretaría de Estado trabajamos para poner nuestra parte de los instrumentos para contribuir a ese esplendoroso futuro de las mercancías por ferrocarril desde los puertos que antes hemos comentado.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA OLAIA FERNÁNDEZ DAVILA, EN SUSTITUCIÓN DEL DIPUTADO DON FRANCISCO XESÚS JORQUERA CASELAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE DISPOSICIÓN DEL GOBIERNO A REDUCIR LA TASA PORTUARIA T-1 EN LA MODALIDAD DE ESTANCIA PROLONGADA CUYO PRECIO SE HA INCREMENTADO EN UN 463 POR CIENTO Y QUE PERJUDICA AL SECTOR CONGELADOR Y AL BACALADERO. (Número de expediente 181/003489.)**

La señora **VICEPRESIDENTA**: Tiene la palabra para formular la última pregunta la señora Fernández por el Grupo Mixto.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Voy a intentar ser breve.

Señor secretario de Estado, respecto de la pregunta que hoy trasladamos aquí supongo que usted conoce ya la problemática porque los representantes del sector congelador pesquero se han dirigido tanto a los grupos parlamentarios como al Gobierno planteándonos su problema, que para ellos es grave aparte de inaudito, ya que ha habido una subida en las tasas portuarias por amarres prolongados de buques de un 463 por ciento. Nosotros compartimos la idea, que también baraja el propio sector, de que esta cuestión se deba más a un error de cuando se elaboró la Ley de Puertos del año 2010 que a la voluntad del legislador de crear esta situación. Lo decimos sobre todo por los antecedentes normativos que tenemos, como el de la Ley del régimen económico de los puertos, que es la Ley 48/2003, que indican que puede ser más un error que la voluntad de la Administración y concretamente del legislador. El hecho es que en la ley del año 2010 hay dos modalidades para la tasa T-1 —es como se la conoce—: una está dirigida a los buques pesqueros cuando estén en paros biológicos, en veda o carezcan de licencia, y el coeficiente sería de 0,45, que es apenas un euro por día; y la otra es el cobro destinado a buques inactivos, incluso pesqueros y artefactos flotantes, que sería el coeficiente del 4,67 por ciento, lo que significarían 7 euros diarios. Por lo tanto, habría un 463 por ciento de incremento respecto a lo que hasta el año pasado ocurría, según el sector manifiesta que existe; no es que lo manifieste el sector, es que es la realidad de cómo están las tasas portuarias en este momento.

En relación con este asunto, entendemos que el Gobierno tiene que ser no solamente concededor de la situación sino consciente del grave problema y perjuicio que representa para la flota pesquera congeladora porque las posibilidades de pesca concedidas al Estado español no permiten en la mayoría de los casos permanecer durante muchos meses en la actividad pesquera. Por lo tanto, desgraciadamente son necesarios los amarres prolongados a los que se refiere el sector, sobre todo amarres que además tienen que tener en cuenta los días festivos correspondientes a los trabajadores en el mar o también las vacaciones y descansos compensatorios. De este modo, es una necesidad que desde la Administración se procure resolver este problema. Como entendemos, señor secretario de Estado —por los escritos dirigidos desde el sector y porque en la actividad parlamentaria este tema se ha tratado también en preguntas por escrito, etcétera—, que ustedes son perfectamente conscientes —que es evidente que lo son— no solamente de lo que dice la ley sino del problema que esta modificación de la Ley 33/2010 y concretamente lo que se ordena en el artículo 13.4.I.5º, lo que queremos conocer es la postura del Gobierno en cuanto a resolver este problema, si han previsto una solución y cuándo la llevarían a cabo, y cuáles son las razones en caso de no haberlo previsto.

La señora **VICEPRESIDENTA**: El señor secretario de Estado tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Táboas Suárez): Como usted ha dicho, está en la Ley 33/2010, de régimen económico y gestión de los puertos de interés general, que es una ley que —si yo no estoy equivocado— se aprobó en el Congreso de los Diputados con solo un voto en contra. Es una ley que nace con una amplísima mayoría —casi unanimidad—, por lo tanto parece lógico que cualquier modificación en una ley de estas características debería hacerse también con una amplísima mayoría. Dicho esto, como Administración General del Estado, como Gobierno, nosotros estamos siempre dispuestos a estudiar cualquier cosa que pueda ser la mejora de alguno de los parámetros que hay en esta ley, como en cualquier otra, teniendo en cuenta el sistema que nos da la propia ley, que es la iniciativa de las autoridades portuarias existentes actualmente, que tienen una capacidad de proposición de tasas. Mientras les salga el equilibrio económico que marca la ley en su plan de empresa, tienen la capacidad de proponer, para que el Congreso de los Diputados lo apruebe, el sistema anual de tasas que se cobrarán. En ese escenario se puede estudiar lo que haya que estudiar.

Hay una cosa que usted ha dicho cuando ha mencionado el artículo 13.4, y es el concepto de buque inactivo que no estaba en la ley anterior y que ahora ha aparecido. Habría que definir claramente —no creemos que sea una capacidad del Ministerio de Fomento— qué repercusión tiene y qué significa buque inactivo desde el punto de vista, por ejemplo, del posicionamiento del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, por medio del agente de pesca, e incluso desde el punto de vista laboral. Yo creo que en el momento de hacer el análisis eso se debería tener en cuenta a la hora de plantear alguna reforma o interpretación de este artículo 13.4.

La señora **VICEPRESIDENTA**: En el turno de réplica la señora Fernández Davila tiene la palabra.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Gracias, señor secretario de Estado, por esta información. Al mismo tiempo que me aclara algunas cosas también me suscita nuevas preguntas que a lo mejor no tienen respuesta en este momento, pero por lo menos quiero trasladarle la preocupación e incluso ciertas sugerencias o propuestas, con toda modestia.

Cuando usted nos comenta que es la propia Autoridad Portuaria la que puede tener la capacidad de proponer alguna modificación en este asunto, evidentemente las comunidades autónomas tienen la responsabilidad de nombrarla. Por lo tanto, también sabemos que hay una responsabilidad que puede recaer en el Gobierno autonómico en la medida en que es el responsable de esta cuestión. Entendemos que desde Puertos del Estado, una vez que se conoce el tema y la gravedad de la situación desde el punto de vista económico —porque además estamos hablando de un momento económico de gravísima crisis que también afecta al sector pesquero, teniendo en cuenta que ya le viene afectando desde hace

muchísimo tiempo—, se puede hacer esa propuesta, incluso a la Autoridad Portuaria, además de cualquier modificación legislativa que se pueda proponer al Gobierno y al Congreso. Desde luego ya hemos presentado una proposición no de ley para procurar en su momento, cuando se tramite, esa unanimidad que usted comentaba de los grupos parlamentarios para posibilitar la reforma de esa ley, pero usted sabe que, además de todo esto, también el Gobierno tiene capacidad de traer a esta Cámara un proyecto de modificación de una ley que, como en el caso que comentamos, desde nuestro punto de vista sería conveniente hacer. Lo decimos porque conocemos los pasos que han seguido los representantes del sector que se han dirigido tanto a la Dirección de Puertos como a otras responsabilidades de la Administración que conocen suficientemente la situación. No dudamos —finalizo por las prisas que tenemos, porque hoy es una mañana apurada— de que sea necesario especificar o definir lo que es un buque pesquero inactivo, pero yo creo que está suficientemente documentado, por decirlo de alguna manera; por la realidad que nos ocupa eso no sería difícil de hacer. Lo que le trasladamos —por eso digo que a lo mejor no es tanto una respuesta a una pregunta— es que desde el Gobierno se preocupen por este tema en aquellas cuestiones que corresponden a la Administración central y se procure resolver el asunto con modificación legislativa o con cualquier otra fórmula que desde el Gobierno se considere oportuna.

La señora **VICEPRESIDENTA:** El señor secretario de Estado tiene el último turno de palabra para contestar.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Táboas Suárez): Muy brevemente, para acabar. Sabemos que la aplicación de esta tasa es un problema para los buques, para los armadores, pero no creemos que la aplicación o las mejoras en esa tasa sean un problema económico para los puertos, para las autoridades portuarias. **(La señora Fernández Davila: Para los armadores.)** No, estoy diciendo para la cuenta de resultados de las autoridades portuarias. Incluso en ese escenario nos planteamos desde el ministerio, desde la secretaría de Estado y desde Puertos mantener dos principios: el máximo consenso en la solución de los problemas y no solo en esta Cámara sino también con las autoridades portuarias implicadas. En ese doble escenario nos tenemos que mover y alguna iniciativa como la que usted ha mencionado puede dar una posibilidad de salida para llegar a cubrir esos dos objetivos que le he dicho, máximo consenso en la Cámara y máxima complicidad en las autoridades portuarias que aplican esta tasa.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Muchas gracias al señor secretario de Estado y a todos los asistentes por la rapidez en las preguntas.

Al presidente, que ha llegado al final, bienvenido a su Comisión.

Se levanta la sesión.

**Eran las once y cuarenta y cinco minutos de la mañana.**

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**