



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1996

VI Legislatura

Núm. 102

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENTE: DON JESUS POSADA MORENO

Sesión núm. 10

celebrada el miércoles, 6 de noviembre de 1996

ORDEN DEL DIA:

Preguntas:

	<u>Página</u>
— Inversiones previstas para la ampliación del aeropuerto de Altet, de Alicante, en el período 1996-2000, del señor Chiquillo Barber, del Grupo Mixto. (Número de expediente 181/000101)	2678
— Planes y fechas para la ejecución de la variante de la carretera M-340, a su paso por la ciudad de Nules (Castellón), del señor Peralta Ortega (Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya). (Número de expediente 181/000118)	2679
— Medidas adoptadas para garantizar el término de la conversión de la carretera N-III Madrid-Valencia en Autovía. Del mismo señor Diputado. (Número de expediente 181/000130)	2681
— Planes para el mantenimiento de la línea férrea Játiva (Valencia)-Alcoy (Alicante). Del mismo señor Diputado. (Número de expediente 181/000131)	2683
— Previsiones acerca de la adjudicación e inicio de las obras de la autovía Santiago-Aeropuerto de La Bacolla, de La Coruña, del señor Pérez Touriño (Grupo Parlamentario Socialista). (Número de expediente 181/000181)	2684

	Página
— Acciones en la Nacional VI para evitar accidentes mortales en la travesía de Guadarrama (Madrid), del señor De Luis Rodríguez (Grupo Parlamentario Popular). (Número de expediente 181/000200) ...	2685
— Previsiones acerca de la conexión de la N-III con la N-IV, concretamente en el tramo que va desde Atalaya del Cañavate hasta Manzanares, del señor Peralta Ortega (Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya). (Número de expediente 181/000208)	2686
— Previsiones acerca del proyecto conocido como Parque Central de Valencia en los terrenos actualmente ocupados por la Estación del Norte de dicha ciudad. Del mismo señor Diputado. (Número de expediente 181/000209)	2687

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

PREGUNTAS:

— **INVERSIONES PREVISTAS PARA LA AMPLIACION DEL AEROPUERTO DE EL ALTET, DE ALICANTE, EN EL PERIODO 1996-2000, DEL SEÑOR CHIQUILLO BARBER (GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO). (Número de expediente 181/000101.)**

El señor **PRESIDENTE:** Buenas tardes, señorías.

Vamos a empezar esta reunión de la Comisión, que tiene por objeto la contestación a ocho preguntas. Está con nosotros, para contestar a las mismas, don Joaquín Abril Martorell, Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, al que nuevamente damos la bienvenida en esta Comisión y le agradecemos su presencia.

Me dice el Diputado señor Chiquillo que ha hablado ya con don Ricardo Peralta, ya que, por tener que acudir a la Comisión de Economía y Hacienda, quisiera hacer él la primera pregunta. Como no parece que haya habido inconveniente, vamos a comenzar por la pregunta número 7, inversiones previstas para la ampliación del aeropuerto de El Altet, de Alicante, en el período 1996-2000, de la que es autor don José María Chiquillo, del Grupo Mixto.

Los tiempos de intervención, a modo indicativo, serían de diez minutos en la pregunta y cinco en la réplica.

Tiene la palabra el señor Chiquillo.

El señor **CHIQUILLO BARBER:** En primer lugar, quiero agradecer la presencia del secretario de Estado y la cortesía, tanto por parte de la Presidencia como del interpelado y, en particular, por parte del señor Peralta, por haber permitido la anticipación de esta pregunta por motivos de guión, en esta semana que todos tenemos muy agitada por las diferentes comisiones.

El texto de la pregunta es bien conocido, dice: ¿Qué plan de inversiones tiene previsto el ministerio para la ampliación del aeropuerto de El Altet en el período 1996-2000? En concreto, lo que más preocupa es la construcción

de la terminal de carga y la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aviones.

La pregunta se presentó en su día porque había ciertas dudas —que siguen sin despejarse— sobre cuál será el criterio de prioridad de las inversiones del ministerio respecto a este aeropuerto, que ha tenido una de las más importantes crecidas de viajeros, de tráfico aéreo, y pensamos que ese aumento, que supera los cuatro millones de pasajeros, sobre todo en las épocas estivales y de mucha actividad del aeropuerto de Alicante, por su importancia turística, merecería que se priorizaran esas inversiones, por parte del ministerio, con tal de mejorar la ampliación y el aeropuerto de El Altet, en Alicante, en su conjunto.

Pensábamos —y es lo que nos movió a hacer esta pregunta— que debíamos transmitir la preocupación existente en los sectores económicos de Alicante, con una vieja reivindicación, la de que este aeropuerto, que tiene, repito, un crecimiento muy por encima de la media de los aeropuertos del Estado español, tiene que tener un reflejo en las inversiones del Estado para darle mayor comodidad, mayor servicio y mayor seguridad. Sobre todo cuando está constatado, y así ha sido puesto de manifiesto por autoridades en la materia y por los sectores implicados, que hay un déficit de capacidad y de operatividad en dicho aeropuerto que aconsejaría priorizar esa inversión, porque pensamos que en la red regional, y por su marcado carácter turístico, tendría que darse un impulso inversor a esa obra, que desde Unión Valenciana consideramos prioritaria.

Hacemos esta pregunta con el convencimiento de que el ministerio va a compartir el criterio de que es una obra que debe ser prioritaria, pero nos gustaría que eso se plasmará, ya que hemos visto que en los presupuestos para 1997 hay una partida de poco más de 1.000 millones. Nos gustaría saber cuáles son las actuaciones que tiene previstas para los años 1998, 1999 y 2000 para hacer del aeropuerto de El Altet ese aeropuerto internacional de futuro y esa obra de infraestructura fundamental para que la provincia de Alicante, por su importancia turística, siga teniendo un aeropuerto de la talla y con los servicios, la seguridad y la comodidad que un aeropuerto moderno, de cara al siglo XXI, debe tener.

Ese es el motivo de la pregunta, y espero la contestación del secretario de Estado.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRA-ESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Muchas gracias, señor Presidente, por la bienvenida, y gracias también al señor Diputado por lo mismo y por su pregunta.

Como sabe el señor Diputado, estas inversiones no son directamente del Ministerio, sino del Ente Público Aeropuertos Nacionales, AENA, abreviadamente. Las inversiones que se desplazan hasta el año 1999, que es del que tengo datos, son inversiones previsibles. En cualquier inversión, todo lo que sobrepase el presupuesto del año en los presupuestos del Estado es una pura previsión, y lo que aquí sobrepasa es también una previsión, en este caso de AENA, que se registra en el PAIF, en el plan de actuaciones, inversiones y financiamiento.

AENA tiene unos ingresos casi suficientes para atender a sus inversiones, por lo que en principio nada queda relegado en el plan de aeropuertos de lo que fuese necesario, a juicio de AENA, por capacidad y demás motivos.

En este sentido, Alicante es un aeropuerto importante, es un aeropuerto turísticamente muy señalado para la Comunidad Valenciana, y no puede quedar atrás, vaya esa seguridad por delante.

En general, los aeropuertos con una pista atienden un tráfico muy superior al que se acaba de mencionar, y con dos pistas de suficiente longitud, o de longitud internacional, casi ningún aeropuerto mundial sobrepasa las dos pistas básicas, de despegue y aterrizaje. Otra cosa son las pistas complementarias o pistas con otro viento distinto del viento dominante.

En este sentido, el aeropuerto de Alicante, como tantos otros españoles, está bien atendido desde el punto de vista de la pista y, tal como ha señalado en su pregunta y en su intervención, en todo caso, necesita una serie de suplementos. Yo tengo aquí la relación de suplementos. Por lo que me han informado, se ha ampliado recientemente el edificio terminal, con lo cual el posible cuello de botella no viene por ahí; básicamente, lo que se amplía es la plataforma y unas adecuaciones de la pista.

Por otra parte, también existe una compleción del edificio terminal, con mobiliario y con otra serie de instalaciones que tampoco están terminadas.

Desde el punto de vista de las inversiones registradas para 1997, en la adecuación de la pista de vuelo figuran 150 millones, y en la ampliación de la plataforma de estacionamiento figuran 500 millones. El total de lo previsto en 1997 son 1.080 millones, y luego disminuyen las cifras, pasando en el año 1998 a 939 millones, y en el año 1999 a 485 millones, lo cual tampoco es definitivo, porque cuando se emprenden nuevos proyectos se siguen poniendo nuevas cifras para el futuro. En general, el año primero es el año con mayor presupuesto y luego va decreciendo.

Creo que ha existido otra parte de la pregunta, relativa a una preocupación por la terminal de carga. Esta actuación también se emprende, está en fase de proyecto, en su pri-

mera fase, y constan cifras —no en 1997 pero sí en 1998 y 1999— de 400 millones en 1998 y 485 millones en 1999.

No tengo más datos aquí, pero lo que sí tengo es la seguridad de que el aeropuerto de Alicante no va a ser desestimado, en absoluto, porque no existe razón alguna, ya que es un aeropuerto que, efectivamente, debe atenderse perfectamente, y porque AENA tiene fondos suficientes para hacer lo que se considera que se debe hacer, que coincide, más o menos, con la clase de cuestiones que han sido planteadas por el señor Diputado.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Chiquillo.

El señor **CHIQUILLO BARBER:** Simplemente, quiero agradecer la contestación y ratificar los datos que ha dado de las inversiones para 1998. ¿Ha dicho 932 millones? (**Asentimiento.**) ¿Y en 1999, 485? (**Asentimiento.**) Muchas gracias por la contestación.

— **PLANES Y FECHAS PARA LA EJECUCION DE LA VARIANTE DE LA CARRETERA M-340, A SU PASO POR LA CIUDAD DE NULES (CASTELLÓN), DEL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA). (Número de expediente 181/000118.)**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a la pregunta número 1, planes y fechas para la ejecución de la variante de la carretera M-340, a su paso por la ciudad de Nules, Castellón. Es autor de la pregunta, y tiene la palabra para formularla, don Ricardo Peralta, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

El señor **PERALTA ORTEGA:** En primer lugar, quiero agradecer al señor Abril Martorell su comparecencia en esta Comisión y felicitarle por su nombramiento, ya no tan reciente desgraciadamente, como secretario de Estado de Infraestructuras. Estoy convencido de que la condición de valenciano del señor Abril Martorell hará que, debido a su conocimiento a fondo por su dilatada etapa política como Diputado al servicio de la Comunidad Valenciana, le permitirá un conocimiento profundo de los problemas que nos afectan y, sin lugar a dudas, trabajará para encontrar la solución a los mismos.

En esta Comisión le voy a plantear diversas preguntas relacionadas con temas que afectan a la Comunidad Valenciana. La primera de ellas quiero aprovecharla para poner de manifiesto lo que yo estoy convencido de que todos los Diputados, y especialmente el señor Abril Martorell, han sido capaces de comprender: hay un error en la pregunta; no es M-340, sino N-340.

La variante de la Nacional 340 a su paso por la ciudad de Nules, en Castellón, es una reivindicación antigua por parte de dicha ciudad; una reivindicación que está fundada en una circunstancia tan grave como la alta siniestralidad que presenta esa carretera. Según los datos de los que dispongo, en los dos kilómetros de la travesía urbana de la Nacional

340, a su paso por Nules, en los años que van de 1993 a 1995, en tres años, se produjeron 106 accidentes. En los kilómetros, no ya de travesía urbana, sino dentro del término municipal, en ese mismo período de tiempo se registraron 22 accidentes con seis víctimas mortales y un número bastante superior de heridos. Por tanto, era una travesía muy problemática. Así fue reconocido hace ya muchos años por parte del propio ministerio, que en el año 1985 ya incluyó la ejecución de esa variante entre sus planes. Sin embargo, dicha variante no se ha ejecutado hasta el día de hoy. El 26 de julio de este año el Consejo de Ministros autorizaba la ejecución de las obras. Teniendo en cuenta lo que se señala en ese acuerdo del Consejo de Ministros, estaba previsto un presupuesto en torno a 3.000 millones de pesetas y un plazo de dos años para su ejecución. Por tanto, llegaría más o menos a finales del año 1998.

Sin embargo, en las últimas semanas se ha vuelto a despertar la inquietud entre los habitantes de esa localidad y entre sus instituciones representativas, en la medida en que las dotaciones que aparecen en los presupuestos para el año 1997 no parece que realmente se acometa esta importante obra en las condiciones que se requerirían.

Por esta razón, señor Abril Martorell, le pregunto, en concreto, qué planes y qué fechas tiene el Gobierno para la ejecución de la variante de la Nacional-340, a su paso por la ciudad de Nules.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Muchas gracias por su recuerdo personal; hemos compartido preocupaciones y problemas de la Comunidad Valenciana y ahora, aunque en distintas funciones, yo creo que los seguimos compartiendo. El problema de la variante de Nules viene de lejos, como se acaba de señalar. La verdad es que nosotros nos hemos encontrado con el problema sobre la mesa. Debido a esta preocupación por los accidentes que se produjeron, lo plantearon de nuevo recientemente el gobernador y el alcalde de Nules, y en la Dirección de Carreteras se actuó rápidamente. El proyecto en sí fue aprobado el día 18 de julio y, tal y como se ha señalado, se pasó a la aprobación del Consejo de Ministros (porque el montante de los 3.000 millones que se ha señalado supera el límite de los 2.000 millones que se pueden aprobar sin necesidad de que pase por el Consejo de Ministros), y fue aprobado el día 26 de julio. Eso indica al señor Diputado que efectivamente existe la preocupación y ha habido una notable diligencia en cuanto a esta cuestión.

El montante de los 3.059 millones, creo que ésta es la cantidad, es de licitación. En función de la baja con que acudan las empresas constructoras, el montante real será distinto, y una vez que se conozca ese montante real, se colocarán las anualidades, también en función de las dificultades, porque cuando no es una carretera limpia, sino que es una variante y una circunvalación de una ciudad en general, existen unos problemas que a veces no son fáciles de resolver y, por tanto, también influyen en el plazo.

Nosotros pretendemos que esté en el plazo de dos años, aunque no lo podemos garantizar por las razones que acabo de decir, y cuando se efectúe la adjudicación se dispondrá de las anualidades correspondientes.

Yo no tengo aquí el anexo de inversiones, pero ya se sabe que el anexo de inversiones no es vinculante, las cifras son indicativas, pero se hace tal número de licitaciones, de adjudicaciones y de compromisos, que el montante para cada proyecto específico se va regulando continuamente, en función de las retenciones de crédito que efectúa la inspección, por la Dirección General de Carreteras.

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

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señor Abril, es verdad que éste es un problema que viene de lejos y que ustedes se encontraron planteado, me imagino que como tantos otros, pero ésa es su responsabilidad al asumir el Gobierno. Desde luego, en relación con esa responsabilidad es como se les va a juzgar a ustedes. No podemos estar juzgando indefinidamente a quienes tuvieron gobierno anteriormente y a los problemas que les dejaron a ustedes por su inoperancia, por sus errores o por la política que llevaran a cabo.

Hoy el problema lo gestionan ustedes, y es verdad que el 18 de julio ustedes aprueban un proyecto por 3.059 millones, es verdad que el Consejo de Ministros del día 26 de julio acuerda la ejecución de ese proyecto, pero, señor Abril Martorell, desde entonces hasta ahora no se ha hecho nada; no se ha hecho nada. Yo le hago una pregunta muy concreta: si desde el 18 de julio hasta hoy han transcurrido tres meses y medio, casi cuatro meses, dígame exactamente en qué situación se encuentra este proyecto. Es un proyecto muy concreto. No se trata de hacer una obra faraónica. En definitiva, son 3.000 millones de pesetas y es una variante muy corta. No me diga usted que el anexo de inversiones no es vinculante. Evidentemente, no lo es, pero sí es indicativo, y desde ese carácter indicativo lo que aparece en el anexo de inversiones ha suscitado inquietud en cuanto al cumplimiento real de los términos en los que se anunciaba.

Yo le insistiría en que, si en este momento no me puede decir usted cuál es el montante del proyecto real, final, porque eso depende de otras circunstancias, pero sí me puede garantizar que es voluntad y es compromiso del ministerio que estas obras se lleven a cabo en un plazo determinado. Porque la ejecución también depende de la cantidad de dinero que se ponga, y eso lo conoce perfectamente el señor Abril Martorell. Si sólo se ponen 100 millones, se hacen obras por 100 millones; si se ponen 1.000 millones, se hacen por 1.000 millones; y si se ponen 3.000 millones esta obra se podría terminar en el plazo de un año. Depende del dinero que se ponga.

Pediría al señor Abril Martorell, que conoce este tema perfectamente, que intente pronunciarse con claridad; con la claridad que requiere un problema que se arrastra de antiguo y que estoy convencido de que le preocupa a él tanto como a las autoridades y al conjunto de ciudadanos del país.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Comprendo que corresponde parlamentariamente apretar. De manera que estoy dispuesto a ser apretado.

He dicho que la licitación está prevista en fechas inmediatas y ése es el compromiso que tengo. Preparar la licitación no es una cosa simple. Tenemos en trámite muchísimas cosas. Esta entra con bastante prioridad y la verdad es que la tenemos prevista en fechas próximas. Como ha insistido el señor Diputado, para mí es prioritario. Pero, por si no lo fuera para mí, no hace más de dos días tuve la visita también, bastante presionante, del presidente de la Diputación de Castellón, que insistió hasta la saciedad en este mismo problema. Por tanto, me veo urgido desde varios puntos, aparte de estar urgido por la conciencia, como es natural, y ¿qué más puedo decir? Lo vamos a hacer con la máxima diligencia posible.

No he hablado para nada del Gobierno anterior. Me he limitado a decir que habíamos recibido este problema y que la mejor prueba de que le damos la importancia que tiene —no sé si tanta como el señor Diputado, pero bastante— es que rápidamente, para lo que son los tiempos administrativos, se aprobó el proyecto. Creo que es una prueba de que tenemos interés y prioridad. No sé dar más esta tarde. Espero dar más en el futuro.

— **MEDIDAS ADOPTADAS PARA GARANTIZAR EL TERMINO DE LA CONVERSION DE LA CARRETERA N-III MADRID-VALENCIA EN AUTOVIA, DEL SEÑOR PERALTA ESPAÑA (GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA). (Número de expediente 181/000130.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la segunda pregunta, que es también de don Ricardo Peralta, que se refiere a las medidas adoptadas para garantizar el término de la conversión de la carretera N-III, Madrid-Valencia, en autovía.

Tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: No es mi voluntad, señor Abril Martorell, pero voy a continuar apretándole, ya que ha dicho usted que ésa es la labor de la oposición.

Estoy convencido de que conoce usted también, aunque lleve poco tiempo, cuál es la labor del Gobierno, que es contestar con claridad, y a ser posible en términos satisfactorios, no a la oposición, sino a la realidad del problema, a las preguntas que se formulen en relación con los mismos. Le pregunto a usted por el final de la conversión en autovía de la N-III. Este es otro tema, señor Abril Martorell, por el que todos los Diputados valencianos en nuestra época parlamentaria nos hemos interesado no una, sino montones de veces, y en el que, por razones inexplicables, lo cierto es que su término se ha ido prolongando a lo largo de los años.

Finalmente, el problema era la travesía de las Hoces del Cabriel. El Ministro de Obras Públicas se empeñaba en determinados planteamientos, que eran contestados en las distintas comunidades autónomas, además con la peculiaridad de que la mayoría de las fuerzas políticas mantenían posturas distintas en cada comunidad autónoma.

Desde ese punto de vista, sin dejar de constatar, por ejemplo, que el Partido Popular de Castilla-La Mancha defendía el trazado por Cuenca, mientras que en Valencia el señor Zaplana defendía el trazado propuesto por el Ministerio de Obras Públicas, o el Partido Socialista mantenía posiciones distintas, en el caso del señor Bono, en Castilla-La Mancha y, en el caso de Valencia, con el señor Lerma, tengo que reconocer que, por nuestra parte, éramos críticos en las dos comunidades autónomas en relación con el trazado que se planteaba sobre las Hoces del Cabriel.

Nada más tomar posesión el actual Gobierno de la derecha en nuestro país, tomó el acuerdo de modificar el trazado sobre las Hoces del Cabriel. Nosotros saludamos esta decisión como positiva, desde un punto de vista medioambiental, y porque podía permitir desbloquear un trazado que estaba sometido a los tribunales y que ya va camino de eternizarse e impedir una de las exigencias a su vez de la terminación de la autovía, que era su carácter urgente.

La toma de esa decisión por parte del Partido Popular no sólo fue saludada por alguna de las fuerzas de la oposición, como por nuestra parte, sino que el propio Partido Popular optó por autojalearse enormemente en relación con este tema. Y, a raíz de su decisión, se montó un auténtico sarao en la localidad de Caudete, a la que acudió el propio Presidente del Gobierno, señor Aznar, junto con el ministro y con una importante representación de autoridades valencianas. En esa fiesta, el señor Aznar, aparte de referirse de nuevo a la política que había llevado el Partido Socialista en relación con esa infraestructura durante los años anteriores, se manifestó tan satisfecho que dijo: yo ya he cumplido mi parte. Ahora las empresas constructoras tienen que cumplir su compromiso y acabar la autovía en 1998. Aparte de celebrar el que a los cien días de tomar posesión se iniciaran las obras. Yo creo que esos cien días han transcurrido. No llevo la cuenta exacta, pero creo que han transcurrido o están a punto.

Lo último que yo conozco en relación con la autovía Madrid-Valencia, tramo Minglanilla-Caudete de las Fuentes, es que el pasado 19 de octubre se anunciaba expediente de información pública del estudio informativo y se daba un plazo de 30 días. En buena lógica, hay que deducir que las obras todavía no se han iniciado, con lo cual lo de los cien días quedaría como una declaración más de tantas que se han hecho en relación con esta N-III, y los valencianos ya hacemos uso de ese refrán tan clásico de que obras son amores que no buenas razones. Pero no sólo es que llevamos retraso en el inicio, sino que nos tememos que también se produzcan retrasos en el final. De hecho, las previsiones presupuestarias (ya entiendo, señor Abril Martorell, que no son vinculantes, pero en la medida en que representan algo en los presupuestos del año 1997 aparecen partidas hasta el año 1999) nos hacen temer que esas

declaraciones en torno al término de la misma en el año 1998 no sean realidad.

Como sobre este tema no creo necesario abundar en razones, simplemente espero que esté en condiciones de darnos una respuesta a un tema importante, no sólo para una ciudad, como pueda ser el caso de Nules. Este es un tema importante para una comunidad autónoma, importante desde el punto de vista del conjunto de comunicaciones del Estado. Por tanto, señor Abril Martorell, le preguntaría qué medidas han adoptado para garantizar que la N-III se convierta en autovía en noviembre de 1998.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Veo que mejoran sus condiciones parlamentarias.

La pregunta sobre la N-III a mí me viene muy de cerca porque, además de pensar —y lo pensaba como Diputado— que es una carretera que estaba relegada inexplicablemente para los valencianos, personalmente la sufro. Por tanto, no hay que conmoverme demasiado sobre este tema. La pregunta se refiere a qué medidas toma el Gobierno. Voy a hablar muy brevemente de las medidas que se toman y después voy al tema específico de las Hoces. Existe un cierto atraso en las obras de la variante de Utiel. Tenía una programación y ahora creemos que esta programación técnicamente puede estar concluida en marzo de 1997. La variante de Utiel se ha retrasado en parte por razones técnicas y en parte por razones organizativas. Eso tiene el interés de que ya se podría salir desde la ciudad de Valencia hasta el límite del tramo Minglanilla-Caudete. Cuando este Gobierno tomó posesión, estaba en ejecución el tramo Motala-Minglanilla, que es intermedio entre otros dos que faltan y éste se tiene previsto que entre en servicio en junio de 1997. Este tramo de Motala a Minglanilla se halla a su vez entre dos tramos, como sabe muy bien el señor Diputado. El de Atalaya a Motala ya lo adjudicamos con este Gobierno y la previsión que existe en el contrato con los constructores alcanza a octubre de 1998. El tramo Minglanilla-Caudete de las Fuentes está programado para noviembre de 1998.

¿Qué medidas toma el Gobierno? Puedo asegurarle que en la secretaría de Estado de nuestro ministerio se hace un seguimiento permanente de los cuatro tramos involucrados, contando como tal también la variante de Utiel. Le puedo asegurar que se hace este seguimiento y que tengo información puntual de lo que sucede.

Tramo Minglanilla-Caudete. Este tramo, tal como se resolvió en el convenio acordado el 12 de junio con la comunidad de Castilla-La Mancha, es como de 31 kilómetros (no tengo aquí los datos), de los cuales se retuvieron como válidos 16 kilómetros, y 15 kilómetros, en lugar de la variante propuesta anteriormente por el ministerio, se pasaron a una nueva variante que pasa próxima a la presa de Contreras. De manera que la obra de estos 31 kilómetros es un modificado —como se llama en el argot de esta materia— respecto de un trazado existente.

En los tramos comunes ya se está trabajando. Los tramos comunes son 16 kilómetros respecto de los 31. Es decir, en poco más de la mitad del trazado se está trabajando. Le invitaría al señor Diputado a que fuese por la carretera para verlo. No he tenido esa oportunidad, pero en cuanto disponga de un rato me acercaré.

En el trazado modificado, según la información que tengo, que no es especial para esta sesión, sino la mía de seguimiento, se han hecho las consultas previas, que se terminaron a mediados de septiembre; se ha hecho la redacción del estudio informativo, que se terminó a finales de septiembre; se hicieron la modificación del estudio informativo, que también estuvieron terminadas en septiembre; se hizo la aprobación técnica los primeros días de octubre y salió a información pública, para lo cual están previstos tres meses que abarcarían octubre, noviembre y diciembre. Esperamos que no lleguen a agotarse esos tres meses.

A partir de ese momento, está la declaración de impacto ambiental, que debería terminarse en enero, para lo cual estamos al habla intensamente con el Ministerio de Medio Ambiente, y la aprobación del estudio informativo. Esto contamos por ahora que esté terminado en enero, gracias a que le hemos dado una gran prioridad a este tramo precisamente y al cierre de la N-III. Normalmente el Ministerio de Medio Ambiente no puede evacuar todos sus informes en un plazo tan reducido. En este caso esperamos que así sea, precisamente porque lo estamos siguiendo.

En paralelo, previendo que podrá ser aprobado, para no perder tiempo desde el 1 de octubre se está redactando ya el proyecto modificado, cuya redacción podría tener que modificarse si en la declaración de impacto ambiental surgiese algún problema. Como digo, ese proyecto se está redactando desde el 1 de octubre y, según nuestro plan, terminaría el 30 de abril. La aprobación del proyecto modificado se tendría en el mes de junio y se empezaría la construcción de estas obras modificadas el primero de agosto de 1997. En virtud de ello, tal como se declaró por el Gobierno (no sé si en el evento que se acaba de mencionar o en otra ocasión), estaría terminado en noviembre de 1998, que es la fecha que seguimos sosteniendo.

Las obras del tramo común tenemos previsto acabarlas en julio de 1997 —es la mitad del tramo aproximadamente, como he dicho—, y de momento la previsión es que podríamos incluso anticiparnos unos días a ese fin de julio para la mitad del tramo, Minglanilla-Caudete de las Fuentes. Para la otra mitad seguimos sosteniendo, de acuerdo con todo el detalle que acabo de comentar brevemente, que estaría en noviembre de 1998.

En cuanto a la pregunta global, las medidas que tenemos son las de un seguimiento intenso de esta N-III, porque entendemos, al igual que el señor Diputado, que es un hecho inexplicable y que se le debe poner remedio. Por lo menos lo estamos intentando y creemos que lo conseguiremos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias, señor Abril Martorell, por su felicitación en cuanto a mi mejoría en condiciones parlamentarias. Créame sinceramente que de-

seo que su actuación como Secretario de Estado de Infraestructuras sea, si es posible, mejor que la que yo he conocido como Diputado de la oposición. Estoy convencido de que el celo que usted manifestaba como diputado de la oposición se traducirá en un seguimiento a fondo del funcionamiento de la Administración, incluso en los casos en los que usted lo dirija.

Quiero creer que, efectivamente, por parte del ministerio se está llevando a cabo un seguimiento a fondo de los trabajos que se han hecho. Desde ese punto de vista, tengo que constatar, utilizando sus propias palabras, que, en el tramo relativo a la variante de Utiel ya se produce un retraso que, según lo que ha dicho, se debe en parte a razones organizativas. Quiero creer que este tipo de causas no se van a producir en relación con los restantes tramos y que, en este sentido, se habrán adoptado las medidas oportunas sobre la base de ese precedente.

Le agradezco la invitación. Lo que ocurre es que me va a permitir que la posponga al término de las obras completas. Dice que será en noviembre de 1998. Quiero creer que podremos en ese momento acudir juntos a la inauguración de una carretera nacional autovía que una Madrid-Valencia, la primera y la tercera capital del Estado, que es una reivindicación, no sólo de los valencianos, sino del conjunto de los españoles desde hace muchos años.

— **PLANES PARA EL MANTENIMIENTO DE LA LÍNEA FERREA JÁTIVA (VALENCIA)-ALCOY (ALICANTE), DEL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA). (Número de expediente 181/000131.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la tercera pregunta. Planes para el mantenimiento de la línea férrea Játiva (Valencia)-Alcoy (Alicante). Es su autor el señor Peralta, del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Tiene la palabra.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Vamos a cambiar de infraestructura, pero es un tema también importante.

La línea Játiva-Alcoy, que permitiría enlazar Játiva con Valencia, tiene una gran importancia, desde el punto de vista de la estructuración del conjunto de comarcas del País Valenciano. Es una zona que conoce sobradamente el señor Abril Martorell, no sólo en su realidad actual, sino en su importancia histórica. Sobre el papel fundamental que han desempeñado las infraestructuras en relación con el conjunto del desarrollo industrial de determinadas comarcas del País Valenciano, en concreto la zona del Alcoyá, y es un motivo de preocupación desde hace años, en concreto desde el momento en que Renfe declaró deficitaria la línea Játiva-Alcoy, hace ya más de una década, el mantenimiento de dicha línea. Se ha venido sosteniendo hasta la fecha en virtud de un acuerdo que existía por parte de Renfe con la Generalitat Valenciana. Recientemente se reanudaron las negociaciones para renovar dicho convenio.

Y, en este punto concreto, los medios de comunicación hacían referencia a que, por parte del ministerio, no se daba una respuesta a las gestiones que se llevaban a cabo por parte de la Generalitat Valenciana. En esta situación, ¿qué planes tiene el Gobierno para el mantenimiento de esta línea férrea?

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Muchas gracias, señor Peralta, por la pregunta. No sé si podré contestarle ampliamente por lo siguiente. En primer término, reconozco que, como esta comunidad la conozco mejor que las restantes, sé que Játiva es una población importante. Incluso tengo entendido que estuvo a punto de ser la capital de la cuarta provincia de la división que en aquella época se hizo de Valencia. También sé desde siempre que Alcoy ciudad tiene una relación muy estrecha con la ciudad de Valencia. Por tanto, conozco que éste es un tráfico prioritario.

El Gobierno ha encontrado esta situación de *impasse* en el sentido siguiente. Primero, tengo entendido, por los datos que conozco, que el tráfico se está realizando; tengo entendido que esta línea forma parte de un paquete que se suspendió por acuerdo del Consejo de Ministros el 30 de septiembre de 1984; que se permitió el establecimiento de un convenio; que se sigue realizando este transporte con cambio de tren, si se va a Valencia, según tengo entendido, en la ciudad de Játiva, y también se me informa de que poco antes del cambio de Gobierno existían ciertas conversaciones que no concluyeron.

Lo único que puedo decir es que este tema lo conozco así, tomaré e investigaré el problema real y el sentido en que puede o debe tener una solución clara y distinta a la que yo me he encontrado. No solamente esto, precisamente esta mañana he vuelto a comentar este tema con el subdirector de Planeamiento de Infraestructura Ferroviaria preguntando por el estado de la línea. El estado de la línea, debido a esa situación interina en que se encuentra, en principio no es muy correcto como tal, la velocidad es bastante penosa y cada vez más, por así decir, para una distancia, conforme se mejora la infraestructura viaria; al propio tiempo, hay una combinación de mantenimiento que tiene que realizar Renfe y una corrección de infraestructuras que debería realizar el ministerio.

Este expediente lo tengo en cuenta por razón de conocerlo y porque me ha saltado a la vista que la línea de Játiva no es igual que tantas otras que se pretenden cerrar o que están cerradas, pero hoy no puedo añadir más porque este problema no hemos llegado a tomarlo más lejos, aparte de haber sido objeto de muchas preguntas parlamentarias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señor Abril, creo que de su época parlamentaria —no vamos a hacer un examen del pasado— sí mantiene usted esa sinceridad, que yo creo

es una gran virtud, desde luego, pero que en ocasiones en la Administración es difícil conseguirla.

Me dice que ha habido multitud de preguntas sobre este tema, qué podemos hacer desde la oposición: urgir al Gobierno diciéndole que hay este problema y preguntándole qué se va a hacer. Dice usted que hay multitud de preguntas y que conoce los límites geográficos de ese tramo y le consta que es un tráfico importante por Játiva y por Alcoy.

Llevan ustedes seis meses en el Gobierno y dice que no han hecho nada y que va a pedir el expediente. ¿Qué quiere que le diga, cuando usted, a continuación, me reconoce —y creo que son palabras dichas por usted— que el estado actual de la línea es incorrecto por la interinidad? Pues ésa es la realidad. La interinidad no sólo está deteriorando físicamente la línea, está también deteriorándola en cuanto a clientela porque nadie está en condiciones de hacer previsiones de utilizar una línea que no se sabe cuánto va a durar, si es que va a durar, y que además se sabe que está sufriendo un proceso de deterioro físico importante.

Señor Abril Martorell, le reconozco esa sinceridad, creo en esa sinceridad y lo único que le pediría es que, una vez que tome conciencia de este problema —y en este sentido me felicitaría de haberlo conseguido—, lo estudie con urgencia en profundidad y le encuentre una solución adecuada por la importancia que le consta tiene para el conjunto de comarcas del interior del país valenciano.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): No he dicho que el tráfico fuese importante, yo no he mencionado la palabra importante. He dicho simplemente que es una comunicación en sí valiosa e importante por razones prácticas y por razones históricas. Lo de importante no lo he dicho. He visto que hay multitud de preguntas cuando se ha reanudado el ciclo parlamentario; quizá lo de multitud ha sido una exageración, pero hay varias y son relativamente recientes. Verdaderamente no estoy en el circuito de todas las preguntas; cuando las conozco es una parte del circuito y, efectivamente, por eso he entrado en esta cuestión.

La realidad es que esta línea forma parte básicamente de un paquete y como tal paquete no se considera que se vaya a abrir formalmente. Si se fuese a reabrir desde el punto de vista general —no fuera de esta tolerancia—, entonces, esto constituiría una excepción, y como hay muchas líneas que son deficitarias y que se cerraron, esta línea hay que estudiarla cuidadosamente. Si es una excepción, hay que justificarla cuidadosamente, y si no puede ser una excepción, pues, lamentablemente, por más que yo lo sienta como valenciano, no podría ser objeto de una excepción. Desde ese punto de vista no es un problema sencillo, como se caricaturiza, de pedir un expediente; es algo bastante más profundo porque es un hecho dificultoso. Si esta línea, repito, mereciese ser una excepción, habría que trabajarla y tendría que ir acompañada de otras decisiones; es decir, tendría que ser excepcional en varios sentidos.

Las excepciones hay que tratarlas como tales y requieren su tiempo, porque no se les escape que la Administración tiene responsabilidad en todas las direcciones, no sólo hacia la comunidad valenciana y, por tanto, tiene que ser cuidadosa en sus razones. Desde luego el problema será trabajado a fondo como pretendemos hacerlo con todos.

— **PREVISIONES ACERCA DE LA ADJUDICACION E INICIO DE LAS OBRAS DE LA AUTOVIA SANTIAGO-AEROPUERTO DE LABACOLLA, DE LA CORUÑA, DEL SEÑOR PEREZ TOURIÑO (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA).** (Número de expediente 181/000181.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la cuarta pregunta relativa a las previsiones acerca de la adjudicación e inicio de las obras de la autovía Santiago-aeropuerto de Labacolla, de La Coruña. Es autor don Emilio Pérez Touriño, del Grupo Socialista, que tiene la palabra.

El señor **PEREZ TOURIÑO**: Gracias, señor secretario de Estado, por su cortesía al comparecer para responder esta pregunta.

En realidad el tema que se plantea tiene causa por parte de este parlamentario en una pregunta escrita formulada en el mes de mayo que recibió su contestación en el mes de junio del presente año, contestación que nuestro grupo, y yo en particular, no consideré suficientemente satisfactoria, y en el mes de septiembre, por tanto, he reiterado la pregunta oralmente. Creo que desde entonces hasta ahora ha habido alguna novedad en relación con el tema.

En cuestión de lo que se trata es de la construcción, efectivamente, de la autovía Santiago-Labacolla, del nuevo acceso mediante vía de alta capacidad al aeropuerto de Labacolla. Excuso a la Comisión de reiterar la importancia, que creo es compartida, en relación con las funciones que el aeropuerto de Santiago cumple más allá del área metropolitana a la que sirve —funciones en el ámbito regional, en el ámbito autonómico— tanto del aeropuerto como de la propia ciudad por ser capital de la Comunidad Autónoma de Galicia, una ciudad que, por otra parte, tiene la posibilidad y la satisfacción de cumplir con eventos de carácter internacional y el próximo es ser capital europea de la cultura en el año 1999. Quiero decir con ello resumidamente que es una actuación que se ha planteado con carácter de urgencia en su momento y en ello concurren las características típicas de una obra que debe, en principio, finalizar en 1998 para poder atender los eventos que se formulan por la Administración central y autonómica cuando se plantea este carácter para la ciudad de Santiago.

Como sabe el secretario de Estado, el gasto de esta obra fue ya en su día aprobado y autorizada la contratación por el Consejo de Ministros en el año 1995 —insisto en que el gasto de esta actuación fue aprobado por el Consejo de Ministros ya el año pasado— y a finales del año 1995, según creo recordar, fue puesto en marcha el proceso de adjudicación de la obra, el concurso de la obra y quedó, tal como se informa por escrito, paralizada en función de la crisis de

la UTE, en particular de una de sus empresas, a la que había sido preadjudicada, por tanto, no existía, que yo sepa, adjudicación formal a una UTE o a alguna empresa en particular.

La pregunta concreta es: ¿cuál es la previsión del departamento del Gobierno respecto al calendario de inicio, desarrollo y ejecución de esas obras, dado, en definitiva, la urgencia que tiene el tema y para la mejor defensa de los intereses generales?

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Muchas gracias, señor Pérez Touriño.

Esta es una pregunta que procede de Galicia y de una persona sumamente documentada. Por tanto, casi no tengo más remedio que leer por si acaso.

La información que tengo, que conoce igualmente S. S., es que en el concurso de licitación de esta actuación de acceso Noroeste a Santiago, tramo Santiago-Labacolla, resultó seleccionada como posible adjudicataria, como se acaba de decir, una empresa que, durante los trámites necesarios para adjudicársele el concurso y encomendársele la ejecución de las obras, entró en proceso de suspensión de pagos; por tanto, no era posible adjudicárselo. Ante esa incidencia, se procedió a la selección de otro adjudicatario, al tiempo que se ordenó se iniciase la tramitación para encargarle la construcción de este acceso Norte a Santiago.

Fruto de ese procedimiento es que, el 4 de octubre pasado, el Consejo de Ministros ha autorizado esa contratación; por tanto, en el día de hoy se están ultimando los pasos para su adjudicación definitiva. La adjudicación está prevista en el presente ejercicio de 1996, el inicio de las obras está previsto actualmente en el primer trimestre de 1997 y el plazo estimado de esta obra es de dieciocho meses.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pérez Touriño.

El señor **PEREZ TOURIÑO**: Me satisface escuchar el calendario preciso, por tanto los compromisos concretos que explicita la Secretaría de Estado. De eso se trataba.

Simplemente quiero mostrar mi preocupación al secretario de Estado en el sentido de que han pasado estos largos meses, desde que se procedió a la selección inicial hasta llegar al punto en que se está. Dicho de una manera más simple, llana y directa, para hacer lo que se ha hecho, que creo es una buena solución, me pregunto ¿por qué no se hizo antes? En definitiva, en la práctica se ha venido a perder el año 1996 en este proceso. Creo que se podrían haber ganado y ahorrado estos meses haciendo lo que finalmente se ha hecho, pues no había inconveniente para haberlo hecho antes. De ahí nace la formulación que reitero al secretario de Estado. Es una actuación donde los tiempos son ajustados, el tiempo para acabar esta obra en el año 1998 van ajustados, es una obra que va a necesitar dos temporadas, serán dos veranos y, por tanto, o se consigue que las obras se empiecen antes del verano de 1997 o no podrán estar terminadas en 1998.

En este sentido, quiero reiterar mi preocupación y plantear al secretario de Estado el interés especial que tenemos los Diputados de mi grupo parlamentario, y yo en particular, para que esta obra pueda estar finalizada definitivamente en el plazo que la Secretaría de Estado señala.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Señor Diputado, comprendo su inquietud, pero comprendo menos sus exclamaciones porque, con los conocimientos técnicos que tiene, sabiendo como tengo entendido, que estas obras entraron por la legislación anterior a la nueva Ley de contratación de las administraciones públicas, plantea, según mis informes, unos problemas delicados frente a una suspensión de pagos. El Gobierno, que se incorporó en mayo, resuelve este tema con los avatares del verano y con una actuación muy difícil por la suspensión de pagos. Aunque una suspensión de pagos es conocida, no surte efectos legales hasta que el juez no la certifica, por así decirlo; no se puede considerar la empresa constructora ni las UTE de las que forma parte porque plantea unos problemas casi insolubles. Esta suspensión de pagos nos ha planteado problemas importantes, no sólo en este caso del acceso Santiago-Labacolla, sino en otro tipo de obras en España.

— **ACCIONES EN LA NACIONAL VI PARA EVITAR ACCIDENTES MORTALES EN LA TRAVE-SIA DE GUADARRAMA (MADRID), DEL SEÑOR DE LUIS RODRIGUEZ (GRUPO PAR-LAMENTARIO POPULAR). (Número de expediente 181/000200.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos con la quinta pregunta, que sería: acciones en la Nacional VI para evitar accidentes mortales en la travesía de Guadarrama (Madrid). Es su autor don Teófilo de Luis, del Grupo Popular, que tiene la palabra.

El señor **DE LUIS RODRIGUEZ**: Señor secretario de Estado, con la estadística en la mano, parece evidente que el tramo de la Nacional VI que atraviesa la población de Guadarrama en Madrid es especialmente peligroso, con grave riesgo para los habitantes de Guadarrama. Esta situación, que no es nueva, era ya conocida por mí en 1995, por ello, en noviembre del año 1995, formulé una pregunta por escrito al Gobierno de entonces preguntándole qué obras se iban a realizar para mejorar el índice de seguridad de este tramo de la Nacional VI.

En aquella pregunta de noviembre de 1995, me interesaba por si se iban a acometer obras de señalización, de mejora de las vías de frenado e incluso si cabría la posibilidad de hacer una variante que salvara a la población de ser cruzada por la Nacional VI. Disueltas las Cámaras en enero de 1996, la pregunta quedó pendiente de respuesta, por tanto yo sin información suficiente y, lo que es peor,

sospecho que sin haberse adoptado las medidas necesarias para disminuir el riesgo que tienen los habitantes de Guadarrama. No hace muchos meses se han vuelto a producir accidentes con pérdida de vidas afectando a la población de Guadarrama.

Entiendo que a los Diputados del grupo del Gobierno nos cabe la posibilidad y el deber de contribuir a que determinados problemas no resueltos sean acometidos buscando la solución definitiva en beneficio de los ciudadanos. Por ello, le formulo la siguiente pregunta: ¿Qué acciones se realizarán en la Nacional VI para evitar que se sigan produciendo accidentes mortales debidos a las eventuales pérdidas de frenos de los vehículos pesados en la travesía de Guadarrama?

El señor **PRESIDENTE**: Me va a permitir el Secretario de Estado, antes de darle la palabra, que, en efecto, estoy plenamente de acuerdo con el Diputado que pregunta, que es obligación de los Diputados del grupo que apoya al Gobierno preocuparse por los problemas que afectan a los ciudadanos y preguntar al Gobierno.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Señor Diputado, el problema que plantea, según la información de que se dispone, ya lleva bastante tiempo, incluso se había trabajado en la información pública y en una serie de pasos previos. Hace no mucho tiempo, tuvimos una visita del alcalde de Guadarrama y otras autoridades que volvieron a subrayar la cuestión, con datos fehacientes de que efectivamente era necesario resolver este problema.

Se han acometido, creo que con diligencia, tres clases de actuaciones: una inmediata, otra menos inmediata porque necesita cierto tiempo y una solución más definitiva. La actuación inmediata ha consistido en la instalación de señales de limitación de velocidad, así como de prohibición de adelantar en toda la bajada del puerto, solicitando a los vehículos pesados que cambien de marcha para frenar el motor, puesto que tienen una pendiente con la que no se cuenta; la construcción por urgencia, es decir, inmediatamente, de dos pistas de frenado en los puntos kilométricos 49 y 53 para que, en caso de que suceda esta emergencia de pérdida de frenos, puedan ser utilizadas para evitar posibles accidentes, y la iluminación de la carretera hasta el punto kilométrico 50 al objeto de que se pueda observar perfectamente por la noche la entrada en la travesía y se vea claramente la intersección de la Nacional VI con la carretera de Cercedilla.

En segundo término, con independencia de estas actuaciones ya realizadas, se han previsto las siguientes. Proyecto de unión de la Nacional VI con la autopista de peaje A-VI en el punto kilométrico 52 de la carretera, sentido Madrid, para impedir que los vehículos pesados pasen por la actual travesía de Guadarrama; proyecto aprobado el pasado 17 de septiembre, fecha en la que se dio la correspondiente orden de expropiación, y cuyo expediente se está tramitando.

Como es natural, esta solución es provisional y estará en funcionamiento hasta que se construya la variante que evite el paso por el pueblo de Guadarrama. Se supone que esa variante estará dentro de tres o cuatro años; en el ínterin, estará funcionando esta evacuación del tráfico pesado por la A-VI y la solución definitiva será una variante obviando el paso por el pueblo de Guadarrama, entre los puntos kilométricos 46 y 49 de la Nacional VI, cuyo estudio informativo y expediente de información se aprobó el 24 del pasado septiembre. Se ha seleccionado la alternativa B-2 de las opciones y a ésta se le ha dado carácter definitivo. Ahora, se ha de proceder a las siguientes fases de redacción del proyecto, licitación, etcétera. Esta será la solución definitiva.

De manera que hay tres niveles de solución. Uno inmediato con una pista de frenado, otro urgente para evacuar el tráfico pesado y sacarlo por la autovía A-VI y una tercera solución que consistirá en hacer una variante que saque totalmente el tráfico del pueblo de Guadarrama.

El señor **PRESIDENTE**: Señor De Luis.

El señor **DE LUIS RODRIGUEZ**: Le agradezco mucho la información que nos ha dado, pero más le agradezco, en nombre de los habitantes de Guadarrama, la diligencia y sensibilidad que han demostrado por arreglar algunos de los problemas que eran crónicos y que no habían sido abordados por los gestores anteriores de su departamento.

Espero que el tercer bloque de soluciones, que serán las definitivas, que disminuirían la siniestralidad del tramo y aumentarían la seguridad de los habitantes de Guadarrama, se pueda culminar pronto. Seremos observadores muy detallados de que esta solución tenga lugar cuanto antes.

— **PREVISIONES ACERCA DE LA CONEXION DE LA N-III CON LA N-IV, CONCRETAMENTE EN EL TRAMO QUE VA DESDE ATALAYA DEL CAÑAVATE HASTA MANZANARES, DEL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GRUPO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA). (Número de expediente 181/000208.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la sexta pregunta: previsiones acerca de la conexión de la N-III con la N-IV, concretamente el tramo que va desde Atalaya del Cañavate hasta Manzanares, de don Ricardo Peralta, del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que tiene la palabra.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Créame, señor Abril Martorell, que envidio a aquellos Diputados que consiguen de usted respuestas tan precisas y puntuales que les permiten irse inmediatamente de recibir la contestación, seguro que a celebrarlo con sus paisanos y sus vecinos. No sólo me refiero al tema de Guadarrama, que se acaba de contestar, sino que incluso en el tema del aeropuerto, por el que le han preguntado anteriormente, ha dado usted unos plazos realmente precisos. Estoy convencido de que habrá alguna ánima maliciosa que pensará que el señor Fraga o el

señor Ruiz Gallardón pesan más que el señor Zaplana, que la señora Barberá o incluso que los dos juntos. Yo quiero insistir en eso de apretar que decía usted y a ver si ahora consigo que efectivamente me dé respuestas puntuales.

La señora Barberá, alcaldesa de Valencia, celebró no hace mucho, es verdad que quizá no con tiempo suficiente para su inclusión adecuada en los presupuestos, una entrevista con el Ministro de Fomento, con el señor Arias-Salgado, en la que le planteó el tema de la conexión de la N-III, Madrid-Valencia, con la N-IV, de Andalucía, concretamente el tramo que va de Atalaya del Cañavate hasta Manzanares.

Quisiera saber qué previsiones tiene el Ministerio en relación con este tema que fue publicitado por doña Rita Barberá como uno de los éxitos de su visita al Ministro, ya que efectivamente hubo otros temas, sobre los que le preguntaré posteriormente, que no pudo plantear como éxito.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Señor Peralta, hay que reconocer que todas las otras preguntas son más fáciles que las que usted me hace.

Me pregunta sobre las previsiones de la N-III con la N-IV. Eso no estaba en los planes anteriores, lo vamos a iniciar ahora y lo vamos a hacer por el conocimiento de que hay un tráfico pesado que baja por el corredor Barcelona-Valencia y hay también un tráfico pesado que sale de Valencia y que posteriormente va hacia Andalucía. Tengo entendido que actualmente se derivan en los alrededores del pueblo de La Graja de Iniesta por una carretera que ya existe hacia el área de Manzanares.

El Plan Director de Infraestructuras tenía previsto, pero para años futuros, la conexión a realizar, dado que la autovía nueva hace una bajada hacia el sur en Atalaya. Parece que éste es un punto más propicio que La Graja de Iniesta, que está situado unas decenas de kilómetros más hacia el este, para arrancar desde ahí hacia Manzanares. La previsión es haberlo puesto en el plan de inversiones, corresponde al anexo de inversiones que antes mencionábamos relativo a 1997, y se van a emprender los estudios correspondientes, porque nada estaba comenzado; estamos asistiendo a las primeras fases de una prolongación de carretera o de conexión entre Atalaya y Manzanares. Lo que se ha reflejado en 1997, por la escasez de presupuesto, es hasta el corte con la N-301, la carretera que baja de Madrid hacia la antigua carretera de Alicante, pero en la previsión del Gobierno está no sólo de Atalaya hasta esta intersección sino hasta Manzanares. Esa es la previsión presente.

Existen unos montantes poco cuantiosos, pero cuando se inician los estudios previos la cuestión no viene por la cantidad reseñada sino por la decisión del Gobierno de emprender una conexión, que ésta sí es *ex novo* de este Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Créame sinceramente que no le hago preguntas difíciles a propósito; la amistad

antigua que nos une me impediría llevar a cabo ese tipo de conductas. Le hago preguntas pura y simplemente por lo que son problemas cotidianos de los valencianos, que usted conoce perfectamente, incluso temas que determinadas autoridades del Partido Popular publicitan, por decirlo de alguna manera. En concreto éste es un tema que la alcaldesa de Valencia propagó en los medios de comunicación como un éxito importante que había conseguido del Ministro de Fomento. Celebró que efectivamente el ministerio esté pensando el tema. Ciertamente, como dice usted, hay razones objetivas que fundamentan este tipo de solución. Sólo me queda urgirle a que traduzcamos los hechos en soluciones concretas, porque mientras tanto se está sopor-tando unas condiciones de tráfico muy complicadas y sería bueno que tuviera mejores disponibilidades. Por tanto, no sé si las dotaciones presupuestarias se consideran adecuadas o no, en todo caso, trabajemos con urgencia y yo me permitiría insistirle en este tema, que reitere su interés en que puesto que han decidido, yo creo que acertadamente, modificar los planes que se tenían para prever una conexión, que esto se lleve a cabo con la urgencia requerida, que no sigamos en la línea de que las comunicaciones que afectan al país valenciano tienen un retraso triste.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Entendemos que desde el punto de vista de planeamiento si hay tráfico pesado que en parte baja de Barcelona y más particularmente viene de Valencia o del área de Castellón y se deriva hacia Andalucía en Atalaya, el trozo de carretera que va desde Valencia hasta Atalaya tiene el tráfico normal que va a Madrid más este otro que va a Andalucía, mientras que el resto de la N-III que va desde Atalaya hacia Madrid tendrá el tráfico que viene de Valencia a Madrid y el de Alicante que va a Madrid. Entendemos que será una mejor utilización del sistema viario si esto se resuelve como es la previsión y la pretensión.

— **PREVISIONES ACERCA DEL PROYECTO CONOCIDO COMO PARQUE CENTRAL DE VALENCIA EN LOS TERRENOS ACTUALMENTE OCUPADOS POR LA ESTACION DEL NORTE DE DICHA CIUDAD, DEL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GRUPO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA).** (Número de expediente 181/000209.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la octava y última pregunta: Previsiones acerca del proyecto conocido como parque central de Valencia, en los terrenos actualmente ocupados por la Estación del Norte de dicha ciudad. El autor es don Ricardo Peralta, del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que tiene la palabra.

El señor **PERALTA ORTEGA**: En este tema no me conformo con la afirmación de que se va a seguir estu-

diando. No sé si la respuesta de usted por los datos que tengo al día de hoy, va a ir en esa dirección. Yo con lealtad prefiero decirle ya de entrada que en este tema creemos que se ha estudiado todo, absolutamente todo, porque ésa es la respuesta que se nos viene diciendo desde hace muchísimo tiempo. Hay montones de estudios hechos, porque es verdad que se ha estudiado.

También es verdad que en base a esos estudios en los últimos años se había alcanzado un acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y el Ayuntamiento de Valencia, en orden a la realización de una infraestructura muy importante para el desarrollo urbanístico de la ciudad, que es el enterramiento de las vías férreas y la construcción, en lo que es actualmente ubicación de la Estación del Norte, en Valencia, del parque central de la ciudad. Había acuerdo muy preciso en relación con ese tema.

Sorprendentemente el mes pasado, el 1.º de octubre, en esa entrevista a la que he hecho referencia anteriormente entre la alcaldesa de Valencia y el Ministro de Fomento, el señor Arias-Salgado, se deja sin efecto —al parecer— aquel acuerdo y se van a volver a realizar estudios. De ser así la situación actual sin lugar a dudas es un tremendo fracaso no sólo de la alcaldesa de Valencia sino también de la Administración central en orden a la ejecución de un proyecto suficientemente estudiado, suficientemente acordado por parte de autoridades del Partido Popular, como era la alcaldesa de Valencia desde hace ya años, la señora Barberá, y que necesita la ciudad de Valencia es su ejecución.

En este sentido me gustaría saber, señor Abril Martorell, cuáles son las previsiones del Gobierno en relación con la construcción del proyecto que se conoce como parque central de la ciudad de Valencia.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Siento disentir. Yo no conozco que exista un estudio cerrado ni un acuerdo cerrado. Puedo no estar suficientemente informado, lo reconozco de antemano, si ése es el caso.

Valencia sólo tiene una estación, que es la del Norte, y esa estación ha de soportar todo el tráfico ferroviario. Yo he podido disponer de información, pero no conozco que esté estudiada ferroviariamente, resuelta y decidida la ubicación del ferrocarril en Valencia; no conozco que haya decisión alguna sobre si hacer el ferrocarril pasante o de otra manera distinta. He visto varias soluciones en estudio, pero no una determinada ni decidida. Existe una superficie ferroviaria. La verdad es que, por parte del ministerio, conocemos, digamos, los requisitos, las peticiones, la demanda, o el deseo de la ciudad, particularmente de la alcaldesa, y, por supuesto, se hará todo lo que se pueda, pero no se puede tomar una decisión ciega, porque no hemos encontrado una solución decidida, determinada para la infraestructura ferroviaria de Valencia; no existe. Eso no se puede hacer de ninguna manera. Por parte del ministerio, se dijo a la alcaldesa que haremos todo lo que esté en nues-

tra mano y aceleraremos los estudios para realizar ese parque central que se solicita. Yo lo pedí inmediatamente y se está trabajando, pero, lamentablemente, no conozco que exista ningún acuerdo vinculante. En todo caso, si existía, no se empezó a ejecutar en absoluto; pero, repito, ni siquiera lo conozco. Estoy de acuerdo con el señor Diputado en que estudios, muchísimos. ¿Soluciones, decisiones? Yo no conozco ninguna. El día que tenga mejor información, si existe, con mucho gusto la traeré y la reconoceré. Hoy día, no la conozco.

Quisiera añadir una cosa. No descarto que algún día, cuando haya financiación suficiente, exista o se dé alguna solución a una red de alta velocidad, que, dada la importancia de Valencia, yo entiendo que de algún modo debería pasar por allí. Tampoco existe estudio ni solución para esa previsión. Yo no puedo hacer afirmaciones absolutas, pero, por lo menos, repito, no ha llegado a mis manos, y he pedido toda la información disponible. No me ha llegado, no existe, no la tengo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señor Abril Martorell, me dice usted que hay montones de estudios, pero eso es lo que se ha planteado: otro estudio. Eso es lo triste. Usted me dice: es verdad, hay montones de estudios y lo que han hecho ustedes, al parecer, es un nuevo estudio. Pues, sinceramente, o no vale ninguno de los que se han hecho anteriormente o es una pérdida de tiempo. En los que se han hecho anteriormente ha tenido participación no sólo la Administración central socialista, los anteriores gobiernos socialistas, sino también la administración municipal de doña Rita Barberá, que lleva desde el año 1991. Más de cinco años lleva ya al frente de la administración municipal, trabajando por este tema, pero también siendo responsable de la marcha de este asunto.

Es verdad, como usted dice, que no le consta que hubiera decisión y que, en todo caso —esto sí que es verdad—, no se ha empezado a ejecutar. Pero es que daría igual, señor Abril Martorell, porque, aunque hubiera una decisión, ustedes estarían en condiciones de revisarla. El problema es que plantean ustedes volver al mismo punto de partida inicial: a los estudios. Yo le decía que éste es un tema que, sinceramente, nos parece una cierta tomadura de pelo. Cuando se decide aparcar un asunto, lo mejor es encargar un nuevo estudio, aunque haya veinte sobre el tema. Si, además, me dice usted que no descartamos la alta velocidad, eso me suena a aplazarlo *ad calendas graecas*, por utilizar una terminología culta, que en castellano vulgar y corriente significa que esto no lo verán mis nietos. El tren de alta velocidad en la comunidad valenciana, que es una cosa que han defendido ardorosamente los dirigentes populares, tal como dice usted, está muy verde —y no quiero ya utilizar ninguna otra terminología castiza—, tan verde que, desgraciadamente, creo, señor Abril Martorell, que ni usted ni yo lo vamos a ver. Por tanto, no me diga usted que ahora tenemos que esperar al tren de alta velocidad para saber lo del parque central de Valencia, porque, entonces, de los males, todos.

Había un acuerdo, yo no sé si estaba escrito o si estaba firmado. Ese acuerdo había costado sangre, sudor y lágrimas —recordando también otra frase histórica—, y la señora Rita Barberá se apuntó las medallas de lo que le había costado convencer al perverso señor Borrell para lograr ese acuerdo. No me explico con qué facilidad hemos desandado todo el camino que tanto costó y volvemos al principio: a hacer un nuevo estudio más. Al final, en Valencia, lo que tenemos que pedir es una biblioteca para guardar la cantidad de estudios que tendremos sobre el parque central, pero no tendremos el parque central. Y en Valencia, sabe usted que es la tierra de las flores y nos gustaría contar con ese parque.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Señor Peralta, sé que con mi intervención le he dado pie a estas manifestaciones. Efectivamente, se pueden hacer unas bibliotecas de estudios, pero me parece que en las intervenciones de esta tarde ha quedado claro que este Gobierno, ante el problema con la N-III, no hizo estudios, lo resolvió. Hay un problema que llevaba mucho tiempo pendiente, como es la variante de Guadarrama, y he dado un ejemplo de que se ha puesto en marcha una secuencia de

tres cuestiones. Por tanto, nosotros vamos a resolver las papeletas.

No sé si la alta velocidad existirá ni si este país tendrá financiación. Lo que creo que sería insensato, sería imprudente y seríamos pasto de la mofa de las generaciones siguientes si no mirásemos, caso de llegar, qué habría que haber hecho. Eso es de sentido común, es obvio que hay que tenerlo en cuenta, y yo no me he encontrado eso enfocado.

En cuanto a la infraestructura ferroviaria, repito, he encontrado muchos análisis, unas veces va el tren subterráneo por debajo de las grandes vías, por debajo del casco histórico, otras, da la vuelta por la fuente de San Luis; en fin, he visto muchas especulaciones, pero decisiones, soluciones y determinaciones, que efectivamente tienen que ver con la ciudad, no he visto ninguna. La diferencia es que este Gobierno, y el ministerio en este caso particular, lo va a decidir y resolver. Usted, naturalmente, puede no creerlo esta tarde; pero el día que lo vea, espero que lo crea.

El señor **PRESIDENTE**: Para terminar, quiero agradecer al secretario de Estado su cumplida respuesta a todas las preguntas planteadas y al señor Peralta —que no es miembro de esta Comisión— el interés que está mostrando por todos estos temas de infraestructuras.

Se levanta la sesión.

Eran las cinco y cincuenta minutos de la tarde.