



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 288

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 17

celebrada el miércoles 20 de marzo de 2013

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- De la diputada doña M.^a Olaia Fernández Davila, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre gestiones para garantizar que el puerto de Vigo sea considerado puerto nodal. (Número de expediente 181/000700) 3
- De la diputada doña Ascensión de las Heras Ladera, del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUIA, CHA: La Izquierda Plural, sobre medidas para ajustar a la baja los precios máximos de los módulos para la vivienda de protección oficial (VPO) con respecto a los precios medios de la vivienda libre. (Número de expediente 181/000482) 6
- Del diputado don Antonio Ramón María Trevín Lombán, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre razones por las que el Gobierno incumple el acuerdo laboral suscrito por el organismo Puertos del Estado con los representantes de los trabajadores de la administración portuaria. (Número de expediente 181/000696) 8
- Del diputado don Odón Elorza González, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre:
- Concreción de los planes del Ministerio de Fomento para el aeropuerto de San Sebastián en Hondarribia en relación con la declaración de excepcionalidad, en relación con el incumplimiento de las condiciones de seguridad exigibles sobre longitud de pista por la normativa de la OACI, el mantenimiento del actual horario operativo de las instalaciones y en lo referente a la situación actual y futura de la plantilla para el caso de aplicarse un ERE que afecte al personal de la sociedad de dicho aeropuerto. (Número de expediente 181/000707) 10

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 2

	Página
— Ocupación media de las líneas aéreas que ofrece el aeropuerto de San Sebastián en los años 2011 y 2012. (Número de expediente 181/000564)	11
— Del diputado don Andrés José Ayala Sánchez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre valoración de los datos económicos y del tráfico de mercancías en los puertos del Estado y de su influencia en el comercio exterior de España en 2012. (Número de expediente 181/000751)	13
Preguntas con respuesta escrita que pasan a tramitarse como preguntas con respuesta oral en Comisión a los efectos del artículo 190.2:	
— Del diputado don Félix Lavilla Martínez, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre cantidad total de obra ejecutada en la provincia de Soria durante el año 2012 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/014349). (Número de expediente 181/000758)	16
— Del diputado don Félix Lavilla Martínez, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre:	
— Planes para la provincia de Soria relativos a la conexión por AVE de las provincias de Castilla y León (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/014352). (Número de expediente 181/000759)	18
— Inversiones y mejoras previstas para la modernización de la línea ferroviaria Soria-Torralba-Guadalajara-Madrid (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/014355). (Número de expediente 181/000760)	18
— Previsiones de licitación de obra existentes para el año 2013, para la provincia de Soria (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/014399). (Número de expediente 181/000773)	18
Preguntas. (Continuación):	
— Del diputado don Gaspar Llamazares Trigo, del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, sobre calendario de ejecución previsto por el Gobierno en Asturias, de la Variante de Pajares y concesiones, Autovía del Cantábrico (oriente y occidente), obras con fondos mineros y concesiones de los puertos. (Número de expediente 181/000367)	22
— Del diputado don Pere Macias i Arau, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre medidas previstas por Renfe y ADIF para evitar que el tren de alta velocidad a su paso por el municipio de la Roca del Vallès supere los decibelios permitidos. (Número de expediente 181/000710)	24
— Del diputado don Pere Macias i Arau, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre calendario para llevar a cabo el acceso ferroviario de cercanías a la T-1 del aeropuerto del Prat a Barcelona. (Número de expediente 181/000776)	26
— Del diputado don Manuel Pezzi Cereto, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre balance y previsiones acerca de la finalización y puesta en servicio de las obras de la línea de alta velocidad Antequera-Granada. (Número de expediente 181/000045)	28
— De la diputada doña Teresa Cunillera Mestres, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre situación del proyecto de seguridad vial de mejora de las intersecciones y reordenación de accesos en la N-240, accesos al municipio de Juneda. (Número de expediente 181/000556)	30

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 3

	Página
— De la diputada doña María González Veracruz, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre planes del Ministerio de Fomento para los soterramientos pendientes en la Región de Murcia. (Número de expediente 181/000745)	33
— Del diputado don Celso Luis Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre impulso de la línea de Alta Velocidad entre Olmedo-Lubián-Ourense. (Número de expediente 181/000709)	36
— De la diputada doña María de la Concepción de Santa Ana Fernández, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre pago de expropiaciones pendientes de ejercicios anteriores para los que se preveía una partida en el Ministerio de Fomento en los Presupuestos Generales del Estado para 2013. (Número de expediente 181/000752)	38
— Del diputado don Mario Francisco José Flores Lanuza, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre impulso del corredor del Mediterráneo. (Número de expediente 181/000753)	40
— De la diputada doña María Olga Iglesias Fontal, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre valoración de los avances de la autovía A-8 del Cantábrico en la provincia de Lugo. (Número de expediente 181/000754)	43
— Del diputado don Carlos Martínez Gorriarán, del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, sobre plan de moratoria previsto para algunas infraestructuras aprobadas por el Gobierno anterior. (Número de expediente 181/000673)	44

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

PREGUNTAS:

- **DE LA DIPUTADA, DOÑA MARÍA OLAIA FERNÁNDEZ DAVILA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE GESTIONES PARA GARANTIZAR QUE EL PUERTO DE VIGO SEA CONSIDERADO PUERTO NODAL. (Número de expediente 181/000700).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, con carácter previo al inicio de la sesión vamos a hacer una serie de precisiones para que nos podamos organizar en función de las circunstancias que han concurrido desde la convocatoria. Inicialmente estaba prevista la comparecencia de un alto cargo del ministerio, del señor secretario de Estado, pero por razones de enfermedad no podrá estar y en su lugar contestarán a las preguntas dos altos cargos del ministerio: por una parte, el señor subsecretario del Ministerio de Fomento, don Mario Garcés Sanagustín, que va a evacuar las preguntas correspondientes a todo lo que tiene que ver con puertos, aeropuertos y vivienda; por otra parte, el nuevo secretario general de Infraestructuras, don Manuel Niño González, contestará las preguntas que tienen que ver con el resto de las cuestiones, los trenes y las carreteras. Como son menos las preguntas que tiene que evacuar el señor subsecretario, les propongo que comencemos con las dirigidas a él y después continuamos con las del señor secretario general.

Quiero hacer constar que a petición de los grupos Convergència i Unió y Popular, conocida por el Grupo Socialista y otros, procede incluir en el orden del día una pregunta de Convergència i Unió que, de conformidad con lo previsto en el artículo 68.2 del Reglamento, el otro día quedó pendiente de incluir por razones estrictamente procesales y que integra el cupo de dos preguntas que este grupo tenía para esa Comisión. Procede que les dé cuenta de su inclusión y entiendo que nadie se opone a ello. Tengo que decir también que a última hora tuvimos que incluir en el orden del día cuatro preguntas escritas del diputado señor Lavilla que no fueron contestadas en su día.

Con estas modificaciones, comenzaremos con las preguntas dirigidas al subsecretario. En primer lugar, pregunta formulada por la diputada del Bloque Nacionalista Galego, doña Olaia Fernández Davila,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 4

que figura en el orden del día con el número 5, sobre las gestiones para garantizar que el puerto de Vigo sea considerado como puerto nodal. El tiempo para realizar la pregunta es de cinco minutos, igual que el de respuesta, y tanto quien pregunta como quien responde lo organizan como deseen.

Tiene la palabra la señora Fernández Davila.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Señor subsecretario, como usted sabe, en la ciudad de Vigo desde todos los ámbitos se reivindica que se considere el puerto como puerto nodal, dentro de las infraestructuras de transporte de la Red transeuropea para el periodo 2014-2020, que es lo que está dirimiendo en estos momentos. Es tan fuerte la reivindicación de la ciudadanía que todos los grupos políticos nos hemos comprometido a defenderla en todas las instituciones, de manera que se pueda conseguir. Entendemos que ese reconocimiento sería lógico, debido a que el puerto de Vigo por sus características, su tamaño, su movimiento de tráfico y su localización debería ser incluido en esa red básica. Por eso, señor subsecretario, no podemos entender —de ahí la pregunta— que cuando se debate en el Parlamento Europeo, los populares y los socialistas, aunque llevaban una enmienda como la del Bloque Nacionalista Galego, habiéndose comprometido a votarlo, excluyeran esta propuesta de que el puerto de Vigo sea puerto nodal. Nos preocupa esta postura porque usted recordará que en el mes de noviembre se produjo una comparecencia de la ministra ante esta Comisión, en la que, después de que yo le preguntara sobre la postura del Gobierno en relación con esta cuestión, explicó que ante la Unión Europea mantienen una postura favorable al reconocimiento del puerto de Vigo como puerto nodal y pidió al Bloque Nacionalista Galego su apoyo en el Parlamento Europeo para poder sacar adelante esta cuestión. El caso es que el Bloque Nacionalista Galego cumplió, pero no solo con el voto de la única eurodiputada que tiene sino que doña Ana Miranda hizo muchos esfuerzos para conseguir apoyos para esta iniciativa. No hicieron lo mismo el grupo mayoritario de esta Cámara, que al mismo tiempo también lo es en el Parlamento Europeo, ni el Grupo Socialista.

Hacemos esta pregunta al Gobierno, concretamente a la ministra, no solo por el compromiso planteado en esta Comisión sino también en la ciudad de Vigo durante la campaña electoral, porque después de asumir la cartera de Fomento una de las cosas que dijo a los ciudadanos vigueses fue que iba a hacer gestiones para conseguir que el puerto de Vigo fuera considerado como puerto nodal, y a estas alturas, no se ha conseguido. Es cierto que queda lo que se conoce como tríngolos y existiría la posibilidad de llegar a un acuerdo. Señor subsecretario, sabe que lo que haga el Gobierno es fundamental, porque es el que tiene que buscar acuerdos con otros Gobiernos de la Unión Europea para que el puerto de Vigo sea considerado un puerto nodal. En este momento no se trata ya de lo que hicieron en el Parlamento Europeo sino de lo que puede hacer este Gobierno, y por eso le reclamamos no solamente que sea activo con las diligencias sino que cumpla con el compromiso adquirido por la ministra y por el partido que lo apoya.

El interés que tenemos en que se reconozca como puerto nodal —voy finalizando, señor presidente— no es baladí. No es lo mismo que sea un puerto principal que un puerto secundario, porque la diferencia está en que si es nodal podría alcanzar el 85 % del presupuesto de la Unión Europea y no el 15 % que es lo que le corresponde al no ser considerado como tal. Hay que tener en cuenta que también se está planteando que el puerto de Vigo actúe como autopista del mar. Ya sabemos que esta gestión es de los operadores privados, pero al Gobierno, como responsable del puerto, le corresponde conseguir que la Unión Europea reconozca al puerto de Vigo como puerto nodal. Esto significa dinero para el puerto, por tanto, dinero para el Estado, y la posibilidad de mejorar la situación económica en una ciudad que, como todas —no voy a decir que sea la única—, necesita en este momento una activación económica y creación de puestos de trabajo.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar, tiene la palabra don Mario Garcés.

El señor **SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE FOMENTO** (Garcés Sanagustín): En primer lugar, quiero excusar la asistencia del secretario de Estado. Razones imponderables de carácter físico hacen imposible su comparecencia hoy aquí. Estoy absolutamente convencido de que de manera inminente, lo antes posible, estará otra vez acompañándoles, como es su obligación y su deseo.

Comparezco, sustituyendo al señor secretario de Estado, para dar respuesta a un compromiso y a una ansiedad que ha demostrado, señora diputada, y que este Gobierno comparte. Vamos a explicar cuáles son las gestiones que ha realizado el Gobierno, en particular el Ministerio de Fomento, desde que tomamos posesión, para conseguir que el puerto de Vigo sea considerado un puerto nodal. Como sus señorías conocen, el 19 de octubre de 2011 la Comisión Europea presentó una propuesta de reglamento, que se denominaba orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red transeuropea de transporte, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 5

recogía, entre otros temas, la relación de puertos que por volumen de tráfico, situación geográfica o por la importancia socioeconómica de su entorno a escala europea se pensaba que debían formar parte de la red básica de aquello que se denominaba la RTET. Como también es sabido por todas sus señorías, en la relación de puertos el puerto de Vigo, lamentablemente, no se encontraba comprendido en lo que se denominaban los nodos portuarios de la red básica. A pesar de las implicaciones que eso podía tener para el posicionamiento del puerto y, en general, para el ámbito socioeconómico de la ciudad de Vigo, el Gobierno anterior consideró aceptable y valoró positivamente la propuesta inicial de la Comisión Europea, es decir, la no inclusión del puerto de Vigo en la red básica.

Señorías, todos conocemos la importancia que tiene la ciudad de Vigo y, desde luego, creo que está fuera del todo cuestionamiento que el suyo es el principal puerto de interés general de Galicia, como usted bien conoce, en tráfico de mercancías en general y particularmente de mercancías en contenedores, y que ocupa el liderazgo mundial en mercancía de pesca congelada. Por tanto, repito, queda fuera de toda duda la importancia estratégica, logística, social y económica del puerto de Vigo y lo que puede significar para la ciudad de Vigo y para su entorno. Para que pueda tener un dato de referencia, le diré que en 2013 se prevé un tráfico de mercancías de 3,8 millones de toneladas, es decir, un 1,5% más respecto al año 2012, y crecimientos superiores en los años sucesivos. La tendencia del puerto de Vigo es marcadamente ascendente y positiva para los próximos años. Además, la autoridad portuaria de Vigo tiene en marcha determinadas actuaciones muy importantes, como el desarrollo de la plataforma logística de Salvaterra-As Neves o la ampliación de los muelles comerciales.

¿Qué hizo el Ministerio de Fomento y, en particular, su titular, la ministra señora Pastor nada más tomar posesión de su cargo? Precisamente una de las primeras decisiones fue revisar la posición española en esta materia, de forma que a principios de febrero del año 2012, no habían pasado ni dos meses desde su toma de posesión, se dirigió personalmente a la Comisión y al Consejo Europeo para que en una propuesta complementaria a la que se había presentado por parte del anterior Gobierno se redefiniera la red básica y se incluyera el puerto de Vigo en el citado nivel. Esta inclusión se ha venido defendiendo ininterrumpidamente en el último año por parte de la señora ministra en todos los ámbitos y en todas las ocasiones: en foros nacionales, en los foros de legitimación democrática nacional y, sobre todo, en los de representación institucional comunitaria. En primer lugar, en el marco del Consejo, así como en las discusiones bilaterales que se han mantenido con la Comisión Europea. También sabe, señoría, que en el Parlamento Europeo se ha impulsado esta demanda. En este caso queremos agradecer la colaboración de todas las formaciones políticas que de consuno han hecho suya esta lucha, esta iniciativa en el Parlamento Europeo. Muchas gracias a todas las formaciones políticas y a nuestros eurodiputados, tanto del Partido Socialista como del Partido Popular, que, repito, han hecho bandera de esta iniciativa y de esta pretensión.

En la etapa actual, y usted lo ha citado, señora diputada, está en marcha el procedimiento comunitario legislativo de codecisión, que consiste en un proceso de diálogo a tres, entre el Consejo, el Parlamento y la Comisión Europea, destinado a conciliar las respectivas posiciones para intentar, finalmente, cohesionar lo que es la intención del Gobierno: que el puerto de Vigo forme parte de la red nodal. Le puedo asegurar que estamos actuando en los tres niveles de decisión, Parlamento, Comisión y Consejo, y que para el Gobierno, a través del titular de Fomento y de cada una de las personas que ocupamos puestos de representación y altos cargos en el ministerio, ahora mismo constituye una prioridad. Le recordaré que el 11 de marzo pasado, es decir, hace escasamente una semana, la propia ministra tuvo una reunión con el vicepresidente de la Comisión y comisario responsable de Transporte, el señor Kallas, en la que volvió a insistir en la necesidad prioritaria de este proyecto.

Señora diputada, no dude de que estamos haciendo absolutamente todo lo posible. Para ello, pedimos su colaboración y estamos totalmente convencidos de que nos la van a dar.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Quería intervenir un minuto.

El señor **PRESIDENTE**: Ya agotó los cinco minutos en su intervención inicial. Les he dicho que se organicen el tiempo. He advertido que quien haga uso de los cinco minutos inicialmente no tendrá réplica y quien no lo haga sí la tendrá.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 6

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ASCENSIÓN DE LAS HERAS LADERA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO IU-ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL, SOBRE MEDIDAS PARA AJUSTAR A LA BAJA LOS PRECIOS MÁXIMOS DE LOS MÓDULOS PARA LA VIVIENDA DE PROTECCIÓN OFICIAL (VPO) CON RESPECTO A LOS PRECIOS MEDIOS DE LA VIVIENDA LIBRE. (Número de expediente 181/000482).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que figura con el número 8 en el orden del día, sobre medidas para ajustar a la baja los precios máximos de los módulos para la vivienda de protección oficial con respecto a los precios medios de la vivienda libre.

Tiene la palabra la señora De las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Señor subsecretario, la pregunta figura en el orden del día y la doy por formulada.

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

El señor **SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE FOMENTO** (Garcés Sanagustín): Le agradezco su concreción parlamentaria. La pregunta está formulada y así ganamos tiempo.

La determinación de los precios máximos de venta y de referencia para el alquiler de viviendas protegidas corresponde a las comunidades autónomas y a las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, en virtud de lo establecido en el Real Decreto 2066/2008, de 12 de diciembre, por el que se aprobaba el Plan estatal de la vivienda para los años 2009 y 2012, así como en los reales decretos previos que aprobaron los planes de vivienda anteriores. En el Plan estatal de vivienda para el periodo 2009-2012 se establecía un módulo básico estatal, precisamente porque era el que se debía tomar como referencia por las comunidades autónomas para la fijación del precio máximo de las viviendas protegidas. La competencia para la determinación de este módulo por el Estado quedaba asociada a la concesión de determinadas líneas de ayudas, que estaban recogidas en el plan estatal en vigor, habida cuenta de que ha finalizado en el año 2012.

Teniendo en cuenta que en el nuevo plan de vivienda, que va a ver la luz en las próximas semanas, no va a haber líneas de ayudas asociadas necesariamente a la adquisición de viviendas protegidas, el Estado ya no tiene la obligación legal de fijar ese precio de referencia sino que corresponderá la competencia obligatoriamente y de manera íntegra a las comunidades autónomas, que lo pueden hacer por dos vías: por un lado, mediante la fijación de los precios máximos que consideren oportunos en la promoción de nuevas viviendas, aquellas que califiquen como protegidas, evidentemente; por otro lado, mediante la revisión de los precios máximos que en su día se hubieran fijado para promociones abiertas. Debe recordarse, por tanto, respecto a la modificación de los precios máximos de las promociones ya ejecutadas, que la normativa de aplicación permite que el precio máximo que hubieran fijado las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla pueda ser modificado por ellas mismas si las viviendas no se vendieran o arrendaran en el plazo que se establezca. Usted sabe, además, que en los últimos tres años no se ha producido ninguna modificación del valor de referencia, que se ha quedado en 758 euros. Como consecuencia de la nueva tipología de líneas de ayudas del plan de vivienda que se va a aprobar de manera inminente en los próximos días, ya no será una obligación legal del Gobierno fijar este módulo con carácter general.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora De las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Señor subsecretario, durante decenios el sistema productivo de nuestro país se ha basado en el monocultivo del ladrillo y los servicios, y un derecho fundamental como es el de la vivienda se ha utilizado como instrumento financiero que ha enriquecido de manera insultante a unos pocos y que una vez pinchada burbuja inmobiliaria ha provocado altísimos índices de paro y nefastas y trágicas consecuencias para quienes en su día no tuvieron más remedio que endeudarse para conseguir una vivienda, casi siempre en régimen de venta, pues la oferta en alquiler no interesaba precisamente a ese ámbito financiero que ha sido el verdadero causante de esta crisis y al que el Gobierno ha amparado y rescatado, dejando a la mayoría de los ciudadanos y ciudadanas en una situación insoportable. Hay un numeroso stock de viviendas vacías, según los datos son un millón, lo que ha provocado que en el año 2012 la vivienda sufra una caída media de un 15,2%. No parece que la tendencia vaya a cambiar en este año.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 7

Hoy nos encontramos en una situación que puede considerarse totalmente anómala, puesto que la vivienda de protección pública es más cara que la vivienda libre, máxime si, como suponíamos —solo suponíamos—, la vivienda de protección pública tenía como principal objetivo favorecer el acceso a la vivienda a aquellas personas que por sus circunstancias económicas y sociales no podían acceder a una en el mercado libre. El secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, señor Catalá —que sentimos que no haya podido venir hoy— reconoció esto mismo en el mes de enero, cuando hacía referencia a esta contrariedad, pensaba él, motivada por la evolución del mercado. Tengo aquí una serie de datos —no quiero extenderme— que voy a exponer. En Castilla-La Mancha la vivienda libre es un 4,2% más barata que la de protección oficial, mientras que en el año 2008 la vivienda libre era un 91% más cara; en Aragón, en el año 2009 el Gobierno de la comunidad se permitió, ya en plena caída y pinchada la burbuja inmobiliaria, subir el módulo un 4,7% y, por tanto, el precio de las viviendas; en Ciudad Real la vivienda protegida es un 1,2% más cara que la vivienda libre; en Cáceres los precios de ambos tipos de vivienda, según el propio ministerio, son los mismos. Me voy a detener en la comunidad de Madrid, gobernada por el Partido Popular desde hace casi veinte años, donde la diferencia de precios entre vivienda de protección oficial y vivienda libre se han estrechado sobremanera en los últimos tiempos. El año pasado las viviendas de protección y las del mercado libre llegaron a ponerse a la par en cuanto a los precios, pero la realidad es que en muchos de los grandes municipios de la región ya se pueden encontrar pisos de promoción privada más baratos que los de protección pública.

Estos son datos más que suficientes para que ustedes desde el Gobierno consideren que esto es algo inconcebible en un tipo de vivienda que debería ser más accesible para los ciudadanos con menos recursos. No parece muy lógico que mientras bajan constantemente los precios de las viviendas privadas, las de protección pública permanezcan congeladas; tampoco parece muy lógico que el Gobierno busque la solución dejando la competencia plena a las comunidades autónomas sin marcar ningún precio de referencia. Somos conscientes de que las competencias en el establecimiento de los precios de las viviendas de protección pública se encuentran transferidas a las comunidades autónomas, pero hasta ahora por lo menos el módulo básico estatal permitía marcar un precio de referencia con el que luego se ponían los precios máximos de venta en cada comunidad autónoma. Es cierto también que ahora mismo esto está congelado. Tendremos que ver ese nuevo plan de vivienda, pero mucho nos tememos que no va a servir para dar solución a este problema.

Esta situación está provocando que muchas personas que cumplían con los requisitos para acceder a las viviendas de protección pública al verse afectadas por la crisis ahora no puedan hacerlo debido a los altos precios que han alcanzado. En nuestro país, siempre han sido notables las dificultades de acceso a una vivienda digna, lo que ha generado una extraordinaria frustración, porque la oferta de viviendas con algún tipo de protección pública ha sido siempre insuficiente, aunque ha servido, eso sí, para hacerse una foto de cara a las elecciones. Ahora, además, repito, estas personas no pueden acceder a esas viviendas por sus elevados precios.

Tenemos que tener en cuenta que las inversiones del Gobierno en ayudas a la promoción y adquisición de viviendas protegidas han generado la posibilidad de negocio para promotoras y constructoras y, sin embargo, están dejando sin esas ayudas a los adjudicatarios, cuando esas viviendas que ya están construidas están vacías. Queremos decirles que en estos momentos es imprescindible la intervención de Estado para revertir esta anomalía en aras de cumplir de manera eficaz y real con el derecho constitucional a la vivienda. Por ello, en primer lugar, solicitamos al Gobierno, al señor subsecretario en su representación, que en el nuevo plan se redefina el precio del módulo, en este caso también para las comunidades autónomas, ajustándolo a la baja para facilitar el acceso a la vivienda a las familias a precios más asequibles. En segundo lugar —termino, señor presidente—, le instamos a cuantificar el número de viviendas vacías con algún tipo de protección pública para que de manera inmediata se oferten cumpliendo con la demanda existente. Parece ilógico que el Gobierno no sepa —esta diputada hizo una pregunta y el Gobierno no ha sabido contestarla— cuántas viviendas de protección pública existen. Queremos que se cuantifique y que se simplifique la tipología de vivienda protegida, priorizando la vivienda de protección pública en alquiler, señor subsecretario, para que se puedan beneficiar de las ayudas de las administraciones.

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

El señor **SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE FOMENTO** (Garcés Sanagustín): En primer lugar, no estamos tan alejados en el diagnóstico, porque el diagnóstico no es más que la representación de la sintomatología que padece este país. Por tanto, repito, no estamos tan alejados del diagnóstico real.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 8

Vamos a ver si acertamos o no en las soluciones, porque yo creo que también podemos llegar a cierto entendimiento en las soluciones que va a dar este Gobierno. Comprenderá, señoría, que en materia de competencias el Estado va a velar por que seamos rigurosos, por que cumplamos escrupulosamente el reparto competencial que tienen el Estado y las comunidades autónomas. Nosotros no vamos a invadir competencias que puedan corresponder a comunidades autónomas en cuanto a la fijación de determinados precios de referencia. También le digo que no descartamos cualquier sugerencia de las comunidades autónomas y alcanzar acuerdos con ellas para definir algunos precios de referencia ligados al valor de las viviendas de protección oficial.

Dicho esto, hay un segundo bloque que es el compuesto por los instrumentos de carácter normativo que el Gobierno va a impulsar. Como bien sabe, conociendo el diagnóstico, compartiremos seguramente que el modelo de ayudas públicas que se ha instalado en este país en los últimos años, un modelo orientado más a la adquisición que al alquiler, ha sido ineficiente y errático y en modo alguno ha resuelto los problemas de las familias más desfavorecidas, sobre todo de un sector de la población que está padeciendo graves problemas socio-económicos. En eso estaremos todos absolutamente de acuerdo si los resultados son los que vemos. Como usted bien sabe y lo ha anunciado la ministra reiteradamente en este y en otros ámbitos, el Gobierno va a aprobar un proyecto de ley dirigido, primero, a la rehabilitación y regeneración urbana, tendente a mejorar la situación del parque de viviendas actual y a reactivar la situación del mercado, que creo que es muy importante, y segundo, a garantizar unas condiciones dignas de vida para aquellas personas para las que las condiciones de acceso a esas viviendas no son las mejores. En este mismo paquete jurídico, vamos a aprobar de manera inminente el nuevo real decreto que va a instaurar las nuevas líneas de ayudas. Esas líneas de ayuda van a estar orientadas fundamentalmente al alquiler. En un momento en el que, como usted dice —aceptamos el contexto económico y aceptamos el entorno—, existe un *stock* de viviendas tan importante, lo que tenemos que hacer, razonablemente y de manera cabal, es primar los incentivos, tanto fiscales como directos, a las políticas orientadas a favorecer el alquiler. Señora diputada, si tiene la paciencia necesaria, en unos días va a ver el resultado global, va a ver el resultado del proyecto de ley que va a aprobar el Gobierno y el resultado del decreto del plan de vivienda. Estoy convencido de que el balance que hará su formación de las medidas que vamos a implantar, si somos coherentes con lo que hemos dicho en esta Cámara, será muy positivo.

— **DEL DIPUTADO DON ANTONIO RAMÓN MARÍA TREVÍN LOMBÁN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE LAS RAZONES POR LAS QUE EL GOBIERNO INCUMPLE EL ACUERDO LABORAL SUSCRITO POR EL ORGANISMO PUERTOS DEL ESTADO CON LOS REPRESENTANTES DE LOS TRABAJADORES DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA. (Número de expediente 181/000696).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 12 del orden del día, que va a formular el diputado don Antonio Ramón Trevín Lombán.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Señor subsecretario, los trabajadores y trabajadoras del organismo Puertos Estado y de las autoridades portuarias vienen exigiendo, como usted sabe, el cumplimiento del convenio colectivo firmado entre Puertos del Estado y los sindicatos representativos, el 25 de junio de 2012, sin que hasta el momento hayan logrado sus objetivos. El principal problema está en la contradicción entre el Ministerio de Fomento, que apoya el convenio firmado, y la Comisión Interministerial de Retribuciones (CIR), que ha dejado sin efectividad los acuerdos alcanzados, que afectan a unos 5.000 trabajadores de 29 organismos públicos: Puertos del Estado y 28 autoridades portuarias de los puertos de interés general. En la práctica, el Gobierno ha invalidado el acuerdo rubricado por el propio Ministerio de Fomento y los sindicatos mayoritarios del sector, y aquí debemos resaltar que dicho convenio en nada afecta a las cuentas sobre el déficit del Estado. Los buenos resultados que se están dando, como usted sabe, en el sistema portuario español desde enero de 2011 significan en el año 2012 un beneficio neto de 200 millones de euros. El tráfico marítimo sigue aumentando y los incrementos salariales que dichos acuerdos contemplan serían a costa de los presupuestos del sistema de Puertos del Estado y en ningún caso de los Presupuestos Generales del Estado. Por eso, señor subsecretario, le pregunto hoy las razones por las que el Gobierno incumple el acuerdo laboral suscrito por el organismo Puertos del Estado con los representantes de los trabajadores y la Administración portuaria.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 9

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

El señor **SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE FOMENTO** (Garcés Sanagustín): Como usted bien sabe, en abril del año 2012 se firmó el preacuerdo de modificación del segundo convenio colectivo de Puertos del Estado y autoridades portuarias en vigor desde el año 2004, que ya sabe que tiene un periodo de ultraactividad hasta julio del año 2013. El citado preacuerdo, como usted ha dicho correctamente, estaba dirigido a profundizar en un modelo de gestión basado en competencias, basado en resultados, y constituía y sigue constituyendo un instrumento para dar respuesta a las demandas del entorno mediante un sistema permanente de cualificación que incentiva la productividad y la capacitación profesional. No obstante —es verdad también y usted lo ha descrito— los procesos negociadores en la Administración General del Estado y sus organismos públicos prevén la necesidad de someter lo preacordado a determinados contrastes de carácter preceptivo que exigen un informe favorable. Este proyecto de convenio se encuadra en ese trámite de emisión de informes preceptivos que es de obligado cumplimiento. El preacuerdo en cuestión se sometió a esos preceptivos trámites legales y, como usted ha dicho, no consiguió superarlos, porque suponía la aceptación de incrementos adicionales sobre la masa salarial inicial incompatibles con las medidas de austeridad y contención del gasto que había adoptado el Gobierno. Una cosa es que no afecte al déficit público y otra completamente diferente es que no se apliquen medidas paliativas o de contención del gasto público en un entorno de austeridad presupuestaria. Son dos temas diferentes. Acepto con usted que no afectaba al déficit público, pero sí a las medidas de contención del sistema portuario. Como usted bien sabe, hasta que las partes no consigan alcanzar un nuevo acuerdo que se adecue a las exigencias presupuestarias actualmente vigentes, seguirá en vigor lo establecido en el actual convenio colectivo del año 2004, cuyo periodo de ultraactividad llega hasta el mes de julio del año 2013.

Como ustedes saben, señorías, señor diputado, Puertos del Estado y el Ministerio de Fomento siempre están abiertos a la negociación. No es una declaración de principios, es una realidad. La voluntad negociadora de todo el personal de puertos, sobre todo de sus directivos, ha quedado manifiestamente demostrada en todo este proceso. Actualmente, precisamente con el fin de desbloquear esta situación, se han iniciado nuevos contactos para alcanzar un nuevo acuerdo que nos permita salir de la situación de inmovilismo que existe ahora mismo. Es el momento de apelar a la responsabilidad —lo estamos haciendo constantemente— y estoy convencido de que podemos cerrar un convenio acorde con el marco de austeridad presupuestaria, sin renunciar a que ese convenio reconozca en el futuro, cuando la situación económica mejore, que va a ser más temprano que tarde, avances e incrementos en la masa salarial de los trabajadores del sistema portuario, a los que quiero reconocer esa voluntad integradora, esa voluntad de colaboración que hace posible el esfuerzo por el cual Puertos del Estado está creciendo a un ritmo de casi el 5 % a lo largo de este último año.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trevín.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Señor subsecretario, creo que usted y yo estamos de acuerdo en una cosa, aunque usted no la puede decir y yo sí. Para la generalidad de los trabajadores y de la ciudadanía es difícilmente explicable una situación en la que un organismo público, el Ministerio de Fomento y el organismo Puertos del Estado, con el aval de la ministra, firma un convenio colectivo, mientras que hay otra parte del propio Gobierno que lo deja en tabla rasa, que no lo deja aplicar. La Administración tiene a veces razones que la razón no comprende, señor subsecretario, y este es uno de los casos más evidentes.

Usted me está diciendo: Vamos a ir a una nueva propuesta. Los trabajadores quieren saber cómo va a ser esa nueva protesta. El elemento central está en la subida de este año 2013 y lo que está previsto hasta 2018. ¿Van a poder mantener el aumento del 0,71 % anual de la masa salarial para productividad? ¿Van a poder mantener el 0,60 % anual de aumento de la masa salarial por gestión de competencias? Usted dijo una cosa muy importante, y es que efectivamente esto no crea déficit, no sale de los Presupuestos Generales del Estado, pero hay un límite de masa salarial. Es decir, el Gobierno está llevando a la empresa privada a bajar los salarios empezando a bajarlos en la empresa pública, empezando a bajarlos en la Administración: el 4,5 el año pasado de todos los salarios españoles. ¿Cuál es la preocupación ahora, señor subsecretario? A ver si ahora el Gobierno —cuando digo el Gobierno, me refiero al Ministerio de Fomento— quiere utilizar cuestiones como éstas —este convenio en concreto— para dar un paso más, para decir a los empresarios: No hagáis convenios colectivos. Si en julio, cuando vence la ultraactividad, no se llega a un acuerdo, ¿qué van a hacer? Si el Gobierno lanza un mensaje diciendo que donde tenía

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 10

convenios colectivos los ha anulado, está lanzando un mensaje a la empresa privada. Estamos ante un elemento laboral de primer orden. Estamos de acuerdo en que los puertos van bien, en que aumentan los tráficos, en que hay una ley que hemos consensuado el Partido Socialista y el Partido Popular que les da estabilidad y en que los empleados públicos de esos puertos son un elemento fundamental de los mismos y deberían recibir los beneficios que están produciendo, pero en ese caso no es así. ¿Qué van a hacer en esa nueva reunión? ¿Les van a hacer una propuesta para mantener el convenio colectivo? ¿Van a llevarles a un convenio colectivo? ¿Qué van a llevar ustedes en ese convenio colectivo, en la parte de aumentos salariales, en esos dos capítulos concretos que le indiqué? ¿Van a dejar que la ultraactividad llegue a su tope y este organismo de Puertos del Estado se quede sin convenio?

Acabo, señor subsecretario. Pensando mal, ¿estamos realmente ante un problema de jerarquía, es decir, manda Hacienda y los demás al paso de la oca, incluido el resto de los ministerios, o estamos, como dice Hacienda, ante un tema de incompetencia del Ministerio de Fomento, que ha ido a negociar con unas instrucciones y no las ha cumplido?, porque aquí hay alguien que también dice otra cosa. Espero que me conteste a esto, si estamos realmente ante un problema de jerarquías o estamos ante un problema de incompetencia.

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

El señor **SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE FOMENTO** (Garcés Sanagustín): Señor diputado, hablando de la razón, y como buen aragonés que soy, el sueño de la razón produce monstruos a veces. Le sugeriría que no convirtiera en una causa general retributiva ni de convenios lo que es sencillamente un asunto particular de Puertos del Estado. El asunto tiene suficiente importancia interna —afecta el sistema portuario—, pero en modo alguno podemos convertirlo en un valor de referencia ni en un paradigma de lo que está pasando. Señor diputado, no diga que esto es lanzar un mensaje a las empresas privadas, porque no estamos lanzando ninguno, y menos en el caso de puertos, que es un modelo de gestión en todos los sentidos.

Por supuesto, este subsecretario no va a entrar, como no puede ser de otra manera, a hablar de incompetencia. Voy a moderarme en el discurso, porque la competencia la tenemos quienes la tenemos y hay dos tipos de competencia: la profesional y la administrativa. Le puedo asegurar que la administrativa la tenemos y la profesional la ostentamos, porque hay unos profesionales magníficos y competentes tanto en puertos como en el Ministerio de Fomento, empezando por la ministra de Fomento, que ha demostrado un apoyo permanente y un impulso constante a esta negociación, que si ahora mismo no ha cristalizado en un acuerdo —esta es la realidad— en el futuro lo conseguirá. Por tanto, en este caso preferiría ser positivo. Dénos este margen de tres meses para volver a negociar. Estamos negociando nuevamente con los representantes de los trabajadores y vamos a ver cómo podemos llegar a un acuerdo, un acuerdo de puertos, pero del Gobierno. No busque ningún tipo de artilugio retórico para decir que somos una especie de vagón que va arrastrado por Hacienda. El Gobierno actúa de manera unívoca, de manera uniforme y de manera constante y lo que opina Hacienda lo opina el Ministerio de Fomento. Somos una unidad de acción y como una unidad de acción actuamos, en distintas fases y sometidos a la ley y al derecho, y cuando hay que pedir un informe preceptivo, lo pedimos. Y si ese informe preceptivo en un momento determinado, como puede haber sido este caso, no ha sido favorable, lucharemos por volver a alcanzar el mejor acuerdo con los trabajadores en un contexto en el que todas las partes, sobre todo el Gobierno y antes que nada el interés general, estén conformes.

— **DEL DIPUTADO DON ODÓN ELORZA GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE:**

— **CONCRECIÓN DE LOS PLANES DEL MINISTERIO DE FOMENTO PARA EL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN EN HONDARRIBIA EN RELACIÓN CON LA DECLARACIÓN DE EXCEPCIONALIDAD, EN RELACIÓN CON EL INCUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD EXIGIBLES SOBRE LONGITUD DE PISTA POR LA NORMATIVA DE LA OACI, EL MANTENIMIENTO DEL ACTUAL HORARIO OPERATIVO DE LAS INSTALACIONES Y EN LO REFERENTE A LA SITUACIÓN ACTUAL Y FUTURA DE LA PLANTILLA PARA EL CASO DE APLICARSE UN ERE QUE AFECTE AL PERSONAL DE LA SOCIEDAD DE DICHO AEROPUERTO. (Número de expediente 181/000707).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 11

— OCUPACIÓN MEDIA DE LAS LÍNEAS AÉREAS QUE OFRECE EL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN EN LOS AÑOS 2011 Y 2012. (Número de expediente 181/000564).

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, para formular las preguntas que figuran en el orden del día con los números 13 y 14, el diputado don Odón Elorza González.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Entiendo, señor presidente, que el tiempo es doble, porque hago dos preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Indudablemente, usted tiene que hacer dos preguntas, aunque estén acumuladas. Le voy a dar facilidades para que pueda expresarse con normalidad.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Confío en ello.

Doy las preguntas por formuladas para ganar tiempo y agradezco la presencia del señor subsecretario.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, señor Garcés.

El señor **SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE FOMENTO** (Garcés Sanagustín): Muchas gracias, señor diputado, por su carácter práctico. Esto permite agilizar este trámite absolutamente necesario y además muy importante.

Los datos de ocupación media de las referidas líneas aéreas comerciales que han operado en el aeropuerto de San Sebastián en 2011 han sido del 61 % por lo que se refiere a la compañía Air Nostrum y del 49 % por lo que respecta a Iberia. Durante el año 2012, la compañía Air Nostrum ha mantenido la misma ocupación media del año 2011, esto es un 61 %, mientras que Vueling ha alcanzado una media del 60 %, esto es, prácticamente un 10 % más respecto a lo que había alcanzado Iberia el año anterior.

Señor presidente, se han agrupados dos preguntas. Si le parece, señor diputado, continúo con ellas. La segunda pregunta hace referencia a otras cuestiones. La primera es la relativa a la declaración de excepcionalidad del aeropuerto de Hondarribia. Es importante aclarar en qué punto se puede llegar a producir esta declaración de excepcionalidad, para que no quede ninguna duda desde este momento y de manera incontestable sobre la garantía que ofrecen el Ministerio de Fomento y AENA en materia de seguridad operativa del aeropuerto de Hondarribia, para que quede muy claro a los ciudadanos que no hay ninguna merma en materia de seguridad operativa, que es lo que debe guiar nuestro comportamiento y nuestra conducta política y reflexión a largo de estos años. En aras de garantizar la seguridad operativa, la OACI, la Organización Internacional de Aviación Civil, exige la certificación de todos los aeropuertos internacionales. Así, el Real Decreto 826/2009, de 14 de mayo, establece las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación de aeropuertos competencia del Estado. Posteriormente, hay otro real decreto, el 1189/2011, en el que se dispone que antes del 1 de marzo de 2016 todos los aeropuertos españoles tienen que contar con el correspondiente certificado, según las normas de diseño que recoge el propio real decreto. Ambos reales decretos prevén que en los aeropuertos que ya están construidos puedan concederse excepciones, sin menoscabo de las condiciones de seguridad, que les permitan mantener la operatividad actual. Bien, vamos a ver cómo está el aeropuerto de Hondarribia. Usted conoce perfectamente, señor diputado, las complejidades propias de la ubicación del aeropuerto: hay afecciones de carácter medioambiental y urbanístico y hay implicaciones internacionales por la proximidad con la frontera de Francia, por lo que no resulta viable el cumplimiento de las normas técnicas 3.4.2 y 3.5.1 del Real Decreto 826/2009, relativas a la longitud de la franja de pista y a las áreas de seguridad del extremo de pista —lo que se llama RESA— respectivamente. Pues bien, actualmente AENA, en colaboración con la Agencia Española de Seguridad Aeronáutica, la AESA, y siguiendo los procedimientos establecidos en la normativa aeronáutica, está elaborando los estudios técnicos operativos y económicos necesarios para solicitar la excepción del cumplimiento de las citadas normas, acogiendo a la disposición adicional segunda del Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo.

En cuanto al mantenimiento del actual horario operativo de las instalaciones, como saben, este no se ha modificado con la implantación del Plan de eficiencia aeroportuaria del aeropuerto de Hondarribia y sigue siendo, en horas locales, de 7:30 a 21:30. Por tanto, se mantiene el mismo horario. En todo caso —usted lo sabe y afecta también a todos los aeropuertos a los que está aplicado este plan—, el plan de eficiencia es dinámico y flexible, de modo que si los aeropuertos incrementan nuevamente sus servicios en cualquier momento, en función de la demanda comercial o de pasajeros, no se van a limitar en modo alguno las posibilidades potenciales de desarrollo local y autonómico que tienen estos aeropuertos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 12

En cuarto lugar, la preocupación por la situación actual y futura de la plantilla la tenemos todos. Como usted sabe, AENA está trabajando en la optimización de los recursos humanos mediante un plan de viabilidad acordado con los representantes sindicales el pasado 31 de octubre del año 2012. Como sabe, este plan recoge importantes medidas de flexibilidad interna desde el punto de vista operativo —ajuste de horarios laborales, medidas de flexibilidad en los turnos laborales y de movilidad geográfica y funcional de las plantillas— e incluye un plan de desvinculaciones voluntarias, plan al que se han adherido también las representaciones sindicales. En el caso del aeropuerto de Hondarribia ha habido ya 8 personas que se han adherido voluntariamente a este plan, de las cuales 2 se han desvinculado ya antes del 28 de febrero de este año. Por tanto, el plan de desvinculación está operando correctamente y los trabajadores lo han aceptado de una manera acorde con las necesidades aeroportuarias actuales. Además, muy recientemente, el 13 de febrero de este mismo año, se ha acordado con las representaciones sindicales el inicio de un concurso de movilidad geográfica voluntaria, de manera que se pueda ajustar la plantilla actual y dar salida al excedente de trabajadores.

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

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Gracias por sus respuestas.

En primer lugar, hace ya mucho tiempo, el 26 de septiembre del pasado año —se cumplen ya seis meses—, cuando la señora ministra presentó el Pitvi, me llamó la atención una imagen que se proyectó —fui testigo e incluso saqué una foto con mi móvil— que daba el siguiente dato: grado de ocupación del aeropuerto de San Sebastián —tengo aquí el dato exacto que se proyectó— 20-30%. Mi enfado y mi preocupación fueron evidentes, porque como usuario constaté que no se podía hablar de un 20 o 30% de ocupación del aeropuerto de San Sebastián porque era una cosa incierta. Eso nos hizo sospechar —afortunadamente no fue así y por tanto retiro aquella sospecha— que se pretendía una reducción horaria o un cierre del aeropuerto o una cosa peor todavía. No se ha reconocido por su parte —entiendo que ha sido un olvido— que ese dato que se proyectó y se repartió a todo el mundo era incierto, porque la ocupación, como usted ha dicho y yo también sabía, fue del 59, 60 y 61% en los últimos tres años. Aclarado esto pasemos a la segunda cuestión.

Me gustaría saber cuándo se va a hacer firme por decreto, una vez que AESA emita su dictamen, esa declaración de excepcionalidad del aeropuerto de San Sebastián en Hondarribia, por ser un aeropuerto en un emplazamiento singular que disfrutamos y a veces padecemos muchos guipuzcoanos y visitantes. Me interesa saber cómo están los estudios, porque de esto se lleva hablando unos cuantos meses y nos parece importante.

En segundo lugar, el AVE va muy lento; no sabemos cuándo va a llegar al País Vasco, a San Sebastián, el corredor del Atlántico hacia Europa —llevamos un retraso tremendo y el Gobierno actual, por razones que usted sabrá, va todavía más lento en cuanto a ritmo— y tenemos que utilizar el avión o el coche, porque, en tren, San Sebastián-Madrid son cinco horas y media, con un tramo de una hora y pico en el que no hay cobertura para trabajar —y digo bien, para trabajar— con las nuevas tecnologías. Si no se va a producir esa reducción de horario, les pido por favor que negocien con Francia la modificación pactada —que se puede hacer, aunque otros no lo hayan hecho— del convenio, porque en verano tenemos muchos problemas, dado que el avión no consigue llegar —a mí me han dejado en Pamplona muchas veces en verano—, porque el enlace viene tarde y, al llegar tarde a Madrid, no conseguimos entrar en el aeropuerto de San Sebastián en Hondarribia, Fuenterrabía, a las 9:30 de la noche. Esto es una auténtica barbaridad. Le pediría que intentasen negociar la ampliación del convenio con Francia para que se amplíe media hora o una hora la franja horaria.

La tercera pregunta es muy importante. Parece que se va a conseguir la excepcionalidad del aeropuerto de San Sebastián en Hondarribia. Es cierto y estamos de acuerdo en que así ustedes se ahorran una buena inversión y todos nos evitamos follones con la ciudadanía, con el entorno y con los ayuntamientos, pero si eso va a significar una reducción del pasaje en determinados vuelos, para reducir el peso total del avión y hacerlo operativo en determinadas condiciones de la pista del aeropuerto, nos gustaría saber si puede producirse el encarecimiento de una tarifa que hoy ya es abusiva, porque hay un monopolio en el aeropuerto de San Sebastián en Hondarribia. No es una pregunta baladí, porque el hecho de que se reduzca el pasaje por peso, cosa que se ha apuntado muchas veces, puede ser también una mala noticia. No sé si este es un problema que ustedes puedan resolver o corresponde a AENA o es una cuestión a negociar con las compañías que operan en el aeropuerto de San Sebastián.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 13

Por último, respecto al plan social de viabilidad, le agradezco su sensibilidad, porque es un aeropuerto con un personal bastante eficiente. Es un aeropuerto pequeño, casi familiar; fíjese si es familiar que no tiene ni sala VIP porque no la necesita. Nos gustaría saber si nos garantiza que el personal va a continuar, porque aunque es poco, es muy operativo. Y le diré una cosa para acabar. En el mes de febrero he tenido cuatro vuelos consecutivos en los que no he podido aterrizar en San Sebastián, teniéndolo que hacer en Pamplona o incluso en Vitoria, debido a las malas condiciones climatológicas. Le animaría a llevar a cabo algunas mejoras tecnológicas, si es posible, para garantizar el aterrizaje en situaciones delicadas, fundamentalmente de muy mala visión y de viento, algo que supongo que es inevitable, aunque usted sabe más que yo, y que es un imponderable tremendo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Garcés.

El señor **SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE FOMENTO** (Garcés Sanagustín): Señor Elorza, le agradezco la sensibilidad que ha tenido para no reprochar al Gobierno el viento. Afortunadamente, no somos responsables ni del viento ni de las malas condiciones climatológicas, o sí, no lo sé, señor diputado, ya veremos.

En segundo lugar, quiero formular una corrección, si me lo permiten, porque cuando la ministra presentó el Pitvi y exhibió esa transparencia en modo alguno se estaba refiriendo a la ocupación media de las aerolíneas, sino a otro concepto diferente, que es el de ocupación media del aeropuerto. La ocupación media del aeropuerto es otra ratio diferente, es el número de vuelos que operan en un aeropuerto sobre la base de la capacidad que tiene para que aterricen y despeguen aeronaves en él. Por tanto, no confundamos los términos, porque en este caso concreto el dato que le he dado es el que me ha pedido, que es el de la ocupación media de las aerolíneas; dato diferente es el de la ocupación media del aeropuerto, entendida por ocupación de aeronaves en función de la capacidad que tienen las pistas para poder absorber esas aeronaves.

No tengo costumbre —en eso comparto opinión con la ministra desde hace muchos años— de dar fechas, porque sería rehén de mis propias palabras. Estoy convencido de que entonces, como rehén de mis palabras, entraría en una lid política y dirían: El subsecretario dijo que antes de junio iba a estar la declaración de excepcionalidad. Prefiero que los servicios técnicos trabajen. Están trabajando bien. Tenemos excelentes profesionales y estoy convencido de que van a llegar a la mejor solución, porque el diagnóstico está perfectamente determinado.

En tercer lugar, lamento mucho que no haya podido aterrizar cuatro veces en San Sebastián y que las obras vayan más despacio, pero como me ha tendido la mano, le voy a contestar. ¿Le puedo explicar por qué vamos más despacio? Vamos más despacio porque tenemos una deuda financiera de 43.000 millones de euros en las entidades públicas —AENA o ADIF entre otras— y nos es imposible abordar a ritmo de crucero —perdónenme la expresión, que es una expresión propia de nuestro ámbito— las obras que tenemos que llevar a cabo. Sin ir más lejos, el volumen de deuda administrativa que encontramos en la Dirección General de Carreteras es de tal magnitud y de tal alcance que probablemente no se repetirá en la historia de este país en los próximos años. Por tanto, señor Elorza, lamentablemente, las obras van al ritmo que van y le puedo asegurar que hacemos el esfuerzo necesario para compatibilizar dos principios, el de sanear las cuentas del ministerio, que lo estamos haciendo razonablemente bien, y el de seguir avanzando a un ritmo de ejecución de obra que nos permita cumplir razonablemente los compromisos políticos que tenemos asumidos. **(El señor Elorza González: ¿La pregunta de los pasajeros y el peso?)** Ahora mismo, en el contexto de la revisión que estamos haciendo de las condiciones de acceso al aeropuerto, no podemos contestarle. Se lo contestaremos posteriormente. **(El señor Elorza González: A lo de Francia tampoco me ha respondido. Le hago tres preguntas y no me responde a dos).**

El señor **PRESIDENTE**: Hemos terminado con esta pregunta.

— **DEL DIPUTADO DON ANDRÉS JOSÉ AYALA SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE VALORACIÓN DE LOS DATOS ECONÓMICOS Y DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN LOS PUERTOS DEL ESTADO Y DE SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA EN 2012. (Número de expediente 181/000751).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta formulada por el diputado don Andrés Ayala Sánchez. Tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 14

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: En primer lugar, señor subsecretario, transmita en nombre del Grupo Parlamentario Popular al secretario de Estado nuestros mejores deseos para su restablecimiento y la superación del problema físico que le afecta.

Respecto a la pregunta que el Grupo Parlamentario Popular quiere formularle, las noticias sobre los resultados de Puertos del Estado del ejercicio 2012 son muy halagüeñas. Todo indica que los beneficios crecen por encima del 40%, alcanzando niveles de tráfico cercanos al máximo histórico, muy anterior a la época de la crisis. Esos resultados son todavía más importantes, y debemos valorarlos así, si tenemos en cuenta que se han producido en un periodo, el ejercicio 2012, en el que la política del Gobierno ha ido a congelación de tarifas aeroportuarias y a bonificaciones para captar tráfico. Parece, además, que el ejercicio 2013 va a ser todavía mejor, y hay políticas concretas por parte de Puertos del Estado, relativas tanto a la exportación para captación de tráficos como a la reducción de la deuda y enajenación de algunos activos innecesarios que han dado lugar a inversiones absolutamente caprichosas en las dos últimas legislaturas —solo hay que recordar ejemplos como el del puerto de Gijón o incluso el puerto exterior de A Coruña—, que han obligado a adoptar políticas concretas de reducción de deuda, a través de enajenación de activos, unidas a políticas comerciales muy activas.

Es evidente, señor subsecretario, que cualquier análisis, por somero o profundo que sea, en cualquiera de las dos vertientes, dice que la política que se ha llevado a cabo por el Partido Popular, por el Ministerio de Fomento y, en concreto, por Puertos del Estado en el pasado ejercicio 2012 no solamente es acertada sino acertadísima. El Grupo Parlamentario Popular está muy satisfecho con esta gestión y por eso creíamos que era muy importante que usted viniera hoy a esta Comisión para que nos hiciera patente la valoración del Gobierno de los datos económicos y del tráfico de mercancías del ejercicio 2012, su influencia en nuestro comercio exterior y su continuidad y fortalecimiento en los ejercicios 2013 y 2014.

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

El señor **SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE FOMENTO** (Garcés Sanagustín): Como todos ustedes saben, creo que el sistema portuario es uno de los principales termómetros que tiene este país para medir la evolución de la salud de nuestro sistema económico, al menos para atisbar dónde pueden estar algunas de las vías de avance de nuestro sistema en general. En concreto tenemos que decir que el crecimiento de los tráficos portuarios está dejando una huella muy importante, fundamentalmente en la variación que se ha producido en el último año. Este país es competitivo a través de sus tráficos portuarios y en su sistema portuario y, como digo, el sector logístico general es un indicador de primera referencia para determinar esta magnitud. Como saben, la logística en general representa en España en torno al 5,5% del PIB, de tal manera que tiene una función dinamizadora en la economía española, tanto de forma directa como indirecta, que permite que la economía productiva crezca de manera muy importante. Los puertos son y forman parte de este sistema logístico y tienen un papel determinante, decisivo, tanto en el flujo de importaciones como de exportaciones al canalizar prácticamente el 80% de las importaciones y el 50% de las exportaciones, además de representar el 12% del tráfico interior español —estos datos son fundamentales— y suponen el 1% en materia de PIB y el 20% en el total del sector del transporte.

Señores diputados, la actividad portuaria mueve anualmente más de 9.000 millones de euros en España como consecuencia del tráfico que hay entre los 46 puertos de interés general, repartidos a lo largo de nuestros 8.000 kilómetros de costa. Sin duda son cifras muy respetables, muy importantes, muy significativas, pero la incidencia económica de la actividad portuaria es mayor si contabilizamos también el efecto indirecto, las externalidades inducidas que producen, ya que entonces el valor añadido se duplica y alcanza los 18.000 millones de euros. Si a esto añadimos los 100.000 empleos directos que generan los puertos españoles, un 21% de los ocupados en el sector del mar en su conjunto, y los 275.000 empleos inducidos, no cabe duda de que estamos ante uno de los sectores económicos más relevantes de la economía nacional. Ahora bien, contestando a su pregunta, señor Ayala, vamos a revelar alguno de los datos que ponen de manifiesto el vigor y la fuerza que tiene ahora mismo nuestro sistema portuario. Hace veinte años, en el año 1992, se movieron 260 millones de toneladas de mercancías y 2,1 millones de contenedores. Pues bien, dos décadas después, en el año 2012, apenas transcurridos veinte años, el tráfico de mercancías casi se ha duplicado, ya que ahora asciende a 475 millones de toneladas y a 14 millones de contenedores, medidos en teus, con incrementos constantes a lo largo de los últimos años entre un 4 y un 4,5%. Los puertos españoles creo que son uno de los principales indicadores que miden la realidad de la economía española, y como tal son un espejo en el que nos tenemos que reflejar. En el año 2008 se produjo un descenso del tráfico de mercancías del 2%, tras décadas constantes de crecimiento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 15

de nuestro sistema portuario. La bajada de tráficos ya fue drástica en el año 2009, cuando se redujo un 13%, dando como resultado que el tráfico portuario se situara en 413 millones de toneladas en el conjunto de los puertos de interés general, a niveles a los que estábamos acostumbrados en el año 2004; es decir, habíamos retrocedido cinco años en la evolución. Sin embargo, en los últimos años los tráficos portuarios han ido recuperando tono, han ido recuperando vigor hasta alcanzar los actuales 475 millones de toneladas, lo que representa un incremento del 4% respecto al año anterior, y nos sitúa prácticamente en el máximo histórico del año 2007, casi en 483 millones de toneladas. Este incremento además cobra un interés, un valor relativo mayor si lo comparamos con los de la Unión Europea, porque en este mismo periodo los tráficos en los puertos de la Unión Europea se han incrementado en un 1,7%; es decir, en España el nivel de tráfico portuario de mercancías está más que duplicando el crecimiento que se está produciendo en los puertos de la Unión Europea. El tráfico de contenedores en el año 2012 alcanzó ya el récord histórico en nuestro país de 14 millones de teus, a lo que antes precisamente me refería. El grupo de mercancías que más creció fue el de los graneles sólidos, en el que se registró un total de 88,5 millones de toneladas, que representa un crecimiento interanual de más del 11%. Por su parte, los graneles líquidos también experimentaron una variación positiva en torno al 2%, superando un volumen de 153 millones de toneladas.

Es de resaltar la importancia que dentro de los tráficos portuarios están tomando las mercancías de exportación, que han experimentado un espectacular aumento durante el año 2012, con un incremento superior al 23% respecto al año 2011, y hablamos de incrementos superiores al 20% en un año tan difícil como lo fue 2012. Esto me lleva a lo que antes planteaba el diputado del Grupo Socialista, y es que habría que agradecer a todos los trabajadores, a todos los directivos de Puertos del Estado y a las autoridades portuarias el magnífico trabajo que están haciendo. Las autoridades portuarias con mayor peso en el tráfico en el año 2012 son, en primer lugar, la bahía de Algeciras, con un total de movimientos de 88,7 millones de toneladas; Valencia, con 66,2 millones de toneladas; y Barcelona, con un volumen de mercancías operadas de 42,5 millones de toneladas. El total de mercancías manipuladas en estos tres puertos representa el 42% del tráfico total de todo el sistema portuario estatal. Por tanto, hay que destacar especialmente la importancia de las autoridades portuarias de los puertos de Algeciras, de Valencia y de Barcelona.

Vamos ahora a los resultados económicos, porque este flujo de actividad económica se traduce inexorablemente en un crecimiento de la situación económica o financiera. En el año 2012 los ingresos de explotación ascendieron a 1.030 millones de euros, lo que representa un 4% más que el año anterior, y el resultado bruto de explotación, el Ebitda, del año 2012 ascendió a 636 millones de euros, un 13,3% más que en el año 2011, obteniendo como resultado del ejercicio 236 millones de euros, una cantidad nada despreciable que en el primer año nos permite estar muy orgullosos de nuestro sistema portuario y de sus autoridades que, como digo, trabajan tenazmente de manera constante para mejorar y sanear la realidad del sistema. Los costes —acabo ya, señor presidente—, según el compromiso adquirido al comienzo de la legislatura, se han reducido un 33% —estamos hablando de los costes ineficientes, porque teníamos un margen para aplicar planes de racionalización en aquellos costes que considerábamos superfluos, en gastos que eran absolutamente innecesarios— y se han situado ya por debajo de 500 millones de euros, en un esfuerzo de racionalización, pero también de eficiencia en la inversión, porque invertir más no es invertir mejor y en puertos estamos invirtiendo bien, a un ritmo adecuado y siendo más eficientes de lo que se era anteriormente.

¿Cuáles son los objetivos básicos? Queremos garantizar la viabilidad financiera de los puertos; estamos en el carril adecuado y no tenemos ninguna duda de que vamos a seguir en él. Estamos reduciendo el coste generalizado del paso de la mercancía por los puertos; queremos avanzar en la accesibilidad viaria y ferroviaria a los puertos y fomentar el transporte marítimo de corta distancia. Como conclusión diré que el Ministerio de Fomento, el Gobierno de España, apuesta por nuestros puertos porque creemos que tienen que ser el santo y seña o al menos uno de los principales indicadores de que este Gobierno hace las cosas bien. Seguiremos trabajando en esta misma senda.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias por su comparecencia, señor Garcés Sanagustín. Pido al siguiente compareciente que ocupe su lugar en la Mesa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 16

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

— DEL DIPUTADO DON FÉLIX LAVILLA MARTÍNEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE CANTIDAD TOTAL DE OBRA EJECUTADA EN LA PROVINCIA DE SORIA DURANTE EL AÑO 2012 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/014349). (Número de expediente 181/000758).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con el orden del día de la Comisión.

A continuación, va a intervenir el nuevo secretario general de Infraestructuras, don Manuel Niño González, que, como saben, hasta hace poco era director general de Ferrocarriles y que ahora ha asumido esta nueva responsabilidad. En nombre de la Comisión le deseo mucho éxito en su gestión.

El señor Lavilla, que tiene un conjunto de cuatro preguntas escritas que se tienen que responder oralmente a los efectos del artículo 190.2. Voy a preguntar al señor diputado cómo desea formularlas.

Tiene la palabra.

El señor **LAVILLA MARTÍNEZ**: Si le parece bien al secretario general, dado que hay dos preguntas que se refieren a inversiones de 2013 relativas al ferrocarril, por mi parte no tendría ningún problema en formular la primera, la de la cantidad de obra ejecutada en el año 2012, y agrupar las dos del ferrocarril, tanto la del AVE como la de la línea Soria-Torralba con la de las previsiones de inversión para Soria. Supongo que para el secretario general será más fácil contestar de esa forma y así todos podremos seguir mejor el hilo de la intervención sobre las necesidades de Soria.

El señor **PRESIDENTE**: Lo que le he entendido es que ahora va a formular la primera pregunta y después agrupará las otras tres. (**Asentimiento**).

Tiene la palabra.

El señor **LAVILLA MARTÍNEZ**: Señor secretario general, bienvenido a esta nueva responsabilidad, que espero que se traduzca en un impulso a las inversiones en Soria, porque hasta ahora la verdad es que no lo hemos visto.

La primera cuestión que le planteo es qué obras se han ejecutado en Soria durante el año 2012. Desde el Gobierno se comprometieron unas cosas y nosotros desde la oposición cumplimos con nuestra obligación, porque los ciudadanos nos lo exigen, de preguntar qué se ha hecho exactamente con los fondos públicos en el año 2012. Espero su respuesta.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): En primer lugar, y dado que es mi primera comparecencia ante esta Comisión de Infraestructuras, deseo expresar que estoy a disposición de los diputados que la conforman.

Dicho esto, paso responder a la pregunta sobre cuáles son las inversiones ejecutadas por el ministerio en el año 2012. La ejecución del Ministerio de Fomento en el año 2012 asciende a un total de 49 millones de euros, con el siguiente desglose por departamentos. En carreteras, la cantidad gastada ha sido de 35.378.000 euros, correspondiendo a la Dirección General de Carreteras 30.898.000 euros y a la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, Seittsa, 4.480.000 euros. Como sabe, Seittsa ejecuta en este caso obras cuya gestión y dirección son competencia de la Dirección General de Carreteras. Por lo que se refiere a ferrocarriles, la cantidad ha ascendido a 13.674.000 euros. La cantidad asignada a la Dirección General de Ferrocarriles para el mantenimiento de la red convencional se eleva a 13.512.000 euros; corresponden a ADIF 119.000 euros; y a la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, Seittsa, 43.000 euros. Estas son las cantidades que han sido gastadas en el año 2012 en la provincia de Soria.

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

El señor **LAVILLA MARTÍNEZ**: Señor secretario general, no ha quedado clara la ejecución del ferrocarril. Hay 24 millones de euros que no han sido gastados en Soria, más bien diría invertidos, porque invertir en Soria no es gastar. Esta es una provincia que, como usted muy bien sabe, junto con Teruel y Zamora ha tenido un 40 % de pérdida de población y que tiene un retraso importante en materia ejecución

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 17

de infraestructuras que comenzó a romperse de manera matemática —no porque fuera un Gobierno socialista, aunque también— con la aprobación del Plan Soria, especialmente a partir del año 2005.

Habiendo un presupuesto escaso para el año 2012, ahora me dice que el Gobierno de España ha dejado de invertir en Soria 24 millones de euros, que es una cantidad muy importante, porque estamos hablando de un presupuesto total del Grupo Fomento de 73 millones para esta provincia. No es una cantidad pequeña. Además, como luego explicaré en la siguiente pregunta, tenemos unas rotondas que fueron construidas de manera provisional porque el tramo de autovía Almazán-Sauquillo tenía que estar abierto en el año 2012, aunque es verdad que en los Presupuestos Generales del Estado de 2011 figura algún pago por importe de unos 13 millones de euros para este tramo, y este dinero podía haber ido ahí. No es que falten trámites y que no se pueda gastar el dinero porque no tenemos inversiones que acometer en Soria, al contrario, tenemos muchas necesidades. Lo de las rotondas no lo digo yo, la presidenta del Partido Popular en Soria, que es senadora, se refirió a ellas como las rotondas de la muerte, y creo que de forma acertada, porque es verdad que tienen mucho peligro. Usted no puede venir aquí a decir —sé que acaba de asumir esta responsabilidad, por lo cual le pido el compromiso de aumentar el presupuesto para realizar una mayor ejecución de obras en la provincia de Soria— que se van a dejar cuatro años estas rotondas de la muerte a ver si las terminamos, porque tienen un riesgo evidente. Se trata de tres rotondas por las que pasa todo el tráfico que viene desde Navarra; todo el tráfico pesado de camiones da vueltas por ahí. Esto es caótico y no podemos permitirlo. Le exijo que me diga por qué no se han gastado esos 24 millones y un compromiso formal de que esto se va a resolver este año, porque pueden hacer una modificación presupuestaria en Seittsa para que lo que hemos perdido en 2012 se pueda compensar en 2013 y así poder terminar esta actuación que es necesaria, junto con otras que después le mencionaré. Es imprescindible hacer esto para garantizar la seguridad de los que pasan por ahí.

Escucharé con mucha atención su respuesta. De un total de 20.090 millones de euros que el Ministerio de Fomento tenía para ejecutar obras en España, 73,8 millones eran para Soria y solamente se han invertido 49 millones, dejándose de gastar 24 millones. Es muy triste y, por tanto, hay que corregirlo. Le pido mayor grado de ejecución y más dinero.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): En primer lugar, quiero reiterar el compromiso del ministerio con la provincia de Soria. Le puedo decir que personalmente me siento muy identificado con Soria porque mis primeros cuatro años de profesión los pasé allí en la Jefatura de Carreteras, por lo cual tengo un conocimiento exhaustivo de dichas carreteras. Le puedo asegurar que el compromiso del Gobierno, concretamente de la ministra, con la provincia de Soria es muy claro.

En cuanto a la situación de las obras con la que nos hemos encontrado, en otra de las preguntas que me ha hecho tendré oportunidad de darle más detalles concretos de la ejecución de las obras ferroviarias y de las de carreteras. En todo caso, quiero reiterarle que la inversión de 49 millones de euros es importante. En el momento en el que nos encontramos, que es complicado desde el punto de vista de la inversión, creo que hay que atender fundamentalmente, de manera prioritaria a las actuaciones en las carreteras relacionadas con la conservación y la explotación, además de mantener el compromiso claro de impulsar la autovía a la que ha hecho referencia, que es la A-15 entre Medinaceli y Soria, que sabe que está siendo ejecutada o abonada a través de Seittsa. En el año 2012 Seittsa ha ido abonando con cargo a su presupuesto las certificaciones de obra, así como pagos pendientes —quiero destacar esto que voy a decir— procedentes de la legislatura anterior, como es el caso del tramo entre Radona y Sauquillo del Campo, que entró en servicio en diciembre de 2010.

En relación con el esfuerzo en la autovía A-15, entre Medinaceli y Soria, le quiero decir que el Gobierno, el ministerio, está comprometido en que su finalización se realice en el plazo más breve posible y así tener una conexión directa, que me consta que está siendo reivindicada por los sorianos, de Madrid a Soria. Las obras de los tramos pendientes se encuentran totalmente desbloqueadas y a principios del año que viene el tramo Sauquillo-Almazán estará en servicio, restando tan solo el tramo Medinaceli-Radona, en el que tenemos previsto invertir en el año 2013 14,61 millones de euros. En total, la previsión de inversión en esta autovía para el año 2013 es de 27,21 millones de euros.

En cuanto a ferrocarriles, le quiero indicar que las inversiones de la Dirección General de Ferrocarriles y de ADIF durante el año 2012 se han destinado principalmente a actuaciones relacionadas con el mantenimiento y reposición de activos de la infraestructura, a vía e instalaciones, además de seguir

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 18

impulsando el estudio que se había iniciado con anterioridad de una conexión de alta velocidad entre Torralba y Soria. Más adelante, en otra pregunta le daré más detalles de cómo se encuentra la obra de renovación entre Torralba y Soria.

— **DEL DIPUTADO DON FÉLIX LAVILLA MARTÍNEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE:**

— **PLANES PARA LA PROVINCIA DE SORIA RELATIVOS A LA CONEXIÓN POR AVE DE LAS PROVINCIAS DE CASTILLA Y LEÓN (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/014352). (Número de expediente 181/000759).**

— **INVERSIONES Y MEJORAS PREVISTAS PARA LA MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA FERROVIARIA SORIA-TORRALBA-GUADALAJARA-MADRID (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/014355). (Número de expediente 181/000760).**

— **PREVISIONES DE LICITACIÓN DE OBRA EXISTENTES PARA EL AÑO 2013, PARA LA PROVINCIA DE SORIA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/014399). (Número de expediente 181/000773).**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Lavilla para formular las preguntas 2, 3 y 4.

El señor **LAVILLA MARTÍNEZ**: Señor secretario general, le agradezco su contestación. Evidentemente no la comparto, aunque supone un avance con respecto a la respuesta parlamentaria que me dieron.

Le voy a preguntar concretamente si el Gobierno utiliza el Parlamento para dar respuestas y engañar a los diputados, dado que el presidente del Congreso es don Jesús Posada, diputado por Soria —luego le digo por qué—, y que la subdelegada del Gobierno debería haber actuado de otra manera. Me explico. Pregunto sobre las inversiones en el año 2013, los pagos que se tienen que hacer para abonar las infraestructuras, y tengo dos respuestas oficiales del Gobierno, concretamente las números 13429 y 13431. En la respuesta 13431 me contestan ustedes oficialmente que el tramo Sauquillo del Campo-Almazán, que tenía que estar en servicio en el año 2012 estará abierto en el año 2015. Usted se ha comprometido aquí, en sede parlamentaria, a que en el año 2014 este tramo estará abierto. Yo le digo que es un avance con respecto a la respuesta escrita, no lo voy a negar, pero es insuficiente, porque estamos hablando de unas rotondas muy peligrosas y ustedes han dejado de gastar 24 millones del presupuesto anterior. En la respuesta que me dan, en el plan de pagos de este tramo Almazán-Sauquillo, incluido en los Presupuestos Generales del Estado, figuran 6 millones en el año 2013; 6,7 millones de euros en el año 2014; y 13,3 millones en el año 2015. En el tramo Radona-Sauquillo no hay una finalización de obra concreta.

Primera pregunta concreta. ¿Cuánto dinero figura en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2013? La subdelegada del Gobierno dice que no se había incorporado la enmienda del Grupo Popular. Yo me alegraría mucho de que tuviera razón, pero esta no es una forma procedente de actuar, porque en vez de comunicarme el Gobierno la respuesta oficial con una ampliación de respuesta o llamándome directamente por teléfono, la subdelegada se lo dice a los medios de comunicación haciéndole la ola a la presidenta del PP. No creo que sea el mecanismo adecuado, pero me parecería bien si usted me dice que en vez de 6 hay 12 millones. Dígame cuánto hay. Le puedo dar otra fórmula para no quitar la razón ni al presidente del Congreso, ni al Gobierno ni a la subdelegada. Dígame usted que van a hacer una ampliación de crédito, que no se sabe lo que había, pero que va a haber 12 millones. Con eso me doy por satisfecho, porque la modificación de crédito para el año 2013 nos viene muy bien, dado que representaría un avance en una zona en la que hay un riesgo objetivo. Fíjese que coincido en pocas cosas con la presidenta del PP, pero en lo de las rotondas de la muerte creo que llevaba razón.

También quiero preguntarle —y escucharé su respuesta con atención— qué inversiones prevén para los años 2013 y siguientes en la autovía de Navarra. Me gustaría que me dé una fecha concreta para el último tramo, Radona-Medinaceli. La A-11 ha sido el gran compromiso electoral del Partido Popular —querían sacar dos diputados, pero no lo consiguieron, sacaron uno y el otro quien les habla, porque los sorianos así lo quisieron— y le pregunto por los proyectos, La Mallona-Venta Nueva, Langa de Duero-Aranda, Burgo de Osma-San Esteban, San Esteban-Langa de Duero, Venta Nueva-Santiuste, Santiuste-Burgo de Osma. Usted se comprometió ante esta misma Comisión, en sede parlamentaria, a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 19

que se entregarían los proyectos de la Soria-Tudela, y yo le pregunto por los tramos Ágreda-Villar, que está encargado, Villar del Campo-Fuensaúco, Los Rábanos-Fuensaúco y Los Rábanos-La Mallona.

También me gustaría conocer las previsiones que existen en materia ferroviaria, tanto en la red convencional Soria-Torralba, como en la de alta velocidad. Ya sé que en la alta velocidad hay varias posiciones. La que ustedes mantenían de la lanzadera a Calatayud, nosotros dijimos que era inviable porque significaba llevar a los sorianos a Calatayud a esperar el tren sin que ganasen tiempo y encareciendo el proyecto, porque costaba 300 millones de euros. Esto representó un acierto de los aragoneses, que pintaron sobre el dibujo un caudal de posibles viajeros para conseguir la parada en Calatayud, les doy la enhorabuena por ello. En esta cuestión creo que el tiempo nos dará la razón, aunque espero que usted me lo aclare. En su programa electoral el Partido Popular decía que el AVE no debía llegar solo a Soria sino que lo iban a conectar desde Medinaceli hasta Soria, desde el sur, también a Valladolid y que no se dejaría de conectar, evidentemente, al Valle del Ebro, probablemente hasta Castejón. Nosotros fuimos más prudentes en nuestro programa electoral; encargamos también los estudios, como usted muy bien sabe, y en esta primera fase —que es más urgente— planteábamos conseguir una parada en el sur, es decir, por donde pasa el AVE, y mejorar la red convencional Soria-Torralba. Esa era la propuesta del Partido Socialista.

En cuanto a la ciudad, también hay compromisos de los que quiero que me dé cuenta. En cuanto a la plataforma logística Valcorba, la ministra habló de empleo, que es fundamental. El Gobierno de España tiene 1,5 millones de metros cuadrados de suelo público que hay que ofrecer, aunque solo sea por el interés sano de poder vender para invertir en otro lugar, donde sea. Si la red ferroviaria que está en servicio, que no está cerrada, la Soria-Castejón, de 6 kilómetros —usted entiendo de eso, es una pelea constante que conoce bien, lo habrá hablado con sus colaboradores, y esto se lo decimos porque queremos respuestas— llega hasta ese suelo público dicho suelo se revaloriza y se le puede dar una finalidad empresarial para comercializarlo.

El paseo del Espolón y la plaza Mariano Granados es otro gran compromiso y me gustaría conocer si se va a dar continuidad a ese convenio firmado en su día con el anterior ministro de Fomento, como dijo el presidente del Congreso, al que le agradezco su gesto y su trabajo.

Espero su contestación y en función de la misma le daré mi opinión.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): De las preguntas que ha formulado le voy a responder sobre las previsiones de licitación y ejecución que tenemos en el año 2013, concretamente sobre la línea de alta velocidad, a la que se ha referido, en la provincia de Soria. Aunque posiblemente el diagnóstico que hace usted de Soria no sea el mismo que hacen el Gobierno y el Ministerio de Fomento, nuestro compromiso con Soria es claro. Me remitiré al Pitvi, que es el documento que hemos elaborado y que presentó la ministra el pasado 26 de septiembre de 2012, en el que se recoge la planificación de las actuaciones que el Gobierno tiene previsto ejecutar. El primer paso para la plasmación del Pitvi son los presupuestos de 2013. En este sentido, quiero decirle algunas cosas.

Con respecto a las carreteras, es importante que le indique cuál es la situación en la que se encontró el Gobierno los tramos de autovías cuando la ministra de Fomento asumió su cartera ministerial. En la autovía del Duero, la A-11, que usted conoce bien, nos encontramos con que el grado de ejecución global de los cinco tramos en obras era del 5% y que faltaban por ejecutar 190 millones de euros. Son obras cuya adjudicación tuvo lugar —y por tanto se comenzaron teóricamente— en el año 2008 y cuya ejecución se previó inicialmente en un plazo de cuatro años. Lógicamente, ese plazo no se ha cumplido. Pasado este periodo de tiempo, ¿cuál es la realidad? La realidad es que el nivel de ejecución era bastante bajo y que nosotros lo estamos impulsando de acuerdo con las disponibilidades económicas del ministerio y con la situación en la que nos encontramos. Por lo que se refiere al tramo de la autovía de Navarra, la A-15, ya he dicho anteriormente cuál era la previsión del Ministerio de Fomento. En el año 2012 estaba ejecutado el 36,4% y faltaban 80 millones por pagar. ¿Qué es lo que hemos hecho en este periodo de tiempo? Estamos haciendo un gran esfuerzo, aunque usted no lo comparta, para concluir la autovía A-15, entre Soria y Medinaceli, de manera que quede concluida la autovía entre Madrid y Soria y Soria tenga definitivamente una comunicación por autovía con Madrid. Las obras de los tramos pendientes han sido desbloqueadas a principios de año. El tramo Sauquillo-Almazán se encontrará en servicio a comienzos del próximo año y restará únicamente el tramo entre Medinaceli y Radona, donde este año 2013 tenemos prevista una inversión de 14,61 millones de euros. En total, en los Presupuestos Generales del Estado hay

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 20

una cantidad consignada de 27,21 millones de euros. Usted me pide plazos. Como usted conoce perfectamente, en el departamento, encabezado por la ministra, no se están dando plazos para la ejecución de las obras, salvo cuando estas estén en las fases finales y se pueda determinar exactamente la fecha, porque es muy fácil dar fechas pero también lo es incumplirlas y el ministerio tiene intención de cumplir los plazos. Quiero indicarle algo también importante. Cuando hablamos de inversiones, no hay que perder de vista que nos hemos encontrado una deuda en expropiaciones. De hecho, a finales del año 2011 nos encontramos con una deuda de expropiación de 6 millones de euros que felizmente hemos tramitado y abonado.

Dentro del campo de las carreteras, quiero referirme también a la conservación. ¿Cuál era la situación que nos encontramos? En Soria hay tres sectores de conservación: el sector 1, con un importe de 10 millones de euros; el sector 2, con 7,7 millones de euros, y el sector 3, con 8,5 millones de euros. Pues bien, en enero de 2012 había un sector sin contrato, el sector 1, que se encontraba en licitación y que finalmente adjudicamos en marzo de 2012.

Respecto a la renovación de la línea Torralba-Soria, cuya primera fase finalizó en el año 2010, después de una reprogramación, tengo que decirle que las obras de la segunda fase estaban paralizadas debido a la falta de disponibilidad de material, material procedente de la renovación de vía que se estaba efectuando entre San Sebastián e Irún, lo que en el campo ferroviario se llama material de segundo uso.

En cuanto a las obras, tanto de carreteras como ferroviarias, lo importante, en un ejercicio de responsabilidad del ministerio, es concluir las obras ya iniciadas. Me ha preguntado sobre el AVE. Si usted ha tenido acceso a los documentos de planificación elaborados en los últimos años, habrá visto —y es de justicia reconocerlo— que el primer Gobierno que incluyó Soria en el mapa de la alta velocidad fue un Gobierno del Partido Popular, cuando presentó el Plan de infraestructuras del transporte a comienzos del año 2000. En aquel tiempo yo era director general de Ferrocarriles y me acuerdo de la presentación que se hizo. Repito, fue un Gobierno del Partido Popular el que incluyó a Soria dentro del mapa de la alta velocidad, como sigue incluida en el Pitvi que hemos presentado.

En relación con el estudio de alternativas al que ha hecho referencia entre Torralba y Soria, quiero indicarle que estamos trabajando en él, que todavía estamos analizando las distintas alternativas y que cuando las tengamos analizadas podrá usted conocer las diferentes posibilidades para que Soria, como es objetivo del ministerio, tenga una conexión ferroviaria acorde a los tiempos actuales.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lavilla, tiene la palabra.

El señor **LAVILLA MARTÍNEZ**: Supongo, señor secretario general, que usted sabe que no me ha contestado a muchas de las preguntas, pero hay una que o me la contesta usted o haré todo lo que haga falta para que comparezca cuantas veces sea necesario. Van a comparecer usted o la ministra, quien sea, pero me van a tener que contestar. Almazán-Sauquillo, ¿cuánto dinero hay en el presupuesto? Veo en los Presupuestos Generales del Estado 6,5 millones de euros. El Congreso de los Diputados me ha mandado la respuesta del Gobierno. No creo que el señor Posada, amigo mío aunque sea del Partido Popular, se dedique a cambiar las respuestas del Gobierno, no me lo creo. ¿Cuánto dinero hay? ¿Llevan razón las respuestas o la lleva la subdelegada? Si no quiere contestarme ninguna de esas dos preguntas, dígame usted que va a hacer una modificación de crédito sobre la base de que no se han gastado 24 millones, porque hechos son amores. Puede decir usted que trabajan mucho por Soria, pero de 20.000 millones que tiene el Estado, se han invertido 49 y se han dejado de invertir 24 de un presupuesto escaso. Hechos son amores y la cantidad queda reflejada. Exijo que me conteste esta pregunta, porque tengo derecho a que me la conteste. Es una respuesta objetiva, clara y que está en el presupuesto.

Con relación a la herencia, podemos hablar lo que quiera, pero ya que conoce la provincia de Soria, sabrá que llevo razón en lo que le he dicho. Por allí pasaron sus calzadas los romanos, que eran un pueblo práctico; la Mesta, que fue un motor dinámico y fundamental para toda Castilla y para España, pasaba por Soria; nos llegó el franquismo y nos pasaron las carreteras por el norte y por el sur. Vamos a ver si lo corregimos. Tenemos un 40 % de pérdida de población y todo el tráfico de Navarra pasa por ahí. Por tanto, hechos son amores.

Me ha dicho usted que la autovía del Duero tiene un 5 % de ejecución y es verdad, no le voy a negar la cifra. Es poca, pero ¿cuánto van a hacer ustedes?, porque este fue el gran compromiso del Partido Popular cuando quería sacar dos diputados; luego sacamos un 32 %, porque los sorianos quisieron que este Gobierno estuviera controlado si ganaban ustedes. Este fue el gran compromiso del Partido Popular. Iban a terminar la autovía del Duero entera, los cinco tramos, es decir, iban a realizar el 95 % que faltaba.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 21

Por eso arrasaron en la zona del Duero, porque los ciudadanos pensaron: ¡Hombre!, si nos van a hacer toda la autovía y los socialistas solo nos han hecho un 5 %, vamos a votarles. De herencia le puedo hablar lo que quiera. Hablando de Soria concretamente, ¿quién pagó el túnel de Piqueras por el método alemán? ¿Quién lo pago cuando hubo que duplicar la cantidad y pagarla por el método alemán? ¿Quién pagó la variante de Burgo de Osma, el único tramo abierto en la autovía del Duero? Es verdad que ustedes la adjudicaron. No se ha referido a la entrega de los proyectos de la Soria-Tudela, que fueron encargados por el Gobierno socialista y que tienen fecha de entrega, como ustedes dijeron en esta Comisión, en diciembre del año 2012. Quiero saber cuándo van a entregar esos proyectos, quiero saberlo. En la autovía Soria-Tudela, lo único que ejecutaron y pagaron fueron los canapés de la licitación de obra con Cascos. Fue lo único que hicieron. Ese es un hecho constatado. Después, a partir de junio de 2004, comenzó la ejecución de la obra. La licitaron, pero no se gastaron nada; los canapés sí los pagaron, supongo. Quiero concreción. Me dice usted que no tiene fechas. Me la ha dado para el año 2014. Yo le digo que es tarde, porque hay peligro y tienen que terminarlo en 2013. Le exijo un compromiso de finalización de la Medinaceli-Radona, porque es la salida natural de Soria hacia Madrid, porque es de justicia y porque no lo pido en nombre del Partido Socialista, lo pido en nombre de Soria. Usted sabe que tiene miles de correos, sabe que es justo, que no es un debate presupuestario de herencia. Estamos hablando de necesidades constatadas, que no se pueden ocultar. Y para que no se me olvide y para que no se quede sin hacer cuando el presidente me llame la atención, le voy a hacer una propuesta que no tiene coste y a la que espero que me diga que sí. Le invito, señor secretario general, a Soria. Yo le llevo —coste cero para el ministerio, aunque puede ir en coche oficial si quiere— y se lo pago, estamos en la ciudad, hablamos con el alcalde, persona maravillosa y competente, nos explica los proyectos y le pago el viaje de regreso en el tren de Soria a Madrid, que tiene normalmente un retraso de 15 minutos, 20 minutos, media hora o ni se sabe. Usted conoce el ferrocarril. Estamos hablando de necesidades de la provincia de Soria. Tenemos que intentar mejorarlo. No se han gastado 24 millones de euros y Soria necesita que todo esto se corrija. Le pido que por lo menos terminen las rotondas en el año 2013 con ese presupuesto que no se gastaron en el año 2012. Y contésteme, porque si no va a hacer que los miembros de la Comisión tengan que escuchar de nuevo la misma reivindicación: presupuesto del año 2013 de Almazán-Sauquillo. Si no lo hace, pediré amparo al presidente. **(Risas)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señor diputado, muchas gracias. Espero satisfacer su curiosidad. El presupuesto del año 2013 para el tramo Sauquillo del Campo-Almazán es exactamente de 6.140.000 euros. En cuanto a los plazos, le reitero lo que he dicho y no va a conseguir de mí que le dé un plazo y tampoco lo va a conseguir de la ministra. Le he dicho: Sauquillo-Almazán, a comienzos de 2014; Medinaceli-Radona, sin plazo. Evidentemente, hay que ver cómo avanzan las obras de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias. Para su tranquilidad, he de manifestarle que, debido a mis antecedentes en Soria, todos los años me recorro esa autovía, es decir, me la conozco bastante bien y conozco con pelos y señales los puntos en los que usted piensa que existe conflictividad. Conozco muy bien la provincia. Tengo la satisfacción de conocer sus carreteras con bastante detalle y ahora, en esta nueva etapa en la que recupero el mundo de las carreteras, las conoceré con mayor intensidad. Le reitero el compromiso del ministerio con Soria.

Una de las cuestiones que ha planteado y que no le he contestado se refiere a la plataforma logística y quiero explicarle el rumbo del ministerio en este tema. Recientemente la ministra y el secretario de Estado han presentado el plan para las plataformas logísticas en España y creo que verá sus frutos próximamente. Hay un primer hito, en junio, cuando el ministerio presente un avance de este plan que quiere llevar a cabo teniendo en cuenta la intermodalidad ferroviaria, de carreteras y portuaria, en el caso de que haya puertos. Tenga la seguridad de que el compromiso del ministerio con Soria existe. La verdad es que las circunstancias son complicadas. El ministerio, como no puede ser de otra forma, asume la herencia recibida. Y sobre el comentario jocoso que ha hecho de los canapés, lo único que le puedo decir es que para que las obras puedan ejecutarse primero hay que licitarlas y adjudicarlas. Si no se licitan y adjudican no se puede llevar a cabo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 22

PREGUNTAS. (CONTINUACIÓN):

— DEL DIPUTADO DON GASPAR LLAMAZARES TRIGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE LA IZQUIERDA PLURAL, SOBRE EL CALENDARIO DE EJECUCIÓN PREVISTO POR EL GOBIERNO EN ASTURIAS, DE LA VARIANTE DE PAJARES Y CONCESIONES, AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO (ORIENTE Y OCCIDENTE), OBRAS CON FONDOS MINEROS Y CONCESIONES DE LOS PUERTOS. (Número de expediente 181/000367).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día con el número 7. Para formularla, tiene la palabra don Gaspar Llamazares Trigo.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: ¿Cuál es el calendario de ejecución previsto por el Gobierno en Asturias con respecto a la variante de Pajares, la autovía del Cantábrico, las obras relacionadas con los fondos mineros y los puertos?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Con respecto a la variante de Pajares, existe un compromiso firme por parte de este Gobierno para que esta infraestructura ferroviaria se termine y de este modo los ciudadanos de Asturias y de todo el norte de España puedan ser, como ya lo son aquellos que disfrutan del AVE, ciudadanos de primera categoría. En cuanto a la autovía del Cantábrico, A-8, como sabe el señor diputado, es una prioridad clara de este ministerio. Nuestro compromiso es que la conclusión de este importante eje que comunica la cornisa cantábrica, superando las importantes dificultades que nos encontramos cuando llegamos al Gobierno, pueda realizarse en el plazo más breve posible.

En cuanto al calendario de las obras con fondos mineros, como supongo que conoce, se trata de actuaciones que están incluidas en convenios entre el actual Ministerio de Industria, Turismo y Comercio y el Principado de Asturias. El Ministerio de Fomento no tiene ahora mismo ninguna responsabilidad sobre las mismas, por lo que una explicación más detallada corresponderá hacerla en la Comisión competente en industria.

Por último, me ha preguntado sobre las concesiones portuarias. He de manifestar que en la actualidad no hay prevista licitación de ninguna nueva concesión. Si usted se refiere a la mejora de los accesos a los puertos, sepa que para el Gobierno es un asunto prioritario, tal y como se recoge en el Pitvi.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Me deja perplejo, la verdad. Pensaba que el mundo de la política era el mundo de la palabra y el mundo del Ministerio de Fomento era el de las cifras y los calendarios, pero creo que me equivoqué, al menos no lo es de este ministerio, no lo es de usted en su respuesta.

Me dice que la variante de Pajares es prioritaria y me dice que apuestan claramente por que se termine. Ya solo faltaría que una vez realizado el 90% de la obra no se terminase. Es una macroobra en una comunidad autónoma que lleva esperando un siglo o más, con ese ferrocarril tan antiguo que tiene.

Por otra parte, respecto a la autovía del Cantábrico, que la sigan considerando una prioridad es muy estimulante para los asturianos, pero llevamos cuarenta años con esa autovía y no acaba de terminarse. Me tengo que remontar a Jovellanos, al discurso sobre los medios para promover la felicidad del Principado, de hace dos siglos, para que aparezca claramente la voluntad de los asturianos de abrir caminos firmes por carretera y por ferrocarril a las personas y también a las mercancías. Pero voy a ir acercándome a la realidad actual. La realidad actual es que en el año 2003 el señor Álvarez-Cascos programó el cierre de la ejecución de la variante de Pajares para 2010 y dijo que entonces tardaríamos dos horas y veintinueve minutos. Alguien se preocupaba aquí antes porque tardaba cinco horas y media. Yo tardo eso y voy marcha atrás para entrar en León. Vengo habitualmente en el tren y no me extraña nada, pero la gente se horroriza y dice: Vamos despacio y ahora vamos marcha atrás, ¿qué pasa? La gente no tiene ni siquiera información de qué es lo que está pasando en el ferrocarril en Asturias, aparte del tránsito por los túneles y la velocidad del siglo XIX, ni siquiera del siglo XX. El Gobierno actual sí ha dicho cifras, no es verdad que no las diga. El problema que tienen ustedes no es que no digan cifras, es que las incumplen, no ya las cifras del señor Álvarez-Cascos, sino las cifras de este Gobierno. Con respecto a la variante de Pajares, la ministra de Fomento dijo que se inauguraría en 2014. Hace un mes, en el debate del estado de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 23

Nación, el presidente del Gobierno empeñó su palabra en que terminaría los accesos al Musel y la autovía del Cantábrico. Quince años después de la declaración de urgencia por el Congreso de los Diputados, no tenemos ni un solo kilómetro de vía de alta velocidad entre León y Gijón. Más allá de los retrasos acumulados por las infraestructuras asturianas, se alza otra reflexión de carácter universal: la fiabilidad del discurso político, el deterioro del discurso político. Tanta desviación entre los objetivos y las declaraciones lleva a pensar que la promesa y el engaño a veces caminan juntos.

En relación con la variante, la ministra anunció en el Senado que la licitación del ancho de la variante se produciría en enero y que antes de acabar febrero licitaría los elementos complementarios. Pues bien, ahora ya sabemos que ese compromiso está incumplido: ni en enero ni en febrero. Si la situación en la variante es impresentable, la del tramo León-La Robla es patética. Lleva en fase de estudio desde 2006, sin fecha para una posible licitación de la obra, y lo mismo se puede decir del tramo Lena-Gijón, que está paralizado. Para colmo, el Gobierno se saca de la manga un delirante estudio sobre la prolongación de una ignota alta velocidad a Avilés y no sabemos por qué.

En relación con la autovía entre Oviedo y La Espina, esencial para conectar con la autovía a Ponferrada, tampoco se avanza, y algo similar está pasando con la autovía del Cantábrico, que hoy sigue empantanada en los tramos pendientes que acumulan mayores retrasos, Pendueles-Unquera y Otur-Villapedre. Aquí hay que decir que hay un compromiso de la ministra con el mantra del 2014. Pues bien, si uno hace el cálculo de las obras y su situación actual, llevamos ya dos o tres años de retraso con respecto a esa fecha comprometida; ni 2014 ni 2015 ni probablemente 2016. Esa es la realidad. Como diría Marcel Proust, en Asturias seguimos a la busca del tiempo perdido.

Parece ser que no va a dar fechas, pero no renuncio a hacerle unas preguntas muy concretas: ¿Cuándo piensa el Gobierno que pasaremos en Asturias del siglo XVIII al siglo XXI en materia de infraestructuras? ¿Terminarán la variante de Pajares en 2014 como han comprometido? Voy más allá, ¿terminarán la variante de Pajares tres años más tarde? ¿Tendrá el ancho de vía —parece ser que sí y eso nos satisface— compatible con el tráfico mixto de mercancías y de pasajeros? ¿Cuándo se terminarán los tramos León-La Robla y Pola de Lena-Gijón? ¿Cumplirá el ministerio los plazos previstos respecto a la autovía del Cantábrico? ¿Cuál es su calendario final al paso por Asturias? ¿Cumplirá su palabra la ministra el 2014 o añadiremos tres años más? ¿Qué pasa con el tramo Unquera-Llanes, cuya finalización ha situado el propio Gobierno en el entorno de 2015? Esto supondría que no estaría concluida hasta veinticinco años después de haber sido proyectada. En cuanto a las previsiones, ¿cuál es la previsión en relación con la conexión de los puertos tanto por carretera como por ferrocarril? He oído que es una prioridad, pero la verdad es que no se mueve nada. Parece que son 400.000 euros aproximadamente en el presupuesto para este año. En relación con FEVE, ¿qué papel le atribuye el Gobierno en cercanías y en la conexión este-oeste en Asturias? ¿Qué previsión tiene el Gobierno sobre el peaje de la autopista del Huerna? Por último, ¿está dispuesto a Gobierno facilitar en los próximos tres meses un calendario detallado que incluya las obras previstas, los plazos concretos de licitación y ejecución? ¿Sí o no?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Con respecto a la variante de Pajares, usted sabe perfectamente que fue un Gobierno del PP el que incluyó esta obra dentro de las prioridades ferroviarias. Las obras de la variante de Pajares, que —repito— fueron licitadas y adjudicadas por un Gobierno del Partido Popular, actualmente tienen un nivel de ejecución del 97%. Tenemos realizados los proyectos constructivos para el montaje de vía y hemos adjudicado los suministros de materiales para la vía, por un importe de 12 millones de euros en cuanto al carril y de 3,26 millones de euros en cuanto al balasto. Lo más importante es que en el presupuesto del año 2013 están consignados 180 millones de euros. Este es nuestro compromiso, porque el verdadero compromiso para llevar a cabo las obras se refleja, como no puede ser de otra forma, en los Presupuestos Generales del Estado. Actualmente quedan pendientes por invertir en el túnel y sus instalaciones aproximadamente 500 millones de euros y queremos conseguir la financiación de 150 a través de un contrato de colaboración público-privada. Con los 180 millones de euros que tenemos previstos en los presupuestos del año 2013, lo primero que vamos a hacer es terminar las obras de impermeabilización interior de los túneles —obras que no están terminadas—, la estabilización de laderas y los drenajes del tramo Sotiello-Campomanes, para que más adelante pueda llevarse a cabo el montaje de vías, suministro de carril, traviesas y aparatos de vía. Asimismo, tenemos previsto licitar obras complementarias de todas las instalaciones de protección civil y seguridad, el revestimiento de la galería de Folledo, que queremos comenzar este año, y las obras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 24

de electrificación e instalaciones de seguridad y comunicaciones, que como he dicho anteriormente queremos que se lleven a cabo mediante CPP.

En el ministerio no sabemos trabajar de otra forma que no sea con rigurosidad. Ahora mismo tenemos, como ha dicho el subsecretario, un pasivo superior a los 40.000 millones de euros y hemos tenido que pagar facturas pendientes de más de 3.000 millones de euros. Aun así, le puedo asegurar que esto es lo que hemos podido hacer con el escenario presupuestario que tenemos y que mantenemos un compromiso irrenunciable, tanto del Gobierno como del partido que le sustenta, con Asturias y con su ferrocarril.

En relación con la autovía del Cantábrico, hemos dado prioridad a su cierre. La finalización de esta autovía resulta prioritaria para el Ministerio de Fomento y, como ocurre en la variante de Pajares, el movimiento se demuestra andando, porque en el presupuesto del año 2013 hemos incluido 127 millones de euros. A finales de 2011 estaban pendientes de concluir cinco tramos, entre los cuales hemos puesto en servicio la variante Navia-Tapia de Casariego, en febrero de 2012, y hemos abierto al tráfico parcialmente el subtramo Llanes-San Roque del Acebal en julio de 2012. Esta apertura parcial ha permitido que aproximadamente 5 kilómetros de longitud estén en servicio, lo que permite separar el tráfico de largo recorrido del acceso a Llanes, donde suelen producirse atascos, especialmente, como sabe usted, durante el verano. En los tramos restantes, es decir, San Roque y Pendueles, está previsto —aquí sí le voy a dar una fecha, porque tenemos la certeza de que va a ser así— que se concluya a finales de 2013. También hemos desbloqueado la ejecución del tramo Unquera-Pendueles, hemos determinado las soluciones necesarias para desbloquear los problemas heredados de las obras del tramo Otur-Villapedre y acabamos de poner en servicio, como usted sabe, el pasado 15 de marzo, con una inversión que ha ascendido a 150,4 millones de euros, el tramo Dueñas-Muros de Nalón. Con esta puesta en servicio se completó el subtramo que ya se abrió al tráfico el pasado 5 de marzo entre los enlaces de Cudillero y Lamuño. En conclusión, en la A-8 actualmente se encuentran completos 206 kilómetros en la provincia de Asturias y se han superado las dificultades, permitiéndonos concluir las obras pendientes.

Quiero referirme a las conexiones con los puertos, que desempeñan un papel importante en la comunidad autónoma y un papel imprescindible para el desarrollo económico del Principado de Asturias. Vamos a proseguir las actuaciones previstas para los accesos al puerto del Musel, en el marco de la programación del Pitvi, y mantenemos nuestro compromiso con las administraciones que participan en su ejecución, lo que requiere la firma de un convenio que desarrolle el contenido del protocolo vigente. Asimismo, ofrecemos al Principado de Asturias toda nuestra colaboración para que se pueda desbloquear el estudio informativo de la ronda norte de Avilés.

Esto es lo que le puedo indicar sobre las infraestructuras en Asturias, reiterando el compromiso del Gobierno y del Ministerio con esa comunidad autónoma.

— DEL DIPUTADO DON PERE MACIAS I ARAU, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ), SOBRE MEDIDAS PREVISTAS POR RENFE Y ADIF PARA EVITAR QUE EL TREN DE ALTA VELOCIDAD A SU PASO POR EL MUNICIPIO DE LA ROCA DEL VALLÈS SUPERE LOS DECIBELIOS PERMITIDOS. (Número de expediente 181/000710).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, formulada por el diputado don Pere Macias i Arau.

El señor **MACIAS I ARAU**: Quiero agradecerle el hecho de que a pesar de que no he podido estar presente se haya subsanado la cuestión de la pregunta que no estaba calificada y al mismo tiempo preguntarle si se va a ver al final de todas.

El señor **PRESIDENTE**: No, se verá a continuación de esta.

El señor **MACIAS I ARAU**: En primer lugar, quiero sumarme a los buenos deseos expresados con respecto a la salud del señor Catalá; lo esperamos por motivos personales y por las responsabilidades que tiene. También quiero felicitar al secretario general de Infraestructuras en su primera comparecencia como tal y desearle que tenga la misma suerte que en su anterior cometido, en el que demostró ser una persona resolutiva que avanzó en muchos temas. Mi grupo intentará colaborar al máximo para que esto sea posible.

Señor secretario general, tengo dos preguntas, una de las cuales —después de la magnitud y de la importancia de las anteriores— creo que es muy modesta, y quizá por serlo contará con una respuesta ajustada que me gustaría transmitir a los afectados. El señor secretario general conoce perfectamente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 25

que en estos momentos aún se están ejecutando trabajos de restauración y adecuación ambiental del tramo de la línea de alta velocidad entre Barcelona y Figueras, y que en este tramo, ciertamente conflictivo, porque hubo modificaciones de trazado y las cosas en su momento no se hicieron nada bien, resulta que hay unas graves afectaciones acústicas a un barrio del municipio de la Roca del Vallès (**La señora vicepresidenta, Chacón Piqueras, ocupa la Presidencia**). Hemos tenido reiterados contactos con ADIF para intentar convencerlos de que se complementen las barreras acústicas, para que se hagan mediciones y aún no tenemos la certeza de que se vaya a poder subsanar totalmente esta problemática. Se dice que se ha efectuado alguna medición y que no hay problemas. Yo quiero expresar al señor secretario general mi total convencimiento de que la problemática existe, de que es real, que no es inventada. Además, tengo la percepción de que su resolución, por suerte, es relativamente económica, pero habría que acometerla.

Señor secretario general, le pido simplemente que sea consciente de esto y que nos dé una respuesta, porque en una obra que se ha ejecutado con gran éxito creo que merece la pena que se puedan subsanar estas cuestiones ambientales tan relevantes para los ciudadanos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Tiene la palabra el señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Como no puede ser de otra forma, en ADIF se están llevando a cabo las actuaciones necesarias para garantizar de manera escrupulosa el cumplimiento de la declaración de impacto ambiental. En este sentido, quiero manifestar a su señoría que se redactó el proyecto de protección acústica entre Sants-La Roca, de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, y en la redacción del mismo se estudiaron zonas de afectación acústica donde colocar protecciones que paliaran el impacto producido por la construcción de la línea de alta velocidad. Para garantizar que los niveles sonoros previstos fueran inferiores a los límites marcados por la declaración de impacto ambiental, que, como conoce, para zonas residenciales son 65 decibelios en período diurno y 55 decibelios en período nocturno, se estudiaron las zonas afectadas a lo largo de todo el trazado de la línea, incluyendo el término municipal de la Roca del Vallès. En este municipio se ha estudiado especialmente la afectación a los barrios de Can Colet y Can Borrell. Para ambos emplazamientos se proyectaron pantallas acústicas, una de ellas en el barrio de Can Colet y la otra en el de Can Borrell, de 180 metros de longitud y 3 metros de altura y 185,5 metros de longitud y 4 metros de altura respectivamente. Actualmente se encuentran ejecutadas las pantallas de protección acústica tal y como se dimensionaron en el proyecto. Asimismo, se realizó un contrato de asistencia técnica donde se prevé efectuar las mediciones en cada ubicación protegida por pantalla que valide la pantalla acústica ejecutada, y se está comprobando que no se superan los límites marcados. Dichas mediciones, como conoce su señoría, estaban pendientes de comenzar el pasado día 9 de enero, y en la actualidad estos datos a los que me he referido anteriormente están en proceso de obtención. De los resultados que obtengamos se podrá validar la solución adoptada y, en su caso, la necesidad de tomar medidas adicionales.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Quiero constatar que los propios datos dicen que mientras en uno de los barrios la altura es de 3 metros en el otro es de 4 metros, cuando precisamente donde hay más zona habitada es en el que la barrera es de 3 metros, que es donde ha surgido el conflicto. Si hay mediciones, creo que estas van a reflejar la realidad, que es que no se cumplen estos límites. Lo único que pido al señor secretario general es el compromiso específico de dar al ayuntamiento la información en el momento en que se efectúen estas mediciones y que, en su caso —creo que será así—, se proceda a aumentar la altura y a prolongar la zona donde se han instalado las barreras sónicas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Tiene la palabra el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Quisiera exponer que a petición del Ayuntamiento de la Roca del Vallès, ADIF acordó la realización de unas mediciones previas a la puesta en servicio de los trenes de viajeros, debido precisamente a las quejas recogidas por el tráfico de los trenes que en ese momento circulaban, que eran los de mercancías. En el mes de octubre de 2012 la asistencia técnica realizó mediciones de los ruidos producidos por el tráfico de mercancías en seis ubicaciones distintas, correspondientes a las urbanizaciones, a las que me he referido anteriormente, de Can Colet y de Can Borrell. Dos de estas ubicaciones se corresponden con los puntos más expuestos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 26

al ruido de cada urbanización y los cuatro restantes se acordaron con el ayuntamiento, debido a las quejas vecinales existentes. El resultado de aquellas mediciones fue que en ninguno de los emplazamientos se superaron los límites de calidad fijados por el proyecto de protección acústica y, además, en todos los casos el valor máximo registrado al paso de los trenes era inferior al fijado como límite, es decir, 85 decibelios. Como sabe, ADIF tiene como misión impulsar el sistema de transporte ferroviario en España mediante el desarrollo y gestión de un sistema de infraestructuras seguro, eficiente, sostenible, desde el punto de vista tanto socioeconómico como medioambiental, y con altos estándares de calidad, teniendo entre sus principales premisas el respeto al medio ambiente. En este sentido, como acabo de exponer, se han realizado estudios previos en los que se han analizado los límites máximos de ruido generados por la explotación de la infraestructura en diferentes puntos a lo largo del trazado, cuyos resultados han permitido definir la ubicación de las pantallas a las que me he referido anteriormente. Como también he dicho, en la actualidad estamos comprobando los valores reales que se obtienen ya con el tráfico de alta velocidad —el que actualmente circula—, fundamentalmente de viajeros, de forma que la asistencia técnica, que es la tiene el encargo, es quien tendrá que realizar el diagnóstico y en función del mismo podremos determinar las actuaciones adicionales que hay que realizar en orden a disminuir los niveles de inmisión sonora en el entorno de la nueva infraestructura (**La señora vicepresidenta, Esteller Ruedas, ocupa la Presidencia**). Nuestro interés es mejorar las condiciones ambientales y, por supuesto, como no puede ser de otra forma, el estricto cumplimiento de la declaración de impacto ambiental.

Agradezco las palabras sobre mi persona pronunciadas al comienzo de su intervención. Deseo que con la ayuda de todos los diputados podamos realizar la mejor labor dentro del ámbito de las infraestructuras.

— **DEL DIPUTADO DON PERE MACIAS I ARAU, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ), SOBRE CALENDARIO PARA LLEVAR A CABO EL ACCESO FERROVIARIO DE CERCANÍAS A LA T-1 DEL AEROPUERTO DEL PRAT A BARCELONA. (Número de expediente 181/000776).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Esteller Ruedas): Señor Macias, tiene la palabra para formular la siguiente pregunta.

El señor **MACIAS I ARAU**: La segunda pregunta tiene una magnitud distinta, aunque por lo que veo hoy no va a contar con una definición precisa. Sin embargo, comprenderán, señor secretario general, señoras y señores diputados, que plantee esta cuestión. La pregunta, de forma sucinta, es cuál es el calendario para llevar a cabo el acceso ferroviario de cercanías a la terminal 1 del aeropuerto del Prat a Barcelona. Esta es una obra que estaba licitada, creo que incluso se llegó a adjudicar, y se hizo el mismo día que se adjudicó el acceso ferroviario de cercanías al aeropuerto de Barajas, que felizmente es una realidad y que presta un magnífico servicio. Lo que nadie acierta a comprender es por qué mientras uno se realizó —de lo cual uno se alegra mucho—, el otro se suspendió *sine die*. Esta no fue una decisión tomada por usted, lógicamente, sino por la anterior Administración, aunque usted se la haya encontrado. Sin embargo, los ciudadanos de Cataluña se preguntan, como dice el sagaz entrenador del Real Madrid, por qué, por qué, por qué mientras en alguna de estas terminales ya hay un metro que está llegando y que presta un servicio perfecto y se ha llevado a cabo la inversión, en la otra no hay servicio ferroviario hasta la terminal 1 y se ha suspendido *sine die* este acceso. Evidentemente, somos conscientes de que los tiempos que vivimos son de dificultades presupuestarias, lo comprendemos perfectamente, pero nos gustaría conocer alguna previsión en relación con esta cuestión, porque llegó a estar al alcance de la mano, a estar muy avanzada su tramitación, y lamentablemente en estos momentos no sabemos nada (**El señor presidente ocupa la Presidencia**).

Como la propia señora ministra en más de una ocasión ha realizado alguna manifestación en el sentido de que comprendía la prioridad de este acceso ferroviario, aprovechando que usted está por aquí le voy a preguntar si puede concretar las previsiones de su ministerio.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Como sabe usted perfectamente, la primera parte de esta obra efectivamente fue adjudicada por Seittsa con un presupuesto de 268,4 millones de euros. Cuando llegamos al ministerio nos encontramos esta actuación reprogramada. ¿Qué quería decir reprogramada? Que en el año 2010, con la obra ya adjudicada y sin comenzar las obras, se retrasó su inicio de ejecución hasta el año 2013 o 2014 y su finalización por lo menos hasta el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 27

año 2016, en función de la disponibilidad presupuestaria. La puesta en servicio de esta obra necesita 100 millones de euros más para la conexión de esta nueva plataforma con la línea ferroviaria existente, porque curiosamente esta obra se había adjudicado pero no conectaba con la línea ferroviaria, lo cual es una situación cuando menos paradójica; además, faltaban las estaciones, vías, electrificación e instalaciones. El presupuesto de estas actuaciones adicionales es de 110 millones de euros. Como comprenderá, sin esta última actuación no tendría sentido realizar la primera. Pues bien, esta última actuación no tenía disponibilidad en los escenarios presupuestarios con los que nos encontramos. Como se puede ver, con estos datos es muy complicado el encaje presupuestario de esta actuación debido al volumen de recursos necesarios para acometerla. Por este motivo, por el momento no podemos establecer fecha para la finalización de esta importante obra, porque el ministerio considera que esta obra de conexión del ferrocarril con la terminal 1 del aeropuerto de Barcelona es muy importante.

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

El señor **MACIAS I ARAU**: Estaba anotando que usted hace referencia a que no se puede establecer una fecha de terminación. Mi única repregunta es: ¿Y fecha de inicio? ¿Hay alguna decisión en cuanto a si se va a reprogramar esta supuesta reprogramación de inicio en 2013 o 2014 de la parte adjudicada a Seittsa? ¿Se va a respetar la reprogramación?

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Quiero que se entienda que nosotros no podemos analizar de forma aislada una obra, y según los presupuestos a los que me he referido anteriormente esta es muy importante. Tenemos que tener en cuenta el volumen de la inversión en general que estamos movilizándolo en Cataluña y quiero decirle que en el año 2013 fue de 1.112,7 millones de euros, lo que supone 2,6 veces la media nacional. Particularmente Barcelona, con 631 millones de euros, es la provincia con mayor volumen de inversión en 2013, llegando a cuadruplicar la media nacional por provincias. La ejecución presupuestaria de Fomento en Cataluña en el año 2012 ha sido del 105% de lo presupuestado para esta comunidad autónoma. Con todo, aún tenemos la obligación y la necesidad de priorizar las actuaciones, ya que los recursos que tenemos desgraciadamente son escasos. No podemos gastar —lo cual es una obviedad— lo que no tenemos, y estará de acuerdo conmigo en que tampoco podemos embarcarnos en inversiones que no podamos finalizar y poner en valor. Creo que es muy importante llevar a cabo aquellas inversiones que se sepa que pueden finalizarse en un plazo determinado. Por eso he dicho en la primera parte de mi respuesta que no podemos establecer una fecha para la finalización de esta obra, porque tenemos que tener claros los recursos necesarios para ella.

La política que estamos siguiendo en el ministerio —usted la conoce porque está reflejada en el Pitvi— es priorizar las inversiones en función de su rentabilidad económica y social, del grado de ejecución actual, de la mejora en la funcionalidad de la red o de la posibilidad de recepción de fondos europeos. Por este motivo en Cataluña hemos priorizado algunas inversiones, como son la conexión de Barcelona con Francia que, como sabe, se puso en servicio en enero del año 2013, en alta velocidad y ancho estándar, que estaba muy avanzada y que era necesario poner en valor; estamos trabajando en la conexión con el puerto de Barcelona o en la implantación del ancho estándar en el corredor del Mediterráneo, que son infraestructuras fundamentales para potenciar la actividad económica en estos tiempos tan difíciles por los que estamos pasando. En el marco del Pitvi, en los planes de cercanías es prioritaria la mejora de las redes existentes frente a las extensiones de las mismas. En cuanto a los proyectos que tenemos actualmente en curso, a los que me refería anteriormente, el ferrocarril para la llegada de cercanías a la T-1 en el aeropuerto del Prat requiere una inversión de 370 millones de euros, que siguiendo los criterios de priorización que estamos empleando en el Pitvi podremos realizar cuando presupuestariamente tengamos encajada esta importante inversión. En todo caso, quiero indicarle algunas ideas que para nosotros son importantes. En primer lugar, debemos buscar un servicio adecuado al ciudadano, en este caso el servicio de acceso al aeropuerto, y no la ejecución de la obra como un fin en sí mismo. Aunque parezca una obviedad, pero a veces hay que repetirlo, las obras son para servir a los ciudadanos. Para la conexión ferroviaria con el puerto también tenemos que garantizar la intermodalidad con otras infraestructuras que actualmente se están llevando a cabo, como es el caso de la línea 9 del metro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 28

En este sentido es en el que estamos trabajando, y espero que esta situación pueda ser desbloqueada próximamente, siempre y cuando encontremos una solución con un presupuesto que en la situación actual pueda ser asumible por el Ministerio de Fomento.

— **DEL DIPUTADO DON MANUEL PEZZI CERETO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE BALANCE Y PREVISIONES ACERCA DE LA FINALIZACIÓN Y PUESTA EN SERVICIO DE LAS OBRAS DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD ANTEQUERA-GRANADA. (Número de expediente 181/000045).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, que en este caso es la que figura con el número 10.

Tiene la palabra el señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Señor secretario general de Infraestructuras, bienvenido a esta Comisión. Posiblemente, por cuestiones profesionales y de carácter técnico, sea usted el que más sabe en el ministerio sobre el AVE Antequera-Granada, pero permítame que le recuerde que se trata de un AVE planificado exclusivamente para viajeros, con un recorrido de 125 kilómetros, que recibió 600 millones de euros de los fondos Feder, del marco comunitario de apoyo 2007-2013. Cuando llegaron al ministerio — me estoy refiriendo solo a la plataforma— se encontraron con algo más de 100 kilómetros terminados o con las obras muy avanzadas, para acabarlas a finales de 2013 o principios de 2014, y solo con dos elementos sobre los cuales tomar una decisión. Por un lado, 18 kilómetros en la llamada variante de Loja en tres tramos y una estación nueva para la ciudad de Loja, y, por otro lado, 2,5 kilómetros de llegada del AVE a la ciudad de Granada y una nueva estación, cuyo anteproyecto hizo el arquitecto Rafael Moneo, que contaba con un protocolo de actuación firmado en 2008 por el ministerio.

No le voy a recordar el criterio del Pitvi sobre soterramiento, porque ustedes lo han elaborado y lo van a implantar en toda España, pero el modelo de alta velocidad que había hacía que las mercancías provenientes de Moreda y Almería se transportaran por fuera de la ciudad, por la segunda circunvalación hasta el centro de transporte de mercancías, junto a Mercagranada, y que en la ciudad entraran, a la estación actual o a la nueva, exclusivamente viajeros provenientes de la alta velocidad, de media distancia regional o de larga distancia provenientes de cualquier punto de España. El problema del acuerdo y de la propia estación, planificada en el camino de Ronda por Rafael Moneo, era la que el ayuntamiento sencillamente no tenía capacidad ni terrenos suficientes para poder hacer las aportaciones que le correspondían. Eso ha hecho que el ayuntamiento distorsionara mucho esta obra de interés general del Estado, proponiendo unas veces su ubicación en El Rasillo, junto a la Policía Municipal, en la azucarera San Isidro, en la Bobadilla, en Pinos Puente, buscando lugares para hacerlo. Ahora hacen una propuesta en el Cerrillo de Maracena, en la llamada rotonda Europa, junto a la circunvalación, que es —si me permiten la expresión— un costurón urbano en trinchera, ocupado por un parquecito lineal junto al trazado del ferrocarril de Moreda. Vienen a decir: sería una estación pasante, muy baratita, porque costaría toda la inversión 120 millones, y ya no hay problemas. El primer problema cierto que resolverían sería que no habría que invertir nada. Con esta solución se ha encontrado la panacea. ¿Por qué? Porque la tramitación administrativa, como usted y yo sabemos, es tan larga que haría que en esta legislatura no hubiera que invertir nada. Entre consultas ambientales, estudio informativo, alegaciones, contestaciones, declaración de impacto ambiental, concurso público del edificio arquitectónico, proyecto constructivo, expropiación de terrenos urbanos en la curva de La Chana, la licitación, siendo optimistas, podría ser en 2016. ¿Cuándo se podría construir? No antes de 2019 o de 2020. Creo que esto es una barbaridad y que nos ofrecerán que el tren llegue en superficie por La Chana, a la actual estación, haciéndole un buen *lifting*, con lo que ahora se ahorrarían la inversión y tener que tomar la decisión de hacer un túnel de 2.200 metros en U bajo la circunvalación de La Encina. Permítame que le recuerde que en toda España sería el único sitio en el que se haría un subterráneo de 2.200 metros no para que entrara en la ciudad el ferrocarril sino para sacarlo de ella. Esto rompería toda la estrategia Pitvi y crearía una nueva tesis arquitectónica y de ingeniería: la distancia más corta entre dos puntos no es la línea recta sino la U, que es una nueva propuesta que para ser de Granada viene fuertemente apoyada. De esta manera tendríamos una estación pasante para ferrocarril de viajeros y de mercancías con un túnel de 2.200 metros. Creo que esto es una extraordinaria barbaridad para una ciudad como Granada, que tiene un casco histórico, un área metropolitana de 500.000 habitantes y que está en una zona que es parte del corredor ferroviario mediterráneo; además, una solución de estas características rompería los consensos alcanzados en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 29

Granada; rompería el consenso con la Junta de Andalucía, que ya ha dicho que no está de acuerdo con esto. Esto nos metería en una dinámica que retrasaría *sine die* la solución de una instalación que necesita todavía parte de plataforma y superestructura, pero que está extraordinariamente avanzada.

Le pregunto si tienen formado un criterio sobre la variante de Loja, que sé que están estudiando el paso por la vía convencional, adaptando los gálibos y los viaductos para que puedan pasar trenes de todo tipo; también si hay un criterio en cuanto a las consultas ambientales sobre la nueva propuesta —arbitraria, desde mi punto de vista— de estación que ha hecho el alcalde de Granada. Quisiera saber si es verdad que ya han contratado los estudios informativos —porque si lo han hecho en pocas semanas sería el ministerio más rápido del mundo— y con qué empresa. Me gustaría saber si están dispuestos a ejercer su responsabilidad, porque es el ministerio el responsable de una obra de interés general del Estado y en modo alguno el alcalde, ni este ni cualquier otro. Hay que oír a la ciudadanía y a la Junta de Andalucía.

Le voy a hacer un ruego. No tomen decisiones irreversibles, porque pensamos ganar las próximas elecciones y nosotros haríamos el AVE tal como lo tenemos planificado. Segundo ruego. No hagan caso al alcalde de Granada —su capacidad de equivocación es tan alta que no da ni una—, porque podría llevarles a tomar la decisión de hacer un soterramiento en U de 2.200 metros de longitud que sería una pesadilla para usted y les haría pasar a la posteridad con una imagen muy negativa.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, le agradezco sus buenos deseos en mi nuevo cargo y espero, como he dicho anteriormente a sus compañeros, poder compartir todas las cuestiones de la Secretaría General de Infraestructuras.

La línea de alta velocidad entre Antequera y Granada es una prioridad para este Gobierno. Le quiero recordar que fue precisamente un Gobierno del Partido Popular el que la incluyó en el año 2000 en el Plan de infraestructuras y transportes. Prueba de ello es el avance, que luego detallaré, de esta infraestructura desde diciembre del año 2011. También le quiero recordar que cuando la ministra tomó posesión de su cargo quedaban por invertir, de acuerdo con las cifras que nosotros nos encontramos, más de 2.000 millones de euros, de ellos, 1.322 millones correspondían a la línea de alta velocidad, lo que es la línea ferroviaria entre Antequera y Granada; 954 millones correspondían a obras que estaban pendientes de licitar y 735 millones eran los que estaban presupuestados para el acceso a la ciudad de Granada, que incluía una estación que por sí sola costaba 260 millones de euros. En segundo lugar, el estado de los 125,5 kilómetros de la línea, era que 12 kilómetros de obras de plataforma estaban en servicio entre Loja y Tocón; 11,3 kilómetros de obras de plataforma estaban terminados; y 81,5 kilómetros de diferentes tramos tenían las obras en ejecución. Los 20,7 kilómetros restantes estaban en proyecto. Señoría, desde que se iniciaron las primeras obras de la línea a finales del año 2006 —el primer tramo que se adjudicó fue Valderrubio-Pinos Puente— hasta finales de 2011 se habían invertido 728 millones de euros que suponían una media anual de 139 millones de euros. Si se mantuviera ese ritmo de ejecución que nos hemos encontrado, las obras finalizarían en el año 2025 —lo digo porque ha hecho alusión a las fechas—, es decir, los granadinos tendrían AVE en 2025.

En cuanto a la integración de Granada, que creo que merece un capítulo especial, hay que decir que para estas obras ni siquiera se habían redactado ni sometido a información pública los dos estudios informativos que se habían iniciado, porque no estaba cerrado el acuerdo sobre la solución para la integración urbana. Sin embargo, a pesar de no tener cerrada esta integración, sí se había seguido adelante con el proyecto de la estación de Moneo. Como he dicho anteriormente, la previsión de estas actuaciones en el ámbito urbano de Granada ascendía a 735 millones de euros, de los cuales 281 correspondían a la variante de la línea de Moreda, al traslado de los talleres 55 kilómetros, al soterramiento de la travesía de la línea Boadilla-Granada, a su paso por el barrio de La Chana, un soterramiento de 1.700 metros que está valorado en 139 millones, y finalmente a la nueva estación soterrada de siete vías, incluyendo la cubierta y el vestíbulo diseñados por Rafael Moneo, con una estimación de 260 millones de euros. Estos 735 millones de euros son importantes, porque hacer proyectos que no tengan financiación, desde mi punto de vista, es un error, y el Ministerio de Fomento tiene claro actualmente que las obras que va a proyectar tienen que tener asegurada la financiación. Pues bien, de los 735 millones de euros, la financiación tenía un déficit de 181 millones. ¡Ojo!, ese déficit se debe a que se consideró que se iban a obtener unas plusvalías por los terrenos desafectados del uso ferroviario, pero la realidad existente en los dos últimos años y en el momento actual, cuando se hace la estimación de las inversiones, se aleja bastante de las circunstancias del mercado que existían en aquellos momentos. Por eso, aún suponiendo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 30

que el Ministerio de Fomento hubiera podido aportar los 348 millones de euros que no estaban previstos en ningún presupuesto y que de los terrenos liberados se pudieran obtener 170 millones de euros de plusvalía, tendríamos un déficit de 181 millones de euros. ¡Hombre!, usted ha minusvalorado al Ayuntamiento de Granada diciendo que no hagamos caso al alcalde. Es un alcalde que lleva muchos años en el ayuntamiento y los granadinos sí le están haciendo caso, dado el número de legislaturas que lleva gobernando en ese municipio. En todo caso, el ministerio considera que la propuesta que ha hecho el ayuntamiento debe ser estudiada y analizada con detalle y eso es lo que ahora mismo estamos haciendo.

Con respecto a la variante de Loja, a la que se ha referido anteriormente, había un estudio informativo aprobado en mayo de 2011 que definía una solución compleja, llena de problemas técnicos y muy cara: 400 millones de euros para 18 kilómetros. El trazado del año 2011 modificó la solución que se había aprobado inicialmente en el año 2003, una solución por el norte de la ciudad, y había que analizar las afecciones a manantiales, hidrología subterránea, etcétera. Es importante indicar que esta variante supone una inversión de 400 millones para una reducción del tiempo de viaje de cinco minutos.

A pesar de todas estas actuaciones y de la situación que nos hemos encontrado, hemos seguido avanzando en el AVE Antequera-Granada y en el año 2012 hemos invertido 220 millones de euros, aumentando casi en un 53% la media de Gobiernos anteriores. A 31 diciembre, hemos invertido ya 950 millones de euros. La inversión realizada ha permitido avanzar en las obras de plataforma. Ahora mismo, ¿en qué estamos trabajando? Para nosotros la prioridad es buscar soluciones sostenibles técnica y económicamente, y más en la situación financiera en la que nos encontramos. Este es el análisis que estamos haciendo para la variante de Loja y también para las actuaciones en el ámbito de la ciudad de Granada. Es necesario trabajar en colaboración con el Ayuntamiento de Granada, porque es el representante de los ciudadanos de una ciudad importante de Andalucía. Como conoce, el 15 de febrero el Ayuntamiento nos entregó un documento que estamos analizando y que prevé que la estación se ubique en el entorno de la plaza de Europa. Estamos haciendo un análisis desde el punto de vista funcional y considerando un adecuado servicio a los viajeros con un coste razonable. En todo caso, también estamos considerando la continuidad del corredor ferroviario del Mediterráneo, que este Gobierno ha impulsado y que se tiene que integrar plenamente en la ciudad de Granada, donde concurre la conexión de dos líneas que llegan a la ciudad, la que viene de Madrid y la que viene del corredor mediterráneo. Conclusión: El objetivo y la prioridad es que los ciudadanos de Granada tengan alta velocidad y puedan viajar desde Madrid en menos de tres horas. El Gobierno está comprometido con este objetivo y va a hacer todo lo posible para conseguir que Granada esté conectada en menos de tres horas con Madrid y para que esto sea una realidad en el plazo más breve posible. Pensamos contar con la colaboración del Ayuntamiento de Granada y de la Junta de Andalucía; en general, estamos trabajando en todos los ámbitos con todas las administraciones. Este es nuestro objetivo, señorías, seguir proyectando las mejores soluciones técnicas y económicas para que Granada tenga el AVE que se merece.

— DE LA DIPUTADA TERESA CUNILLERA MESTRES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE LA SITUACIÓN DEL PROYECTO DE SEGURIDAD VIAL DE MEJORA DE LAS INTERSECCIONES Y REORDENACIÓN DE ACCESOS EN LA N-240, ACCESOS AL MUNICIPIO DE JUNEDA. (Número de expediente 181/000556).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura con el número 11 en orden del día. Tiene la palabra, para su formulación, la diputada doña Teresa Cunillera Mestres.

La señora **CUNILLERA MESTRES**: Señor secretario general, llevo toda la tarde escuchando sus respuestas y veo que tiene un montón de prioridades. Espero que el proyecto por el que le voy a preguntar esté también dentro de las prioridades de su Gobierno.

Estamos hablando de un proyecto de un monto económico mucho menos importante que el de los que hemos hablado hasta ahora, pero se trata de un tramo de la carretera N-240 —son 7 kilómetros— en el que en los últimos cuatro años y medio ha habido 17 víctimas mortales. Es evidente que estamos hablando de un punto negro. Para que se ahorre lo de la herencia recibida, ya le diré que en los Presupuestos Generales del Estado de 2009 y de 2010 figuraban partidas presupuestarias para abordar la construcción de las cuatro rotondas que estaban previstas en este tramo, pero los dos años fueron víctimas de los recortes presupuestarios. En cualquier caso, en esta legislatura hay informaciones muy contradictorias. Se ha dicho una cosa, la contraria y la distinta y me gustaría conocer por usted, como representante del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 31

Ministerio de Fomento, cuál es el proyecto que tienen para estas cuatro rotondas a construir en los términos municipales de Les Borges Blanques, Juneda y Torregrossa, en la N-240.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, el ministerio, en el ámbito de carreteras, está comprometido con la seguridad vial; la seguridad vial es una de las prioridades principales y así está reflejado en el Pitvi. Me pregunta su señoría por la N-240, por el tramo de 7 kilómetros situado entre los puntos kilométricos 72 y 79, que corresponde al término municipal de Juneda. Se trata de una carretera convencional que tiene carriles de 3,5 metros de ancho y arcenes de metro y medio. El tramo no se encuentra actualmente identificado como de concentración de accidentes, los conocidos vulgarmente como TCA. Entre los años 2004 y 2008, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento realizó diversas actuaciones a lo largo de este tramo, consistentes en refuerzo de firme, mejora de la señalización vertical, instalación de pantallas acústicas y construcción de un paso para peatones, que han redundado en una mejora de las condiciones de seguridad de circulación en dicho tramo, aunque quizás no sean suficientes, porque mientras haya accidentes hay que seguir actuando.

En relación con las previsiones de actuación por las que me pregunta su señoría, tengo que indicarle que se está tramitando el proyecto de seguridad vial que se denomina mejora de intersecciones y reordenación de accesos en la carretera N-240, entre los puntos kilométricos 87,600 y 70,5, tramo Lleida-Les Borges, en la provincia de Lleida. El importe total de las actuaciones que tenemos previstas en el proyecto asciende a algo más de 5 millones de euros y contempla principalmente el desarrollo de las siguientes actuaciones: la glorieta de entrada a Juneda, la glorieta en la carretera LV-2001, salida Juneda, y calzadas laterales, conocida vulgarmente como la glorieta de Margalef, la glorieta de conexión con la LV... **(La señora Cunillera Mestres: Vulgarmente no; se llama Margalef)**. Perdona, señoría. Es Margalef, porque la denominación que se usa en el ámbito de las carreteras utiliza unos términos demasiado técnicos y es así como se la está conociendo y como se va a denominar el proyecto. Como decía, el proyecto contempla también la ejecución de caminos de servicio y la adecuación de otros accesos. Las actuaciones permitirán modificar la tipología de las intersecciones actuales, que son las que han llevado a que la seguridad vial sea un tema que preocupe también al ministerio. Actualmente son glorietas partidas, que generan situaciones de riesgo para la seguridad vial al exigir que los conductores crucen otros carriles, y se sustituirán por glorietas cerradas, lo que conllevará también una mejora de la seguridad en los cambios de sentido. Además, se va a actuar en la ordenación de los accesos a las propiedades colindantes mediante la ejecución de caminos de servicio y la adecuación de otros accesos que permitan segregar la circulación de la carretera. Dado que el proyecto consiste en varias actuaciones concentradas en diversos puntos y que podemos considerar que son independientes unas de otras, pretendemos abordar su ejecución, dada la situación presupuestaria en la que nos encontramos, por fases. Para ello hemos decidido impulsar en primer lugar la actuación que consideramos más prioritaria dentro de las glorietas estudiadas, que es la correspondiente a Margalef —evito darle la denominación correspondiente en carreteras y, haciendo caso a su propuesta, la denomino glorieta de Margalef—, por un importe estimado de 1,5 millones de euros. Por este motivo, se ha preparado en la Dirección General de Carreteras un estudio que permita segregar el proyecto de esta primera actuación.

Quiero referirme a otra serie de actuaciones que afectan a la provincia de Lleida y que se refieren a la conservación, explotación y seguridad vial. Como sabe su señoría, hemos previsto un presupuesto en el ejercicio 2013 que asciende a 14,81 millones de euros. Me refiero a este presupuesto importante porque son actuaciones que estamos llevando a cabo y que tienen incidencia en la seguridad vial.

Quiero reiterar el esfuerzo que estamos haciendo para regularizar la situación que nos hemos encontrado. Usted ha hablado de herencia, pero yo le quiero hablar de una muy concreta, que es la herencia de la conservación integral. A finales de 2011, nos encontramos con que uno de los cinco sectores que afectan a la provincia de Lleida no tenía contrato, y durante el primer trimestre del año 2012 finalizó el periodo de vigencia de otro de ellos. Nosotros hemos impulsado este importante contrato de conservación integral. Durante el año 2012 hemos priorizado la regularización de estos contratos de conservación integral, aprobando además un modelo de contratación de conservación que permita optimizar los recursos presupuestarios.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cunillera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 32

La señora **CUNILLERA MESTRES**: Señor Niño, en este tema no me voy a enzarzar ni en herencia ni en actualidad ni en nada, porque, sinceramente, no me parecería decente suscitar esa pelea, que tanto molesta a los ciudadanos y a mí misma, cuando estamos hablando de un sitio en el que en cuatro años y medio ha habido 17 víctimas mortales. Presenté esta pregunta el día 13 de septiembre, porque en el mes de agosto del año pasado, en esa rotonda de Margalef, hubo un accidente una vez más con una víctima mortal. Hubo entonces declaraciones muy desafortunadas respecto a que la culpa era del que no era prudente en la carretera y hubo un movimiento de los representantes políticos de la zona de todos los partidos que daba un grito de basta ya, no podemos consentir más esto. Es más, el alcalde de Juneda, que no es de mi partido, lo puedo decir con toda tranquilidad, dijo: Si hace falta, revisemos ese proyecto. Necesitamos cualquier medida válida para que esto no se vuelva a repetir. Eso quedó en el olvido. No le quiero contar la cantidad de reuniones de instituciones de todo tipo que ha habido. Allí ha ido todo el mundo pidiendo una entrevista a la ministra de Fomento, lo que, efectivamente, ha recibido la llamada por respuesta. Yo les presenté a ustedes una pregunta por escrito —fíjense qué curioso, tiene fecha de 31 de julio del año pasado, pero entra en el Congreso el 10 de septiembre— a la que me contestaron que estaba en trámite de información pública, que luego tendrían que hacerse las alegaciones y luego se haría el proyecto constructivo. Esto, que tiene un trámite largo, como todos sabemos, me motivó a presentar esta pregunta. Entre medias tuve la oportunidad de hablar con el subsecretario de su ministerio, con ocasión de un evento en el que participamos los dos, y le dije: Esto no puede seguir de esta manera; los ciudadanos no se merecen que estemos emperrados en un proyecto que vale 5 millones de euros. Efectivamente, este quizás sea un tema menor en relación con lo que ha explicado usted en la anterior pregunta, pero no lo es ni para los que han sido víctimas ni para aquellos que vivimos muy cerca de esos puntos de conflicto. Escribí al subsecretario y le dije: Busquemos una alternativa, busquemos algo que dé tranquilidad a todos aquellos que pasan por esa carretera más habitualmente que yo, que también paso y por eso la conozco perfectamente. Recibí la llamada por respuesta. Es evidente que aquí ha habido muchos movimientos. Por un lado, me dicen lo que me dice usted hoy: Estamos haciendo un proyecto. Luego me dicen: Vamos a estudiar si podemos hacer una cosa más rápida. En el mes de diciembre le dije al subsecretario por escrito: Estamos dispuestos a colaborar para encontrar este tipo de solución. A los dos días me encontré otras declaraciones, esta vez del diputado que representa el grupo del Gobierno, diciendo lo que usted me ha dicho, o sea, lo que usted me ha dicho ya lo había dicho en la prensa el diputado del Partido Popular. Póngase usted en la piel de estos alcaldes, de estos consells comarcals, de los que utilizamos esa carretera. ¿A quién creo? ¿Qué me creo? Me dicen: Vamos hacer una obra de mejora. Pero me han dicho por escrito que todavía no tenían en el pensamiento el proyecto constructivo. ¿Han hecho el proyecto constructivo desde septiembre hasta ahora? ¿Con qué plazos?

Señor Niño, se lo digo de verdad, la medalla para usted, se la regalo, no la quiero, porque en este caso nadie debería aspirar a medalla, nadie debería ni siquiera pensarlo. No nos merecemos que se juegue otra vez con esta historia. Señor Niño usted tiene que decir hoy no a mí —porque usted me dice que lo van a hacer, yo hago que me lo creo y, si no, ya volveremos a hablar de este tema— sino a estos ciudadanos, a los familiares de esas víctimas, a toda esa gente que esto no va a ser así otra vez. Es muy contradictorio. He traído toda la prensa, aunque les ahorro su lectura. No tendríamos que volver a escuchar que ha habido una víctima mortal porque la gente no es prudente conduciendo. No puede ser. Si en cuatro años y medio ha habido 17 víctimas, esto es algo más que un despiste o algo más que 17 despistes. Señor Niño, díganos plazos, díganos cómo lo van a hacer. Estamos dispuestos a colaborar, se lo hemos dicho al subsecretario por escrito y quedará hoy reflejado en el «Diario de Sesiones». Espero que no se vuelva a hacer propaganda con esto, porque quienes están allí no se lo merecen y nosotros deberíamos ahorrarnos la tentación de caer en la trampa de hacer campaña con un tema tan delicado como éste.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, comparto con usted, como le he dicho al principio de mi intervención, la preocupación por la seguridad vial. Creo que es lo más importante que hay que hacer desde la Dirección General de Carreteras. Durante los últimos años se ha hecho un gran esfuerzo a nivel nacional en todo lo relacionado con la seguridad vial y el número de accidentes. Yo le he dado la solución. Hay un proyecto que estaba redactado y le he dicho con absoluta honestidad que no podemos llevarlo a cabo por las dificultades presupuestarias. **(La señora Cunillera Mestres: Por tanto me engañaron en la respuesta escrita)**. Lo que estamos haciendo es segregarlo del proyecto, que tiene un presupuesto de 5 millones de euros, y hacer un presupuesto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 33

estimado de 1,5 millones de euros. Una vez que el proyecto esté realizado, lo vamos a contratar. Eso es lo que vamos a hacer. Vamos a caminar en esta dirección y le garantizo que para el Ministerio de Fomento esta es una actuación prioritaria y que vamos a llevar a efecto. **(La señora Cunillera Mestres: Como todas).** Vamos a hacer ese proyecto segregado y licitaremos las obras tan pronto como tengamos el proyecto. **(La señora Cunillera Mestres: O sea, que no hay proyecto).**

— DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA GONZÁLEZ VERACRUZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE PLANES DEL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LOS SOTERRAMIENTOS PENDIENTES EN LA REGIÓN DE MURCIA. (Número de expediente 181/000745).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura con el número 15 en el orden del día. Para formularla, tiene la palabra la diputada doña María González Veracruz. **(La señora vicepresidenta, Esteller Ruedas, ocupa la Presidencia).**

La señora **GONZÁLEZ VERACRUZ**: Me sumo a los buenos deseos para el secretario general de Infraestructuras y a la bienvenida a esta Comisión.

La pregunta que quiero formularle, tal como está redactada, es la siguiente: ¿Cuáles son los planes que tiene el ministerio para los soterramientos previstos en la Región de Murcia? Sabe usted, por su trayectoria, que mi región vive un agravio histórico, con un ferrocarril aún del siglo XIX, y que hoy parece, según algunos de los acuerdos alcanzados, que se dan pasos atrás. Sabe usted que en diversas ocasiones el Gobierno del Partido Popular —en primera persona Valcárcel— ha cedido ante otros y de ahí viene la trayectoria del AVE a la región, que me gustaría oír de su boca que llegará en 2014. Así estamos. Me gustaría saber qué sucede con el convenio de 2006 y cuáles son los planes previstos para los soterramientos en Murcia, en Cartagena, en Alcantarilla y en Lorca, puesto que, por informaciones recientes bastante confusas, parece que se van a ver alterados.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Esteller Ruedas): Para contestar, tiene la palabra el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, como usted conoce, la integración del ferrocarril en la Región de Murcia, concretamente en las ciudades de Murcia y Cartagena, se está desarrollando a través de dos sociedades de integración constituidas, en las que participan los ayuntamientos respectivos, la Región de Murcia y el Ministerio de Fomento, a través de ADIF. Seguramente también conoce que el modelo de integración del ferrocarril en las ciudades con cargo a los aprovechamientos urbanísticos es un modelo que actualmente no es viable. Ustedes ya lo saben, pero algún dato les voy a dar a continuación. Este modelo, que en su momento, cuando se pensó, podía tener sentido, porque las circunstancias económicas y urbanísticas en este país eran otras, se basaba en que las sociedades tenían que buscar la financiación y endeudarse para realizar estas obras, tanto ferroviarias como urbanísticas, estableciéndose la devolución del crédito tras la venta de las parcelas que se obtenían de la operación. En la actualidad, como todos son conscientes, es difícil tanto la obtención de la financiación como la venta de las parcelas, lo que hace difícil la operación. Por este motivo, en los últimos consejos de administración de estas sociedades —me estoy refiriendo a las sociedades de Murcia— se ha acordado un plan de etapas para asegurar la llegada de la alta velocidad.

En el caso concreto de la ciudad de Murcia, se estableció una primera fase que asegurara la llegada en superficie a la estación del Carmen. Saben que este modelo es el que se ha utilizado en otras ciudades, como Valladolid, con la llegada del AVE, como Valencia, con la llegada del AVE, o como Palencia, cuando llegue el AVE a la ciudad. Posteriormente, hemos recibido la solicitud de la Región de Murcia de que la llegada de la alta velocidad se realice no en la estación del Carmen sino en una estación a ubicar a la entrada de la ciudad, en la zona conocida como Los Dolores. En la actualidad estamos estudiando esta propuesta de ubicar la estación en Los Dolores, propuesta que hemos recibido tanto del ayuntamiento como de la comunidad autónoma; la estamos analizando tanto desde el punto de vista de la planificación ferroviaria, como desde el punto de vista de la prestación del servicio y desde el punto de vista urbanístico. Además, hay que tener en cuenta, como todos conocen, el compromiso del Ministerio de Fomento para que el ancho UIC se pueda implantar en el corredor del Mediterráneo, lo cual tiene que permitir la llegada a Murcia y a Cartagena en 2016 y, dentro de Murcia, a la zona de Nonduermas, donde existe una estación de mercancías. Esto tiene también implicaciones para la ciudadanía. Por tanto, estamos finalizando el estudio de la propuesta y todavía no se ha tomado una decisión, insisto, decisión que el ministerio tiene voluntad de tomar conjuntamente con el ayuntamiento y con la comunidad autónoma.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 34

En el caso concreto de Cartagena, en la actualidad se está redactando el proyecto básico de remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Cartagena y una vez que estén definidas las fases correspondientes podremos avanzar en los proyectos constructivos.

En definitiva, el compromiso del Ministerio de Fomento y del Gobierno es que la alta velocidad llegue a la Región de Murcia en el plazo más breve posible.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Esteller Ruedas): Señora González.

La señora **GONZÁLEZ VERACRUZ**: La verdad es que con la última frase —en el plazo más breve posible— me acaba usted de desilusionar, porque esperaba que al menos se comprometiera con 2014.

Los vecinos de Murcia han luchado mucho por la llegada del soterramiento a mi ciudad, la ciudad de Murcia, que es la séptima por área metropolitana de nuestro país —Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Zaragoza, Málaga y Murcia—. Les invito a usted y a la ministra a pasear, como hicimos hace poco nuestro portavoz, el señor Simancas, y yo, por el centro de Murcia y a ver las vías. De esta forma visualizarán e interiorizarán el problema que viven la séptima ciudad de nuestro país y un gran número de ciudadanos, con lo que eso supone. Le digo esto porque los acuerdos no se pueden romper unilateralmente. Tengo aquí la moción conjunta ratificada en febrero de 2013 por todos los grupos políticos en el Ayuntamiento de Murcia, insistiendo, como lo hace esta diputada y su grupo, en que se cumplan los objetivos que se marcaron en el convenio de 2006. ¿Por qué? Porque en esa lucha de la plataforma de soterramiento y de los vecinos de la ciudad de Murcia, que quiero reconocer aquí públicamente, siempre se había tenido la esperanza de la llegada del AVE. Ahora, cuando parece que el AVE llega, aunque con más lentitud de la que a nosotros nos gustaría, hay otros motivos, mayoritariamente económicos, según lo que usted me relata —yo creo que hay motivos de falta de prioridad política—, por los que el AVE llegará, pero sin estar comprometidos los plazos y los planes en materia de soterramiento. A nosotros esto nos parece irrenunciable, de sentido común, de justicia. No solo hablamos de los peligros y los perjuicios que supone una vía cruzando una ciudad, sino de falta de desarrollo de un urbanismo diferente e incluso de algo tan sencillo y tan transformador como que el tranvía del centro de la ciudad pueda llegar al principal hospital, al hospital de la Arrixaca. Este es solo un ejemplo de lo que supone una vía que está siendo una barrera en medio de la ciudad. Es de justicia y por eso le pido el compromiso de su ministerio con mi región, como lo tuvo el anterior Gobierno central.

Le quería hacer varias preguntas, aparte de una reflexión rápida sobre la propuesta de la estación provisional de Los Dolores, puesto que me ha dicho que está en estudio. Primero, me gustaría saber cuál es el problema del protocolo que firmaron todas las administraciones, si es el 66 % que tenía que poner ADIF o el 26 % que tenía que poner la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Después entenderá porque le hago esta pregunta. Le hago esta pregunta porque la estación que prevén y que parece la opción que la Región de Murcia está poniendo encima de la mesa supondría, según el propio consejero, 65 millones de euros, ni más ni menos. Nuestra opinión es que no se puede invertir ni un euro más en un proyecto que no sea definitivo —¿o es que esa estación es definitiva?— ni se puede invertir un euro más si no es para el soterramiento, para cumplir un compromiso histórico y para acabar con un agravio con la Región de Murcia que no se puede permitir. Como ve, las preguntas son varias. Queremos saber, en todo caso, quién financiaría esos 65 millones de euros para la estación. ¿Sería provisional o sería definitiva? ¿Qué sucede realmente con el compromiso del 66 % de Fomento y el 26 % de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia?

Le quería decir dos cosas sobre la estación de Los Dolores. La primera es que esta estación no resolvería la conexión que necesita la Región de Murcia, porque le estoy hablando de la capital de una provincia que necesita conexiones con Andalucía, con el resto de España y con Europa por su carácter exportador y por el problema económico que tiene, entre otras cosas, por la falta de planificación. Como sabe, con la estación provisional de Los Dolores no se puede hacer la conexión con Almería. Si además llegara ahí el corredor del Mediterráneo, nos encontraríamos con el absurdo de que los trenes de mercancías pasarían por el mismo centro de la ciudad, algo que me parece de otro siglo. Todo esto, con el agravante de que el Gobierno de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia —se lo digo por si no le ha informado el portavoz de Fomento, que también es de la región, es cartagenero— ni siquiera ha valorado el ofrecimiento del alcalde de Beniel para que se utilice de forma provisional su estación, que está recién construida y que se encuentra a 9 kilómetros del centro de la ciudad. Quiero dejar clara nuestra posición, que es que creemos que no tiene que haber ni un euro más, mucho menos en una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 35

situación como la nuestra, que no sea para el soterramiento y para planificaciones definitivas. Desde luego, la estación de Los Dolores no nos parece que sea aceptable como definitiva por los motivos que he expuesto.

Por último, quiero insistir en que hemos pasado de una especie de ley de claridad, en la que conocíamos los plazos y los proyectos, a una incertidumbre sobre Cartagena, que me gustaría que nos explicara. Ya me ha dicho que están trabajando en ello, pero quisiéramos tener más concreción sobre el plazo de llegada del AVE y sobre la previsión de soterramiento. También quisiéramos conocer la situación de Alcantarilla —hay dos propuestas encima de la mesa sobre las que no hay respuesta—, donde, como sabe, las vías pasan por el centro de la ciudad, por la calle Mayor. También nos interesan las actuaciones en el municipio de Lorca, que buena falta le hacen.

Termino diciendo que nuestra región, que históricamente ha sido dejada de la mano en todos estos proyectos, que sigue teniendo un ferrocarril del siglo XIX, no se puede permitir ni retrasos ni falta de cumplimiento de los acuerdos sino que necesita compromisos. Creo que los murcianos no pueden entender lo que está sucediendo, que es que al final todas las mayorías absolutas del Partido Popular en el Ayuntamiento de Murcia, en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y en el Gobierno Central son todavía una losa mayor para nuestra ciudad. La verdad es que Valcárcel ha sabido gestionar muy bien el victimismo cuando la culpa la tienen otros, pero cuando de verdad hay que resolver los problemas, como ahora mismo, es cuando se está viendo la falta de compromiso. Yo que soy una murciana que adoro mi tierra, quiero ante todo...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Esteller Ruedas): Señora González, debe ir terminando.

La señora **GONZÁLEZ VERACRUZ**: ...que se resuelvan los problemas, que mi ciudad deje de tener lastres del siglo XIX y que el Gobierno de España se comprometa con ella. Esto es lo que le pido en este momento.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Esteller Ruedas): Tiene la palabra el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Quiero volver a referirme a lo que ya he dicho, al problema que actualmente están teniendo las sociedades de integración que estaban constituidas. Le daré un dato que supongo que habrá escuchado ya alguna otra vez, porque lo ha dicho de forma reiterada la señora ministra. En este momento, las sociedades de integración tienen una deuda contraída con las distintas entidades de crédito de más de 1.000 millones de euros, que creo que es una cantidad suficientemente importante como para prestarle atención. Esta deuda hay que pagarla según vaya venciendo —por cierto, hay créditos que ya han vencido— o bien hay que renegociarla, y esto hay que hacerlo en la circunstancia por la que, como usted conoce, están pasando los bancos. Si el importe no se obtiene de la venta de los terrenos liberados con la operación, son los socios los que tienen que responder de la misma. Las sociedades de Murcia y Cartagena no son ajenas a este hecho. Quizá la única diferencia con otras sociedades es la deuda que tienen adquirida, que en el caso concreto de Murcia es de 3,37 millones de euros y en el caso de Cartagena de 1,11 millones de euros. Por esa razón, como conoce perfectamente, en el Pitvi nos hemos replanteado las actuaciones de integración en las ciudades y queremos llevarlas a cabo de otra forma. El objetivo es que el AVE llegue a todas las ciudades que no lo tienen —y he hablado de Granada, de Murcia, próximamente llegará a Alicante, etcétera—, porque los ciudadanos quieren tener un ferrocarril del siglo XXI y no uno del siglo XIX. Pero no podemos gastar lo que no tenemos, y hay que asegurar que las soluciones de integración pueden ser asumidas por las administraciones.

Su señoría se ha referido al protocolo del año 2006. Efectivamente hay un protocolo firmado en el que, por cierto, se reflejaban actuaciones por importe de 270 millones de euros, que, según los datos que tengo actualizados, ha ascendido a 370 millones de euros. Estamos hablando de una cantidad importante que tiene que ser financiable. Está muy bien que se haga un protocolo en el que se determine qué actuaciones hay que realizar, pero si estas no tienen un reflejo presupuestario y una financiación asegurada, serán muy buenas, pero se las lleva el viento. Las únicas actuaciones que se pueden ejecutar son aquellas que se pueden financiar, y en el caso concreto de Murcia, por la situación en la que se había firmado el protocolo, no lo eran. Se había previsto una cantidad por la obtención de las plusvalías que no se pudo obtener y las aportaciones de las administraciones que estaban previstas no están en el presupuesto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 36

En todo caso, quiero dejar claro lo que dicho en la primera parte de mi intervención, y es que nosotros estamos estudiando todas las alternativas posibles, que no estamos rechazando y no vamos a rechazar la ejecución del soterramiento en Murcia, porque entendemos que es una actuación que la ciudadanía reclama, pero en lo que sí estará de acuerdo conmigo su señoría es en que esta se debe llevar a cabo cuando las condiciones económicas lo permitan y cuando pueda ser asumida por las partes, porque mientras tanto, por mucho interés que tengamos no solamente en esta actuación de soterramiento o de integración urbana sino en el conjunto de todas las ciudades de España, tenemos que resolver un problema, que es cómo financiar las actuaciones, y hasta que el ministerio no tenga claro cómo hacerlo, no podrá llevarlas a cabo.

— **DEL DIPUTADO DON CELSO LUIS DELGADO ARCE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE IMPULSO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD ENTRE OLMEDO-LUBIÁN-OURENSE. (Número de expediente 181/000709).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Esteller Ruedas): A continuación se va a formular la pregunta que consta con el número 16 en el orden del día.

Tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Señor secretario general, aludía usted a que ya en el año 2000 conocía los proyectos ferroviarios, y es bien cierto, puesto que usted fue director general de Ferrocarriles desde el año 2000 hasta el año 2004 y antes había estado en una subdirección de planificación. Yo tuve el gusto de conocerlo en el año 2000, cuando yo era diputado en esta Comisión y he venido siguiéndole durante años. Usted y yo hemos visto las vicisitudes por las que han ido pasando los proyectos ferroviarios en estos años en los que hemos podido disfrutar de acontecimientos tan importantes como la puesta en marcha de la conexión de la alta velocidad con Córdoba y con Málaga; ya se había producido en el año 1992 con Sevilla; después vino la conexión de la alta velocidad con Valladolid, la conexión con Lleida y con Zaragoza, la conexión con Barcelona y ahora, finalmente, la de la frontera francesa. Además, en los próximos meses vamos a disfrutar, porque yo lo hago, de la conexión con Alicante. Este no ha sido un camino de rosas sino que en él ha habido décadas, bienios o quinquenios de prosperidad económica, de debilidad económica, en las que el país se ha visto en una encrucijada, ya que tenía que entrar en el euro, que salía de una gran crisis, con etapas de fuerte desempleo, etcétera. En este largo camino hemos construido una red de alta velocidad ferroviaria de la que en España nos sentimos orgullosos. Los gallegos, a los que yo represento como diputado por Ourense, llevamos mucho tiempo esperando esa ansiada conexión de alta velocidad ferroviaria que nos ponga, como usted decía, el tren del siglo XXI. Nos dijeron y nos prometieron que estaría en servicio en 2004, después que iba a estar en 2009, más tarde en 2012, y lo cierto y verdad es que estamos en el camino de conseguirlo.

No podemos dejar de hacer una valoración muy positiva del trabajo que está haciendo el Gobierno del Partido Popular, y la ministra Ana Pastor, porque en este momento, en estos años de enorme dificultad económica, hemos visto un gran esfuerzo en los presupuestos de los años 2012 y 2013. Para la provincia de Ourense se consignaron 701 millones de euros en los presupuestos del año 2012, aprobados en el mes de junio, y hace poco conocimos, mediante una respuesta parlamentaria, que se realizó una ejecución presupuestaria del 70 %, que en tan pocos meses nos parece un gran resultado. También se ha hecho un esfuerzo importante en los presupuestos del año 2013, en los que se consignó una dotación de 882 millones y de casi 497 millones en la provincia. Esto significa que el compromiso es inequívoco y que se están invirtiendo cantidades ingentes de dinero para intentar recuperar el mucho tiempo perdido por anteriores administraciones durante estos últimos ocho años.

En este contexto, señor Niño, siguen surgiendo dificultades —y seguirán surgiendo— técnicas y económicas, pero estamos construyendo la infraestructura para un siglo o siglo y medio, quizá para dos siglos, estamos haciendo una magna obra. Por tanto, desde la perspectiva del diputado que le habla, debemos intentar superar las dificultades que nos vayan surgiendo con auténtico realismo, pero también con perspectiva de futuro y buscando soluciones a los problemas que se nos vayan planteando. Aquí entran en juego fórmulas como las que la señora ministra de Fomento daba ayer en el Senado respondiendo a un senador. Si en un momento hay una dificultad económica y tenemos pendiente una actuación, debemos analizarla, debemos intentar buscar el consenso necesario para encontrar la solución adecuada. Debemos tener la ambición de futuro de pensar que por muy mala que sea la coyuntura económica en un determinado momento no va a durar eternamente y podemos hacer las obras y planificarlas con auténtica

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 37

eficacia. En este sentido, nosotros trabajamos y trabajaremos para conseguir este ansiado objetivo. Estamos persuadidos de la voluntad que tiene el ministerio de salvar todas estas dificultades. Indiscutiblemente, queremos que el AVE llegue cuanto antes a Madrid procedente de Galicia y queremos que lo haga con los mismos estándares de calidad que los demás AVE, porque no somos más que nadie pero tampoco menos. Pensemos que es una infraestructura para muchos siglos, para una gran etapa, que colocará a Galicia más cerca de Madrid, que hará más competitivo ese territorio y que hará una España mucho más vertebrada y más cohesionada.

Por todas estas razones, le pregunto cómo va a seguir impulsando el Gobierno de España la conexión de alta velocidad entre Olmedo-Lubián-Ourense.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Esteller Ruedas): Tiene la palabra el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Le agradezco su apoyo y aliento a las personas que bajo la tutela de la ministra de Fomento estamos llevando a cabo esta importante infraestructura. Esta es una infraestructura estratégica, y quiero recalcar que lo es porque vertebra el territorio, ayuda a la cohesión social, a mejorar las conexiones entre Galicia y las regiones centrales del país y yo diría que también ayudará a mejorar las conexiones, como ya ocurre hoy, aunque con tiempos de viaje no aceptables, con otras regiones del territorio español.

El proyecto AVE a Galicia está incluido entre los que forman parte de la Red básica transeuropea. La ministra de Fomento está impulsando de forma decidida que pueda obtener los recursos correspondientes de la Unión Europea. Quiero recalcar que el compromiso con esta importante infraestructura lo es también del presidente del Gobierno, que quedó plasmado cuando hace unos meses se comprometió a un determinado plazo para la llegada del AVE a Galicia, concretamente habló del año 2018. Creo que es el impulso más importante para esta infraestructura, que ayudará a que los gallegos estén más cerca del resto de los territorios de España. En el año 2012 —y voy a dar ya datos concretos de en qué ha consistido este impulso— se han licitado siete tramos de plataforma, que están ya en obras, por importe de 927,4 millones de euros. También se han licitado y adjudicado las obras de la estación de Zamora, concretamente la fase 1, por importe de 2,6 millones de euros, y se han licitado y adjudicado los contratos de suministro de materiales, traviesas, desvíos, carril, por importe de 100,1 millones de euros. En 2012 también se han consignado 1.130,2 millones de euros de diversos contratos que estaban pendientes de adjudicar desde el año anterior. En total, y este es un dato muy relevante, en el año 2012, en esta importante línea, se han adjudicado obras por valor de 1.927 millones de euros. La concreción para llevar a feliz término estas obras está en los presupuestos de cada año, y a este respecto quiero destacar que en el año 2013 ADIF va a destinar 889,7 millones de euros a esta línea, de los que casi 500 millones están en la Comunidad Autónoma de Galicia. Estamos trabajando, tal y como anunció el presidente del Gobierno, para que el AVE llegue efectivamente en el año 2018, y prueba de ello es que concretamente la provincia de Ourense, por referirme a Galicia, ha sido la primera en inversión ferroviaria en el año 2012, con una dotación algo superior a los 560 millones de euros; en el año 2013 será la segunda provincia de mayor inversión del ministerio, con una cifra que estimamos que va a llegar a los 534,4 millones de euros. A su vez, la provincia de Zamora será la quinta en inversión en el año 2013 —me refiero a Zamora porque está en el itinerario y para llegar a Galicia hay que pasar por allí—, con una dotación de 373 millones de euros.

Como le comentaba al principio de mi intervención, el AVE a Galicia es una infraestructura estratégica para la vertebración territorial y la cohesión social. Como indicaba muy bien anteriormente, ya hay siete comunidades autónomas que gozan de alta velocidad: Andalucía, Madrid, Cataluña, Valencia, Castilla-La Mancha, Castilla y León y Aragón. No queremos que ninguna región localizada en la cornisa cantábrica deje de estar conectada con el centro del territorio español. Dado que actualmente ciudades como Barcelona, Sevilla o Valencia gozan ya de AVE y, por tanto, de unos tiempos de viaje competitivos —concretamente el tiempo de viaje de Barcelona a Madrid es de dos horas y treinta minutos; desde Sevilla, dos horas y veinte minutos y desde Valencia, una hora y treinta y cinco minutos, que son tiempos muy competitivos para que estos territorios estén interconectados—, Galicia no puede ser menos y hay que indicar, a título de ejemplo, que hoy la conexión de Madrid con Ourense se realiza en cuatro horas y cincuenta y un minutos, con Santiago en cinco horas y veintiséis minutos, con A Coruña en cinco horas y cincuenta y nueve minutos y con Vigo en seis horas y veintinueve, pero la nueva infraestructura de alta velocidad en la que estamos trabajando permitirá que las principales ciudades gallegas estén conectadas con Madrid en tiempos similares a los que existen actualmente con Barcelona, Valencia y Sevilla. Una vez

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 38

que estén completadas las obras, los tiempos de viaje entre Madrid, Ourense, Santiago, A Coruña y Vigo estarán en el entorno de las dos horas y diez minutos en el caso concreto de Ourense, de dos horas y cuarenta minutos en el caso de Santiago, de tres horas y cinco minutos en el caso de A Coruña y de dos horas y cincuenta y cinco minutos en el caso de Vigo. Quiero decir que aunque estos tiempos de viaje se van a lograr cuando la línea esté finalizada en su totalidad, dado que estamos trabajando ya de manera intensa en el conjunto de la misma, le puedo decir que los avances que se van produciendo a medida que vamos poniendo en servicio los diferentes tramos conllevan reducciones importantes en los tiempos de viaje, gracias a los trenes híbridos que actualmente ya circulan por esta línea ferroviaria, que han permitido hasta el momento una reducción de tiempos de viaje en torno a veinticinco o treinta minutos en los servicios entre Madrid, Zamora, Ourense, Santiago y A Coruña, y entre cincuenta y sesenta minutos en los servicios entre Madrid, Pontevedra y Vigo. Todos los ciudadanos españoles, como bien ha dicho, tienen derecho a desplazarse en las mismas condiciones de confort y rapidez, así lo creemos y por eso lo hemos incluido en el Pitvi, que es el documento de planificación en el que estamos trabajando.

En definitiva, y con esto resumo mi respuesta al señor Diputado, el AVE a Galicia es un compromiso del Gobierno y, por tanto, de la ministra y del equipo de personas que actualmente estamos en el Ministerio de Fomento.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA DE LA CONCEPCIÓN SANTA ANA FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE PAGO DE EXPROPIACIONES PENDIENTES DE EJERCICIOS ANTERIORES PARA LOS QUE SE PREVEÍA UNA PARTIDA EN EL MINISTERIO DE FOMENTO EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 2013. (Número de expediente 181/000752).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Esteller Ruedas): Pasamos a la pregunta número 18. Para formularla, tiene la palabra la señora Santa Ana.

La señora **SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señor Niño, bienvenido a esta Comisión de Fomento en calidad de secretario general de Infraestructuras. Permítame que, en primer lugar, le dé la enhorabuena por su nombramiento; lo hago con satisfacción en nombre del Grupo Parlamentario Popular y, por supuesto, también en el mío propio. Le deseamos los mayores éxitos, porque lo van a agradecer los ciudadanos de los distintos territorios.

La pregunta que le voy a formular tiene que ver con las expropiaciones pendientes de pago de ejercicios anteriores, sobre todo anteriores al presupuesto del año 2012. Creo que es de justicia señalar el escenario de partida que ustedes se encontraron cuando llegaron al Ministerio de Fomento. La situación no ha podido ser más desoladora, puesto que todos conocemos que la deuda que abarca todo el Grupo Fomento es de 40.000 millones de euros; se encontraron con obras paralizadas, con expropiaciones, que es el motivo de la pregunta, pendientes de pagar por valor de más de 700 millones de euros o con certificaciones sin abonar desde el mes de mayo del año 2011. Es una herencia lamentable de la que sabemos que se está saliendo con mucho esfuerzo y también a base de rigor y de seriedad, cumpliendo las responsabilidades que tienen ustedes encomendadas.

Creo que también es muy importante señalar el objetivo que se marca el Ministerio de Fomento de contribuir a la recuperación económica de este país promoviendo, a través de las infraestructuras, mayor cohesión social y mayor cohesión territorial, porque desde luego el potencial que tiene Fomento como generador de riqueza es algo indiscutible; pero hay que hacerlo, eso sí, bajo un estricto control del gasto. Por eso creo que son muy importantes los tres pilares que ustedes están barajando: continuar con ese esfuerzo inversor, hacerlo de modo paralelo a esa consolidación fiscal que necesitan las cuentas de nuestro país —ha dicho anteriormente el subsecretario de Fomento lo importante que es el saneamiento de las cuentas del ministerio—, y cumpliendo —como es de justicia— con el pago de las obligaciones pendientes de ejercicios anteriores. Estas deudas están contraídas con empresas, pero también, en el caso de las expropiaciones, se trata de pagos a pequeños propietarios, a familias que ven que ya no pueden utilizar los recursos de la tierra y que, sin embargo, tardan demasiado tiempo en cobrar ese dinero. Muchos de los tramos que han motivado esas expropiaciones que ahora está abonando el Ministerio de Fomento, sobre las que yo quiero que usted nos informe, vienen de los años 2004 a 2011. Creo que esta es una situación grave que genera muchísima injusticia. Quiero señalar, por ejemplo, que de esas obligaciones pendientes de pago de ejercicios anteriores, por lo que hace referencia a las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 39

expropiaciones, hay cifras realmente llamativas: 100 millones de euros en Galicia; 110 millones de euros en Cataluña; 185 millones de euros en Andalucía. Son cantidades muy importantes a las que ahora hace frente el Ministerio de Fomento.

En estos momentos, no tengo más remedio que acordarme de las declaraciones que hacía en esta misma Comisión —ya no se encuentra aquí, pero estoy convencida de que se lo transmitirán sus compañeros del Grupo Parlamentario Socialista— el señor Simancas, cuando ya en el año 2010 los miembros del Grupo Popular en esta Comisión alertaban de cómo estaba creciendo esa deuda por impago de las expropiaciones. Voy a leer el «Diario de Sesiones» en el que se refleja la contestación del señor Simancas. Decía: Si hay algo por lo que se distingue el Ministerio de Fomento en el sector de la construcción en estos momentos es porque cumple con los plazos de pago. Esto es lo que decía el señor Simancas cuando el ministro de Fomento era el señor Blanco. Hoy tengo que decir al Grupo Parlamentario Socialista que si alguien está cumpliendo precisamente con esas obligaciones pendientes de pago, insisto, con mucho esfuerzo y haciendo a veces malabarismos para sacar el escaso dinero que hay en los presupuestos, es, ahora sí, el Ministerio de Fomento, pero gobernado por el Partido Popular. Creo que pagar esas expropiaciones en tiempo y forma es una obligación social para con los ciudadanos, una obligación muy importante, porque no olvidemos que si no se hace así estamos ahogando la economía de esas familias que no tienen ninguna culpa de que la Administración no realice sus pagos.

Me gustaría conocer cómo se están efectuando los pagos de esas expropiaciones con esos 600 millones de euros presupuestados en el año 2012.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Esteller Ruedas): Para responder, tiene la palabra el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Gracias por sus deseos. Espero que con la ayuda de todos ustedes podamos llevar a cabo este complicado trabajo.

Con respecto a las expropiaciones, quiero indicar cuál era la situación el 1 de enero de 2012. En ese momento se debían más de 600 millones de euros por expropiaciones en carreteras, concretamente 715 millones de euros. Además, en la Dirección General de Carreteras había 6.735 expedientes pendientes de pago en materia de expropiaciones, y hay que tener en cuenta que estamos hablando de afectados, de personas con nombres y apellidos, de un número muy importante de ciudadanos españoles afectados por unas expropiaciones que no se habían pagado. En la mayoría de los casos estos expedientes correspondían a pequeños propietarios y los pagos pendientes eran del periodo comprendido entre 2004 y 2011. Muchos de los tramos que motivaron esas expropiaciones curiosamente eran de carreteras que ya estaban en servicio; es decir, se habían puesto en servicio tramos de carretera sin haber pagado a las personas a las que se les había expropiado, lo cual va en contra de un derecho que tienen todos los ciudadanos, que es que todo el mundo tiene que ser indemnizado si se le expropia. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Nosotros actuamos para normalizar una situación grave e injusta, porque creíamos que no se podía demorar por más tiempo el pago a los ciudadanos que han visto modificado su derecho de propiedad, subordinado a un fin de utilidad pública, como es la construcción de infraestructuras, y a los que no se les ha compensado por esa pérdida patrimonial que les ha supuesto que les expropian sus propiedades. Por ello, en los presupuestos de 2012 el Gobierno, haciendo un gran esfuerzo, por las circunstancias económicas que todos ustedes conocen, consignó dos partidas, con un importe total de 600 millones de euros, para atender a la mayor parte de las deudas pendientes por las expropiaciones durante el citado ejercicio. En cualquier caso, se trataba de atender aquellas expropiaciones más urgentes cuyo pago no se podía demorar más.

Quiero indicar que actualmente la Dirección General de Carreteras, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado del año 2012, ha tramitado la aprobación de la totalidad de los expedientes de gasto correspondientes al pago de expropiaciones por importe de 614.256.177 euros. Esto supone, como pueden comprobar sus señorías, un grado de ejecución presupuestaria del 102,1 % en relación con las anualidades previstas durante el citado ejercicio presupuestario para el abono de las expropiaciones. De esos 614,25 millones de euros, cuyo pago se ha aprobado en 2012, quiero indicar que a 1 de marzo de 2013 se habían abonado a sus legítimos propietarios 542 millones de euros, es decir, el 88 % del importe aprobado, quedando pendientes de hacer efectivos 72,25 millones de euros, que la Dirección General de Carreteras prevé que se podrán pagar en las próximas semanas. Me gustaría destacar públicamente el gran esfuerzo que ha realizado en los últimos meses el personal del Ministerio de Fomento en su conjunto, no solo la Dirección General de Carreteras sino otras unidades, tramitando miles de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 40

expedientes que se encontraban pendientes para que los ciudadanos afectados hayan recibido y estén recibiendo lo que es suyo y que les corresponde en derecho.

No quería dejar pasar esta oportunidad para indicar que a lo largo de este año 2013, hemos consignado partidas presupuestarias para atender deudas de ejercicios anteriores en materia de carreteras por un importe de 671 millones de euros, de ellos, 674 millones de euros en el capítulo 6 y 7 millones de euros en el capítulo 2. Se trata de pagos pendientes de ejercicios anteriores. Son pagos que deberían haberse realizado en el pasado y que corresponden en muchos casos a obras y también a expropiaciones de actuaciones que ya estaban puestas en servicio. Esto quiere decir que vamos a seguir pagando las expropiaciones que estaban pendientes. En concreto, tanto en construcción como en conservación vamos a saldar las siguientes deudas heredadas: en certificaciones finales de obra por el método alemán, 222 millones de euros; en reclamaciones de intereses de demora, 87 millones de euros; en revisiones de precios de obras, 222 millones de euros; en revisiones de precios de contratos de servicios, 16 millones de euros; en sentencias de intereses de demora, 14 millones de euros; en expropiaciones —quiero destacar las expropiaciones, porque todavía tenemos que seguir pagando deudas—, 43,8 millones de euros; deudas en los contratos de conservación integral, 59,1 millones de euros, y en suministro de energía —que es la cantidad a la que me refería anteriormente en capítulo 2—, 7 millones de euros. El compromiso del ministerio es hacer frente al importante volumen de deudas pendientes. Sobre todo es importante atender las expropiaciones que se han realizado. Como he indicado anteriormente, estamos haciendo un esfuerzo para que así sea y podamos compensar a las personas que han sido privadas de unas fincas, de un patrimonio que tenían dándoles lo que les corresponde.

— DEL DIPUTADO DON MARIO FRANCISCO JOSÉ FLORES LANUZA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE IMPULSO DEL CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO. (Número de expediente 181/000753).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 19 del orden del día. Para formularla, tiene la palabra don Mario Flores Lanuza.

El señor **FLORES LANUZA**: Señor secretario general de Infraestructuras, en primer lugar, quiero agradecerle su presencia y felicitarle por las contestaciones que está dando a esta Comisión en esta su primera comparecencia como secretario general.

Señorías, desde el pleno convencimiento de su necesidad y de su gran potencial, son muchos los años que venimos reivindicando el corredor mediterráneo. De hecho, la Comunidad Valenciana hizo un intenso trabajo social y político, junto con otras comunidades autónomas y regiones europeas, ante la Administración del Estado y ante las instancias de la Unión Europea para lograr que el corredor ferroviario mediterráneo fuera incluido en la Unión como eje prioritario y diferenciado de la Red transeuropea de transporte. Personalmente tuve la suerte de participar en esas gestiones desde el año 1996, primero como presidente de la Autoridad Portuaria de Alicante y luego como conseller de Infraestructuras, con multitud de viajes a Bruselas. Fue un trabajo que se vio culminado con éxito gracias a la inclusión del corredor en dicha red por la Comisión en octubre de 2011, pero este primer paso, imprescindible para toda la fachada mediterránea y para España, tenía que traducirse en realidades materiales en un momento especialmente difícil desde el punto de vista económico y presupuestario. He de decir con satisfacción que a ello se ha puesto desde el primer momento el nuevo Gobierno central del Partido Popular y el departamento de Fomento, al frente del cual está la ministra Ana Pastor. Había que combinar inteligencia e imaginación y me consta la colaboración de la actual Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, que dirige mi compañera Isabel Bonig, y del equipo directivo del Ministerio de Fomento en esa labor cuyo primer hito fue recoger en los Presupuestos Generales del Estado de 2012 unas partidas específicas identificadas como corredor mediterráneo. Es una labor que ha derivado en el proyecto de implantación del ancho UIC en el corredor ferroviario mediterráneo, que la ministra presentó el pasado mes de diciembre en Castellón y que supone una solución sencilla desde el punto de vista técnico, rápida desde el punto de vista temporal y viable desde el punto de vista económico.

Este proyecto combina obras en ejecución, como la variante de Vandellós, con la implantación del ancho ferroviario estándar entre Castellbisbal y Cartagena, con dos grandes compromisos políticos que nos gustaría, señor secretario general, que nos confirmara: la licitación de todos los tramos dentro de 2013 y la llegada del ancho estándar europeo a Castellón y Valencia en 2015 y a Alicante, Murcia y Cartagena en 2016. Es una primera fase imprescindible para un corredor que reúne casi el 50% de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 41

población, el 45% del PIB y la mitad del tráfico terrestre de mercancías de toda España. Sin duda esta primera fase de implantación de ancho UIC propiciará un incremento de actividad importante, que activará su rápido desdoblamiento, asegurando la participación de la inversión privada. Sin embargo, esta actuación no debe suponer una renuncia a un corredor ferroviario completo, que llegue hasta Algeciras y que tenga doble plataforma, por los beneficios que ello reportará a toda España. Estudios como los elaborados por la asociación Ferrmed, que usted conoce perfectamente, avalan su potencial.

Conocemos el compromiso del ministerio, como lo demuestra la firma el pasado 11 de marzo en Bruselas de un acuerdo entre la ministra de Fomento y los responsables de transporte de Francia, Italia, Eslovenia y Hungría, para crear la comisión ejecutiva del corredor ferroviario de mercancías número 6, que incluye Almería. Ya a finales de 2012 el Estado licitó la adecuación para tráficos de alta velocidad entre Moncofar y Castellón, en febrero se ha licitado el tramo de Castellbisbal-Vilaseca y hace unos días el tramo entre Castellón y Sagunto. Queremos que el ministerio siga en esa línea y nos concrete, si es posible, los plazos de la próxima licitación del tramo Sagunto-Valencia (Almussafes), del tramo Vandellós-Castellón o del nuevo acceso ferroviario al puerto de Castellón. Me disculparán, pero mi origen personal y profesional vinculado a los puertos me hace especialmente sensible a los mismos.

Señorías, estamos ante una de las infraestructuras claves para el futuro interés general y económico de toda España y Europa, una infraestructura que nos permitirá incrementar el transporte ferroviario de mercancías, asignatura pendiente en este país, con los grandes beneficios medioambientales que ello comporta, muy en sintonía con nuestra lucha contra el cambio climático. En definitiva, es una infraestructura que permitirá posicionar la fachada marítima mediterránea como polo logístico mundial y que sin duda generará riqueza para todo nuestro país, que es nuestro objetivo prioritario en estos momentos de crisis. Por todo ello, mi pregunta es: ¿Cómo está impulsando el Gobierno el corredor mediterráneo?

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, le agradezco, como a los que le han precedido en el uso de la palabra, sus deseos hacia mi persona como secretario general de Infraestructuras.

Quiero comenzar indicándole que el apoyo que el Gobierno ha dado al corredor mediterráneo no ha sido solo con palabras o declaraciones de intenciones o PowerPoint, sino que se ha traducido en importantes dotaciones presupuestarias y en avances considerables a los que me voy a referir a continuación. Entre los ejercicios presupuestarios de 2012 y 2013 hemos dotado a esta importante infraestructura —que su señoría se ha encargado de destacar en términos de participación en el PIB del transporte de mercancías— con 2.433 millones de euros. De ellos, en 2012 le dedicaremos 1.354 millones de euros de un total de 6.043 millones de euros de inversión en ferrocarriles, lo que representa el 22,4% de la inversión total en ferrocarriles del año pasado. En el año 2013, en el año presente, se mantiene este esfuerzo inversor, con 1.079 millones de euros, casi un 23% de las inversiones destinadas al ferrocarril, que para este año alcanzarán 4.705 millones de euros.

La implantación del ancho UIC en el corredor del Mediterráneo es un claro objetivo de este Gobierno y por tanto del Ministerio de Fomento, para superar la severa limitación que supone la operación de cambio de ejes en la frontera francesa, limitación que tiene consecuencias en términos de coste y en términos de tiempo. Hemos cumplido el compromiso de trabajar en la implantación del ancho UIC desde Castellbisbal a Valencia, Murcia y Cartagena, porque los trabajos, como comprobarán sus señorías, están en marcha en el conjunto del trayecto. Así, en el itinerario entre Castellbisbal y Tarragona, a finales del año 2012 se acabaron de redactar los proyectos y el pasado día 14 febrero ADIF licitó las obras. La inversión total que van a suponer estas actuaciones asciende a casi 300 millones de euros. Entre Vandellós y Almussafes, estamos redactando los proyectos y ya hemos licitado las primeras obras. Las actuaciones que estamos diseñando van a suponer una inversión total de 532 millones de euros. El pasado 4 marzo licitamos las primeras obras, que han sido las del tramo Sagunto-Castellón, que con una longitud de 32 kilómetros tiene una inversión de 63,4 millones de euros. Además, como adelanto a estos proyectos —su señoría se ha referido a ello—, ADIF licitó a finales del año 2012 las obras de renovación de vía y catenaria y las instalaciones de seguridad y comunicaciones entre Moncofar y Castellón, que afectan a una longitud de 20 kilómetros, que suponen una inversión de más de 58 millones de euros y que próximamente serán adjudicadas por el consejo de administración de ADIF. Finalmente, entre La Encina, Murcia y Cartagena, estamos redactando los proyectos, que supondrán una inversión de 404 millones de euros. Quiero destacar que en los presupuestos de este año 2013 se han incluido partidas por un importe total de 270

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 42

millones de euros, que pasará a desglosar a continuación. En la Comunidad Valenciana, la dotación prevista es de 110 millones de euros, que se desglosan en 70 millones de euros en Castellón, 20 millones de euros en Valencia y otros 20 en Alicante. En Cataluña, la dotación es de 150 millones de euros, que se desglosan en 100 millones de euros en la provincia de Barcelona y 50 millones de euros en la provincia de Tarragona. Para totalizar los 270 millones de euros, existen 10 millones que están sin regionalizar, porque son las partidas que hemos destinado para finalizar la redacción de los proyectos y otras operaciones relacionadas.

Quiero destacar, atendiendo también a su señoría, que es un experto en el ámbito de puertos, que estamos implantando el ancho UIC en las conexiones ferroviarias para que queden conectados los puertos del litoral mediterráneo. A este respecto, quiero dar la feliz noticia de que precisamente ayer se ha remitido al Boletín Oficial del Estado el anuncio del inicio de la información pública del estudio informativo del acceso ferroviario al puerto de Castellón, que se publicará en el boletín en los próximos días. En cuanto al puerto de Barcelona, quiero indicar que en septiembre de 2012 pusimos en servicio un acceso provisional en un tiempo récord de tres meses, con una inversión de 16 millones de euros, y que al mismo tiempo estamos trabajando sobre el acceso definitivo, tanto ferroviario como viario, y que estamos haciendo un gran esfuerzo para reducir el coste de una solución faraónica que nos habíamos encontrado; estamos reduciendo en más de 150 millones de euros el presupuesto estimado para ambas infraestructuras. La primera fase del proyecto estará redactada en las próximas semanas y procederemos a los trámites previos necesarios para aprobar estos proyectos. En los Presupuestos Generales del Estado de 2013 hemos consignado una partida de 60 millones de euros para comenzar las obras y quiero indicar que en la financiación de estas obras queremos contar con la aportación del puerto de Barcelona, del Fondo de redes transeuropeas y con préstamos que vamos a solicitar al Banco Europeo de Inversiones.

Dentro de este mismo corredor, quiero destacar el esfuerzo que ha realizado ADIF, que quiero agradecer públicamente desde aquí, y que ha supuesto la puesta en servicio de la línea de alta velocidad Barcelona-Figueras, que, en una longitud de 131 kilómetros, es el primer hito que hemos culminado dentro de este corredor mediterráneo. Supone la primera conexión ferroviaria transfronteriza en ancho internacional en España, de modo que ya contamos con una línea de ancho UIC apta para el tráfico tanto de mercancías como de viajeros, que hoy permite la conexión de Perpignan con Castellbisbal en Barcelona. Ha supuesto una inversión de más de 3.700 millones y muestra claramente el empuje dado por el Gobierno a esta importante infraestructura. Quiero recordar que en el año 2012 hubo que licitar las dos obras que quedaban para completar este itinerario —el montaje de vía entre Barcelona y Mollet y la estación de Girona—, que no estaban ni siquiera licitadas en diciembre de 2011, cuando la ministra llegó al Ministerio de Fomento. Gracias a su empuje, a los trabajos realizados y al empeño puesto por ADIF las obras han podido culminarse en el año 2012 y se han podido poner en servicio a comienzos de enero de este año 2013.

Este corredor del Mediterráneo no solamente tiene como objetivo actuaciones en el itinerario desde la frontera francesa hasta Almería. No hay que olvidar la importancia de las inversiones entre Antequera y Algeciras, concretamente los accesos al puerto de Algeciras. Por ello, quiero destacar la renovación de vía y la mejora de las instalaciones en el tramo Almoraima-Algeciras, que van a suponer una inversión de 70 millones de euros. El pasado 15 de febrero ADIF licitó la primera obra, con la que se realizará la renovación de vía en el entorno de San Roque, con una inversión de 14 millones de euros.

Aparte de las actuaciones de adaptación al ancho UIC en el corredor del Mediterráneo, quiero referirme a otras importantes obras que estamos llevando a cabo y que suponen una inversión notable. Quiero referirme concretamente a los tramos hasta Murcia y a los trayectos en Andalucía. En el caso concreto de los tramos hasta Murcia, a los que su señoría se ha referido, quiero destacar la inversión que estamos haciendo en los tramos entre Vandellós y Tarragona, con una longitud de 30 kilómetros y una inversión de 303 millones de euros que tiene pendiente, para la que hemos consignado 105 millones de euros en los presupuestos de 2013; entre La Encina y Almussafes, con una longitud de 94 kilómetros y una inversión pendiente de 503 millones de euros, y entre Monforte y Murcia, con una longitud de 80 kilómetros y 504,6 millones de euros. En el caso concreto de Andalucía, quedan por invertir todavía 5.137 millones de euros y estamos trabajando en las obras de plataforma entre Murcia y Almería, estamos redactando el estudio informativo entre Almería y Granada y estamos trabajando en la ejecución de las obras de plataforma entre Granada y Antequera, habiendo consignado 155 millones de euros en los presupuestos de 2013.

Como conclusión, quiero decirle a su señoría que el corredor del Mediterráneo ya no es una idea, sino que ahora son proyectos, obras concretas y por tanto realidades. Es la demostración clara de la prioridad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 43

que tiene esta infraestructura para este Gobierno. Es una infraestructura clave para el desarrollo económico de toda el área mediterránea, porque creará un itinerario continuo en ancho UIC que unirá la frontera francesa con los principales puertos y nodos de producción del Mediterráneo. Señoría, queremos que el corredor del Mediterráneo sea un éxito y no un proyecto vacío en el que se pierda el dinero de todos los españoles, como ha ocurrido en el pasado. Para lograr este éxito es preciso que la iniciativa privada se implique en parte en la financiación de estos proyectos y que las empresas que van a tener acceso a este importante corredor, me estoy refiriendo a aquellas empresas que aportan una participación notable a la productividad de este país, empresas petroquímicas, empresas automovilísticas, etcétera, se comprometan con esta importante infraestructura.

— **DEL DIPUTADO DON JAIME OLANO VELA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, EN SUSTITUCIÓN DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA OLGA IGLESIAS FONTAL, SOBRE VALORACIÓN DE LOS AVANCES DE LA AUTOVÍA A-8 DEL CANTÁBRICO EN LA PROVINCIA DE LUGO. (Número de expediente 181/000754).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día con el número 20. Para formularla tiene la palabra el diputado don Jaime Olano Vela.

El señor **OLANO VELA**: Señor secretario general, quiero iniciar mi intervención sumándome a las felicitaciones que ya le han trasladado los compañeros que me han precedido en el uso de la palabra. Le deseo suerte y los mayores éxitos en su nuevo cargo como secretario general de Infraestructuras.

Señor Niño, siendo el que le habla diputado por la provincia de Lugo, comprenderá el especial interés que tengo por la ejecución de una infraestructura tan importante para mi provincia y para Galicia como es la A-8, la autovía del Cantábrico. Señor secretario general, fue también en un mes de marzo, allá por el año 2004, cuando don Manuel Fraga y don Francisco Álvarez-Cascos, entonces presidente de la Xunta de Galicia y ministro de Fomento respectivamente, ponían la primera piedra de la autovía del Cantábrico en Galicia. Han transcurrido más de nueve años desde aquella fecha y tras el paso de los distintos ministros socialistas por el Ministerio de Fomento se han venido incumpliendo sistemáticamente las promesas de finalización de las obras. Dijeron que sería en el año 2009, más tarde dijeron que en el 2011 y finalmente abandonaron el Gobierno con la autovía sin finalizar, de forma que, una vez, más habrá de ser un Gobierno del Partido Popular el que finalice la construcción de esta importantísima infraestructura. Una vez finalizada, esta autovía será la conexión de Galicia con el resto de las comunidades autónomas de la cornisa cantábrica, con Asturias, con Cantabria y con el País Vasco, así como la vía de enlace con Europa a través del sur de Francia. En mi opinión, cuando se finalice la construcción de la transcantábrica podremos decir que Galicia está en situación de competir en condiciones de igualdad con otras comunidades autónomas. Sin duda, esta autovía traerá consigo un incremento del turismo y de las relaciones económicas y empresariales entre estas citadas comunidades autónomas, que tendrá un importante reflejo en el incremento del producto interior bruto de Galicia. A modo de pequeño ejemplo, le diré que recientemente se ha inaugurado una gasolinera en las proximidades de esta vía, a su paso por la localidad de Ribadeo, argumentando sus propietarios que la apertura se justificaba por el previsible incremento del tráfico de mercancías como consecuencia de la próxima finalización de esta autovía del Cantábrico. Me gustaría saber si comparte usted, en representación del Ministerio de Fomento, esta opinión sobre la importancia para Galicia de la autovía del Cantábrico.

Señor Niño, con la situación económica que se encontraron ustedes en el Ministerio de Fomento, como ya se ha dicho esta tarde en esta Comisión, con una deuda de más de 40.000 millones de euros, con la mayor parte de las infraestructuras sin pagar, a lo que habría que añadir los 600 millones de euros presupuestados en el año 2012 para el pago de expropiaciones derivadas de expedientes que en algunos casos databan del año 2004, resulta, a mi juicio, elogiable el esfuerzo presupuestario realizado en estos últimos quince meses por el Gobierno del Partido Popular para llevar a buen término la autovía del Cantábrico. Al hilo de esta última reflexión, me gustaría conocer cuál era la situación de esta obra cuando ustedes se incorporaron a sus actuales responsabilidades a principios del año 2012 y, si fuera posible, conocer el grado de ejecución presupuestaria de las partidas aprobadas para esta infraestructura por el anterior Gobierno del Partido Socialista, con un ministro lucense, el señor Blanco, al frente de la cartera de Fomento. En contraposición a esta situación heredada, me gustaría que nos indicase la cantidad invertida en la autovía del Cantábrico desde comienzos del año 2012, incluido, si es posible, el importe destinado al pago de las expropiaciones que el Gobierno anterior dejó sin pagar a los propietarios de los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 44

terrenos. Por último, y termino ya, me gustaría conocer cuáles son los plazos que maneja el Ministerio de Fomento para la finalización de la A-8 a su paso por Galicia, para poder trasladar este compromiso a los lucenses, un compromiso serio de un Gobierno serio y responsable, a diferencia de la cascada de fechas sucesivas que otros no dejaron de prometer y lamentablemente no cumplieron.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, muchas gracias por sus deseos.

Para el Gobierno, como bien conocen, es prioritario el desarrollo de la autovía A-8, por ser una infraestructura clave para la conexión de Galicia con la Red transeuropea de transporte y el resto de las comunidades y regiones de la cornisa cantábrica. A fecha 1 de enero de 2012 se encontraban pendientes de finalización tres tramos de la autovía A-8 en la provincia de Lugo: Lorenzana-Mondoñedo, Mondoñedo-Lindín y Lindín-Careira. Los tres tramos tienen un presupuesto de obras conjunto que asciende a 164 millones de euros, de los que a 1 de enero de 2012 se encontraban pendientes de ejecutar 88,23 millones de euros, es decir, aproximadamente la mitad de la inversión prevista. Por tanto, desde el inicio de la presente legislatura se han dispuesto los medios suficientes para concluir la inversión pendiente y poder abrir al tráfico este eje vertebrador tan pronto como sea posible. Durante el año 2012 y en lo que llevamos de 2013, es decir, en poco más de un año, el departamento que dirige la ministra de Fomento ha realizado una inversión destinada a la ejecución de esta infraestructura en la provincia de Lugo que asciende a 60,14 millones de euros, una inversión que en un solo año es más de la mitad de toda la inversión realizada en la anterior legislatura para el desarrollo de estos tres tramos. Este importante impulso inversor nos ha permitido en estos quince meses, por una parte, finalizar y poner en servicio el tramo Mondoñedo-Lorenzana el pasado mes de junio de 2012 y, en los tramos Mondoñedo-Lindín y Lindín-Careira, avanzar de forma decisiva en la ejecución de las obras en más de un 40% en el conjunto de ambos tramos, de forma que en la actualidad se encuentran ejecutados en un 78,9% el tramo Mondoñedo-Lindín y en un 73,5% el tramo Lindín-Careira. Ello nos va permitir en 2013 poner en servicio estos dos tramos que estaban pendientes para concluir la ejecución de la autovía A-8 en Galicia. Por tanto, señoría, el Gobierno valora muy positivamente los avances que se están realizando en el último año para el desarrollo de esta infraestructura.

En este sentido, en primer lugar, quiero resaltar el valor del importante esfuerzo inversor realizado en las circunstancias económicas en las que nos encontramos y de las que todos somos conscientes. En segundo lugar, ya que me lo ha solicitado su señoría, quiero indicar que durante el año 2012, solo en Galicia, ha sido necesario tramitar el pago de expropiaciones correspondientes a obligaciones de ejercicios anteriores que no fueron pagadas en su momento por un importe de 83,6 millones de euros, correspondientes en su totalidad a deudas de ejercicios anteriores, que a finales de 2011 ascendían a 100,11 millones de euros, que se referían a 16.775 fincas afectadas y cuyos importes, como he indicado en otra pregunta, están siendo abonados actualmente a sus propietarios. Este es el esfuerzo que están realizando el Gobierno y el Ministerio de Fomento en esta importante infraestructura, que sin duda alguna vertebrará Galicia y servirá para conectarla con las redes transeuropeas.

— DEL DIPUTADO DON CARLOS MARTÍNEZ GORRIARÁN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA, SOBRE EL PLAN DE MORATORIA PREVISTO PARA ALGUNAS INFRAESTRUCTURAS APROBADAS POR EL GOBIERNO ANTERIOR. (Número de expediente 181/000673).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última pregunta del orden del día, que es la que figura con el número 6. Para formularla, tiene la palabra el diputado don Carlos Martínez Gorriarán.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: En primer lugar, quiero excusarme por no haber podido asistir a su comparecencia inicial y a la del anterior compareciente porque estaba en otra Comisión, como suele pasar a los grupos pequeños, pero como la pregunta es autónoma no hay ninguna pega.

Es una pregunta quizás desusada, porque no le voy a preguntar si tienen ustedes actuaciones en marcha o presupuestadas o van a iniciar una actuación aquí o allá, en tal barrio o en tal ciudad o en tal comunidad autónoma, sino por una cuestión de política general, que además no tiene —se lo digo por si acaso— la menor doble intención. Lo que querríamos saber es si el ministerio tiene en marcha o ha previsto planes de moratoria de infraestructuras aprobadas por el anterior Gobierno. Es una cuestión que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 288

20 de marzo de 2013

Pág. 45

comentamos con la propia ministra en la Comisión y también en el Pleno, cuando se presentaron los Presupuestos Generales del Estado y en otras ocasiones, y que creemos que tiene su importancia, porque dada la situación de crisis, hay, por una parte, una tentación muy fuerte, que tiene que ver con la lógica electoral, de mantener planes de infraestructuras, y por otra parte, un deber de tener en cuenta que ahora no cualquier inversión, por popular que sea, es aceptable y que en algunas infraestructuras, quizás en las más populares, lo que ahora se impondría desde el punto de vista de la racionalidad es una moratoria, es decir, no suspenderlas *sine die*, no anular su realización, pero este año y quizás el otro y el otro y el otro, hasta que haya una expectativa real de salida de la crisis, hacer una moratoria de las inversiones. Efectivamente, hemos visto que, en la práctica, el ministerio y el Gobierno han llevado a cabo estas moratorias en algunos casos, sea en la cuantía o sea en los plazos, lo que querríamos saber y le pregunto es si el ministerio tiene un plan más articulado, más claro, más concreto que podamos conocer, primero, porque nos parecería adecuado, se lo quiero decir por adelantado —no venimos preguntando esto para luego reprocharle que hayan incumplido su palabra—, y segundo, para saber qué expectativas tienen para liberar presupuesto del Estado para otras inversiones que ahora nos parecen mucho más urgentes.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, en primer lugar, quiero indicarle de manera categórica que no existe ningún plan de moratoria de infraestructuras y mucho menos por el hecho de haber sido aprobadas por el Gobierno anterior. Lo que su señoría debe saber es que existe un plan de obras y proyectos que responde a las necesidades reales de los españoles y que se refleja en el Pitvi, que fue presentado por la ministra de Fomento el pasado mes de septiembre y que actualmente está sometido al trámite preceptivo de informe de impacto ambiental. La planificación, el proyecto, la ejecución, la conservación de las infraestructuras se realiza de acuerdo con este plan, con el Pitvi, que, como he indicado, está abierto a un proceso de consultas y cuyo desarrollo se hará respetando, como no puede ser de otra forma, las disponibilidades presupuestarias. Hasta la aprobación definitiva del Pitvi, lo que se está llevando a cabo por el Grupo Fomento es una priorización de las actuaciones inversoras, de acuerdo con los principios de austeridad y máximo rigor económico, que ya han sido enunciados de manera reiterada por la ministra.

Dentro de estos principios, ¿cuáles son las líneas concretas de actuación? Queremos completar los grandes ejes estructurantes y los itinerarios de la red; queremos finalizar los itinerarios ya comenzados con el objetivo de mejorar o cerrar el mallado de la red, tanto radial como transversal; queremos realizar la ejecución de los corredores multimodales de la nueva red de transportes terrestres, incluyendo la ejecución de accesos a varios puertos; queremos el refuerzo de las conexiones intermodales y la dotación de determinadas infraestructuras estratégicas, como son las conexiones transfronterizas. Estamos dando impulso a una recién creada unidad logística en el ministerio, que celebró una reunión el pasado 12 de febrero con representantes de las comunidades autónomas, que queremos que sirva de instrumento para facilitar la colaboración entre las distintas administraciones, con el objetivo de optimizar la logística y lograr que sea innovadora, sostenible y competitiva, asegurando la coherencia y coordinación de las principales actuaciones en materia de logística a escala nacional.

Este es nuestro compromiso y es lo que puedo decir sobre el plan por el que me ha preguntado.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les doy las gracias por su trabajo, especialmente al compareciente, don Manuel Niño, que ha debutado hoy con intensidad, con mucha información y con eficacia.

Se levanta la sesión.

Eran las ocho y cinco minutos de la tarde.