



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2005

VIII Legislatura

Núm. 265

## FOMENTO Y VIVIENDA

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA**

**Sesión núm. 16**

**celebrada el miércoles, 27 de abril de 2005**

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

**Preguntas:**

- Del señor Atencia Robledo (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre la fecha prevista para comenzar las obras de la segunda ronda de circunvalación oeste de Málaga. (Número de expediente 181/000239.) ..... 3
- De la señora Castro Masaveu (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre previsiones acerca de liberar la autopista de peaje A-66, conocida como «autopista del Valle del Huerna». (Número de expediente 181/000578.) ..... 5
- Del señor Louro Goyanes (Grupo Parlamentario Socialista del Congreso), sobre actuaciones previstas por el Ministerio de Fomento en materia de seguridad vial en cada una de las provincias de Galicia. (Número de expediente 181/000743.) ..... 6

	Página
— Del señor De la Encina Ortega (Grupo Parlamentario Socialista del Congreso), sobre las previsiones acerca del proyecto de mejora y electrificación de la línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla. (Número de expediente 181/000812.) . . . . .	8
— Del señor Rodríguez Sánchez (Grupo Parlamentario Mixto), sobre las previsiones acerca de la liberación de peajes de la A-9 en los tramos A Barcala-A Coruña y Vigo-Rande. (Número de expediente 181/000857.) . . . . .	9
— Del señor Andreu Domingo (Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Cataluña), sobre los motivos por los que no se han negociado ninguna de las mejoras del trazado del tren de alta velocidad Barcelona-Girona-frontera francesa planteadas de forma consensuada en un documento de la Diputación de Girona por todos los alcaldes del trazado. (Número de expediente 181/000878.) . . . . .	11
— Del señor Delgado Arce, señora Vázquez Blanco, señor González López y señora Sainz García (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre supervisión y aprobación de los proyectos constructivos de los diez tramos del AVE Ourense-Santiago (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/017333). (Número de expediente 181/000883.) . . . . .	12
— Del señor Arola Blanquet (Grupo Parlamentario Socialista del Congreso), sobre previsiones en relación con las infraestructuras a ejecutar en Zaragoza con ocasión de la celebración de la Expo 2008 (Número de expediente 181/000886.) . . . . .	14
— Del señor Ayala Sánchez (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre el spot publicitario emitido en diversas televisiones sobre «Ministerio de Fomento en marcha» (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/018690). (Número de expediente 181/000888.) . . . . .	15
— Del señor Vañó Ferre (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre consideración por parte del Gobierno de los efectos negativos que supone para las personas ciegas o con deficiencia visual, la implantación del programa «aeropuertos silenciosos» por parte de Aeropuertos Españoles y de Navegación Aérea (AENA). (Número de expediente 181/000472.) . . . . .	17
— Del señor Heredia Díaz (Grupo Parlamentario Socialista del Congreso), sobre actuaciones para paliar los efectos de los «aeropuertos silenciosos» en personas invidentes. (Número de expediente 181/000822.) . . . . .	17
— Del señor Fernández de Mesa Díaz del Río (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), acerca de la construcción de la segunda fase del puerto exterior de Ferrol (A Coruña) con la agilización de sus accesos por carretera y ferrocarril. (Número de expediente 181/000696.) . . . . .	21
— Del señor De la Encina Ortega (Grupo Parlamentario Socialista del Congreso), sobre previsiones en relación con la ejecución del plan de dotación de equipamiento para salvamento marítimo. (Número de expediente 181/000885.) . . . . .	23

**Se abre la sesión a las diez y cinco minutos de la mañana.**

**PREGUNTAS:**

**— DEL SEÑOR ATENCIA ROBLEDO (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO), SOBRE LA FECHA PREVISTA PARA COMENZAR LAS OBRAS DE LA SEGUNDA RONDA DE CIRCUNVALACIÓN OESTE DE MÁLAGA. (Número de expediente 181/000239.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se abre la sesión.

Les voy a proponer una modificación del orden del día, dado que gran parte de las preguntas que han formulado SS.SS. van a ser contestadas por el secretario de Estado de Infraestructuras y el resto por el secretario general de Transportes. Concretamente, las preguntas números 2, 4, 7 y 11 serán contestadas por el secretario general de Transportes, por lo que pasarán a ser las últimas que se sustancien en el orden del día. Para que hagan sus previsiones, dado el tiempo pactado en la Junta de Portavoces, ese debate no se producirá antes de las once y media. Si no hay otra propuesta, el resto de las preguntas se realizarán en el orden que estaba previsto.

En segundo lugar, quiero recordar a SS.SS. que según acuerdo de la Junta de Portavoces el sistema que seguiremos es el de 10 minutos por cada pregunta; cinco que corresponden al diputado o diputada que formulan la pregunta, que puede distribuirla en dos turnos, como considere oportuno, y cinco minutos que corresponde al señor secretario de Estado, que también los puede repartir en dos turnos, como él considere oportuno. Ese es el acuerdo al que llegamos en la Junta de Portavoces y es el sistema que vamos a seguir en esta sesión.

Sin más preámbulos, si les parece, señorías, pasamos al punto primero, pregunta formulada por don Manuel Atencia Robledo, del Grupo Parlamentario Popular, relativa a la fecha prevista para comenzar las obras de la segunda ronda de circunvalación oeste de Málaga.

Tiene la palabra el señor Atencia.

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Señor secretario de Estado, mi pregunta es muy concreta y muy sencilla, porque después de un año al frente del Gobierno de España todavía no sabemos cuándo van a comenzar las obras de la segunda ronda de circunvalación exterior oeste de la ciudad de Málaga. Me hubiese gustado que esta pregunta hubiese sido contestada por la ministra de Fomento, pero en cualquier caso el Reglamento lo permite y es evidente también que la ministra de Fomento sólo quiere y sabe responder cuando el cuestionario está tasado y cerrado, en un claro ejemplo de talante.

En cualquier caso, señor Morlán, lo que este diputado quiere conocer es en qué fecha está previsto el inicio

de las obras de la segunda ronda de circunvalación oeste de la ciudad de Málaga.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señorías, la nueva ronda oeste de Málaga estaba vinculada, como usted sabe, a la autopista de peaje como tramo libre, pero sólo para los tráficos internos. Cuando nosotros llegamos al Gobierno no existía proyecto, tan sólo había un anteproyecto conjunto de las actuaciones que estaba sin concluir y nosotros lo que hemos hecho ha sido separar la ronda de la autopista de Las Pedrizas y acometerla con cargo a los Presupuestos del Estado, libre para todos los usuarios, de forma y manera que el peaje de la futura autopista de Las Pedrizas saldrá más barato al no tener que asumir la concesionaria el coste de la ronda, ya que del coste previsto para el conjunto, que superaba los 717 millones de euros, la ronda supone un 42 por ciento.

A la vista de la situación en la que había dejado el anterior Gobierno esta actuación, a finales de diciembre de 2004 licitamos los concursos de asistencia técnica para la redacción de los proyectos constructivos y en este momento están en fase de adjudicación los cuatro tramos. Por tanto, lo que haremos en el momento en que estén aprobados técnicamente los proyectos será sacar de inmediato la licitación de las obras.

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

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Señor secretario de Estado, veo que después de un año de Gobierno no puede darme una fecha de inicio de las obras, cosa que contrasta con las reiteradas y continuas peticiones de fecha que hacían los diputados de su grupo cuando estaban en la oposición, especialmente los diputados malagueños que hoy por supuesto contemplan abochornados lo que esto representa después de un año de Gobierno, puesto que es una obra muy importante para el conjunto de las infraestructuras en Andalucía, especialmente para los tráficos de Málaga y su área metropolitana —por cierto, la quinta conurbación urbana de España, con más de 1.200.000 habitantes de población de derecho— En este momento hay un verdadero colapso en sus infraestructuras como consecuencia de las decisiones tomadas por este Gobierno.

Pero es que además, señor Morlán, hay dos cosas que han quedado claras. En primer lugar, que el PSOE exigió en la oposición lo que después no solo no ha cumplido sino que sus decisiones además han representado un claro perjuicio para los ciudadanos. En segundo lugar, que el Partido Socialista, el Gobierno socialista y personalmente la ministra de Fomento, han

traicionado a los ciudadanos malagueños al paralizar y retrasar a conciencia la puesta en marcha de esta infraestructura, el inicio de las obras de la segunda ronda.

La verdad es que el Gobierno del Partido Popular, tan criticado por ustedes, trabajó y mucho por el desarrollo y por el progreso de España, y trabajó y mucho por la puesta en marcha, por la planificación, el desarrollo de importantes infraestructuras, entre ellas algunas que afectaban a mi comunidad autónoma, a Andalucía, especialmente a la provincia de Málaga. Entre estas importantes infraestructuras, planificadas con decisiones administrativas y políticas muy relevantes que se han tomado, está la segunda ronda de circunvalación de Málaga. Esta infraestructura no es un capricho, es una necesidad para el desarrollo económico y la solución de los cada día más graves problemas de tráfico que sufre la ciudad de Málaga.

El Gobierno del Partido Popular hizo los estudios previos, el estudio informativo, el trámite de impacto ambiental y el anteproyecto y cuando hace un año ustedes llegaron a la responsabilidad de Gobierno se encontraron con que la declaración de impacto ambiental de esta segunda ronda de circunvalación había sido aprobada el 15 de enero del año pasado, con que el estudio informativo estaba aprobado definitivamente el 26 de enero de 2004, con que el anteproyecto constructivo estaba aprobado provisionalmente el 10 de enero del pasado año y sometido a información pública cuatro días después; es decir, se encontraron con que estaba todo hecho y que para licitar las obras sólo faltaba publicar la información pública y aprobar definitivamente el anteproyecto, previsto, por cierto, para mayo de 2004, como sin duda S.S. sabe pero no ha contado; lógicamente se trataba de la licitación conjunta de proyecto, obra y construcción, que se hacía, como S.S. ha reconocido, vinculado también a la autopista de peaje desde Las Pedrizas a Málaga.

Esta es la realidad y no se puede tapar, señor Morlán. El Gobierno del PP les dejó los deberes hechos y la obra encarrilada para que esta infraestructura tan necesaria pudiera acometerse —en este momento ya estaría en obras— y estuviera en servicio en el año 2007. ¿Por qué no está en obras esta segunda ronda de circunvalación? ¿Por qué no va a estar en servicio en el año 2007? Por una decisión sectaria y caprichosa del Gobierno socialista que tiene que explicar al conjunto de los ciudadanos españoles, especialmente a los malagueños, a los andaluces. Al olvidarse, insisto, por una decisión sectaria y caprichosa, de lo que había hecho el Partido Popular, no sólo se hace un mero cambio del modelo de gestión sino que ustedes han paralizado durante este año todas las decisiones que podían haberse tomado y de momento se ha perdido un año, aunque después le demostraré que es mucho más y que por eso usted no se atreve a dar una fecha. Retrasaron la aprobación del anteproyecto, dividieron la obra en cuatro tramos, cuando estaba prevista sólo en uno, no licitaron los pro-

yectos hasta finales de diciembre de 2004 y como su señoría acaba de reconocer...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Atencia, su tiempo ha terminado. Lo siento.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señoría, lo que no puede pretender es que hagamos en un año lo que ustedes no han sabido hacer en ocho. Ustedes realizaron una actuación que no tenía proyecto, una actuación cuyo anteproyecto no estaba terminado; tardaron dos años en llevar a cabo la declaración de impacto ambiental y por lo que se ve de la misma no estaba bien hecho el anteproyecto; es decir, ha habido que adaptar ese proyecto a la declaración de impacto ambiental. Una vez que se han producido todos esos trámites administrativos y de información pública hemos acelerado lo que ustedes no han sabido acelerar y es que en este momento, señoría, estamos en disposición de licitar la redacción de los proyectos y de garantizar que en el momento en que estén redactados esos proyectos se adjudicarán las obras sin ningún tipo de dificultad. Lo que ha estado haciendo la ministra de Fomento con esta actuación ha sido defender el interés general, porque lo que sí es cierto es que la separación de la autopista de lo que es la ronda de Málaga va a beneficiar a los usuarios de la autopista en cuanto a los peajes que tengan que pagar, porque indudablemente el hecho de que la autopista se hiciera cargo de la segunda ronda de Málaga repercutiría en el propio peaje, porque aquí nadie regala nada y como es lógico el coste de la obra se iba a repercutir en las tarifas de la autopista prevista. Por tanto, señorías, creo que este Gobierno, esta ministra de Fomento, lo que han hecho ha sido mirar el interés general de los malagueños y acometer —como ya dijo el señor Heredia en una intervención que realizó hace unos meses en esta Cámara— una serie de actuaciones en el entorno de Málaga que facilitan la movilidad en la ciudad. Lo que sí es cierto es que ese interés general que han defendido el Gobierno y la propia ministra de Fomento va a permitir que las obras estén acabadas antes de lo que ustedes hubieran logrado si las cosas se hubieran hecho tal y como ustedes las estaban haciendo, porque desgraciadamente, les guste o no, el hecho de que haya habido que adaptar el anteproyecto a una declaración de impacto ambiental significa que el proyecto estaba mal redactado. El hecho de que hayamos tenido que ir en la dirección de plantear que antes de final de 2004 iban a estar licitados los proyectos se debe a que antes no se ha podido hacer; cada obra tiene su trámite, ustedes no lo hicieron bien y nosotros hemos tenido que enmendar todo lo que habían hecho mal. Nuestro compromiso sigue en pie. Nuestro compromiso es acabar de redactar los proyectos y licitar las obras de manera inmediata.

— **DE LA SEÑORA CASTRO MASAVEU (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO), SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LIBERAR LA AUTOPISTA DE PEAJE A-66, CONOCIDA COMO «AUTOPISTA DEL VALLE DEL HUERNA».** (Número de expediente 181/000578.)

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, la pregunta formulada por doña Alicia Castro Masaveu, del Grupo Parlamentario Popular, relativa a previsiones acerca de liberar la autopista de peaje A-66, conocida como «autopista del Valle del Huerna».

Tiene la palabra la señora Castro para formular la pregunta.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor Morlán, gracias por su comparecencia.

Sinceramente siento que sea usted el que tenga que venir aquí a responder a nuestras preguntas en lugar de hacerlo la señora ministra, como hubiese sido conveniente. Le digo que lo siento porque nuevamente mi intervención no será en el tono que más hubiese deseado, que sería el de felicitarles por las gestiones, por las obras y por la marcha de las infraestructuras en la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, que es a la que tengo el honor de representar.

Señoría, en la pasada campaña electoral el Partido Socialista Obrero Español anunció como gran promesa electoral la liberación del peaje del Huerna. La semana después de que ustedes ganaran las elecciones, el diputado don Alvaro Cuesta, cabeza de lista por Asturias, dijo que representaba grandes dificultades liberar el peaje del Huerna. Supongo que una semana antes, cuando tanto vendía la liberación del peaje, también lo sabía. Unos meses después anunciaron que lo que se haría sería una reducción de las tarifas. Lo que anunciaron después del verano —y lo dijo el señor Areces— fue que después de las conversaciones con la ministra y con otros miembros del Ministerio, probablemente también con usted, la liberación del peaje se haría de forma paulatina y progresiva. (**Rumores.**) Señor presidente, me detengo; si no le importa pare el tiempo porque están hablando.

El señor **PRESIDENTE**: Puede continuar, señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Pues bien, como decía, la sorpresa ha sido cuando en el nuevo PEIT la señora ministra anunció una autovía alternativa a la del valle del Huerna. Probablemente la señora ministra, que es andaluza, no conoce las carreteras que unen a la meseta con el Principado de Asturias; probablemente no sabe las dificultades orográficas del terreno y, por tanto, las dificultades que tiene hacer una autovía en esa zona de nuestro país. Lo que me asombra y me pasma es que se pueda hacer algo tan disparatado como

plantear en el nuevo PEIT hacer una autovía alternativa en lugar de liberar un peaje, que es una promesa electoral. Y no me diga, señor Morlán —sé que me lo va a decir—, que lo que hizo el Partido Popular fue una prórroga de ese peaje, porque eso ya lo sabían ustedes en la campaña electoral, y si lo sabían sabrían también las dificultades que representaba la liberación del peaje; y si lo sabían no se hacen promesas que luego no se pueden cumplir, porque queda muy bien hacerlas cuando se piensa que no se van a ganar las elecciones y luego cuando se ganan viene lo que viene.

La pregunta que yo le hago es cuál es la idea que tiene ahora el Ministerio de Fomento de cumplir una promesa electoral.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señoría, voy a contestar a la pregunta que usted me ha hecho. Le tengo que decir que el presidente del Gobierno, en el Consejo de Ministros del 23 de julio de 2004, celebrado en León, hizo unas manifestaciones en el siguiente sentido: Quiero hacer una referencia a la autopista de peaje, a la autopista del Huerna, que, como saben, ha sido objeto de permanente debate. Hoy quiero ratificar el compromiso del Gobierno de reducir parcial y progresivamente el peaje de la autopista entre León y Campomanes. En función de este compromiso el Ministerio está trabajando, haciendo los análisis y las estimaciones correspondientes para ver cómo se puede plantear esta reducción parcial y progresiva del peaje de la autopista del Huerna.

También le tengo que decir, señoría, que efectivamente en el Plan estratégico de infraestructuras y transportes hemos dibujado y pretendemos llevar a cabo la construcción de una autovía porque este Plan estratégico parte de unos criterios que significan que donde haya una autopista, una vía de alta capacidad de pago, indudablemente los ciudadanos tienen derecho a que haya otra vía de alta capacidad gratuita, como sucede en muchas partes de España. Por tanto, hemos decidido incluir esa autovía paralela a la autopista del Huerna, que efectivamente tiene muchas dificultades orográficas, que habrá que considerar algunos aspectos ambientales que considerar cuando se lleve a cabo el estudio informativo y la redacción del proyecto, pero también le tengo que decir que en muchos puntos de este país se han llevado a cabo obras que técnicamente han sido muy difíciles. Si usted ha observado, por ejemplo, los túneles de Guadarrama o cualquier otra obra similar, se habrá dado cuenta de que indudablemente en estos momentos la técnica posibilita que este tipo de actuaciones se lleven a cabo.

Con independencia de ello, señoría, nosotros hemos hecho una estimación de lo que supondría liberar el conjunto de los peajes de este país y da como resultado

una cifra muy importante. Lo que hemos planteado en este caso concreto ha sido reducir los peajes que tengamos en esta autopista y al mismo tiempo contemplar el desarrollo de una vía alternativa de alta capacidad que permita unir Asturias con Castilla y León.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor Morlán, deduzco de sus palabras, en primer lugar, que ustedes dejan de lado los compromisos que adquiere el presidente del Gobierno; porque usted me dice que en el Consejo de Ministros celebrado en León el 23 de julio hay un compromiso del presidente del Gobierno de liberar ese peaje progresivamente, etcétera, pero desde esa fecha no han hecho nada. Por tanto, no sé si es porque no pueden, porque no quieren o porque les importa muy poco sus promesas electorales, incluso les importa muy poco la palabra del presidente del Gobierno. Se lo tengo que decir así de claro, y lo lamento sinceramente, porque, insisto, me gustaría haber podido felicitarle.

Lo que más me llama la atención es que usted sigue ratificando el PEIT de la señora ministra en el que se incluye una nueva autovía, cuando han dicho que lo van a hablar y a negociar con las comunidades autónomas del Principado de Asturias y de Castilla y León. Los dos gobiernos se han manifestado de forma independiente. Tanto el señor Areces como el señor Herrera, presidente de Castilla y León han manifestado que no quieren que se haga una autovía alternativa. Además se reunieron hace poco, creo que hace quince días, y los dos llegaron a la misma conclusión, que fue trasladar al Ministerio que no quieren una nueva autovía, que lo que quieren es que se libere el peaje del valle del Huerna. A más a más no solamente no hacen lo que tienen que hacer, que es cumplir la promesa electoral, es decir, hacen lo contrario y proyectan una nueva autovía, sino que además ni siquiera escuchan a un Gobierno de su mismo partido, ni siquiera eso; y ya no digo que escuchen a los del Partido Popular, que ya sabemos que no nos van a escuchar, es que ni siquiera escuchan al Gobierno socialista de Asturias. Supongo que cuando mañana se publique esto en los medios de comunicación de Asturias, el señor Areces tendrá un problema. Él, que tanto reprochaba al Partido Popular las infraestructuras que se estaban llevando a cabo puntualmente en nuestra región, probablemente se lleve una gran decepción al escuchar sus palabras, y se lo digo en el mejor tono que puedo. Señor Morlán, desde el 1 de diciembre, cuando yo le formulé una pregunta usted me ofreció una comparecencia para hablar de otros temas, espero su comparecencia, señor Morlán, porque usted no ha venido a esta Comisión a hablar y esa comparecencia está solicitada desde la segunda semana de diciembre.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro, su tiempo ha terminado.

Tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTA DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gra-cia): Señoría, yo no soy el que marco el orden del día de las comisiones. Por tanto, vendré cuando se me cite, como ha sucedido en este caso.

Nosotros no estamos incumpliendo el compromiso del presidente del Consejo de Ministros del mes de julio, porque las manifestaciones del presidente del Gobierno hablan de deducir parcial y progresivamente el peaje; no estamos hablando de otro tema sino de este, que es en lo que estamos trabajando. Efectivamente, señoría, ustedes no han facilitado mucho las cosas, porque si se produjo una prórroga de la concesión en un número importante de años también es cierto que esa prórroga fue recurrida por el Principado de Asturias y creo que está en fase de resolución judicial. Nosotros estamos trabajando en la línea que le he indicado y desde luego no veo nada raro ni nada especial en que busquemos una alternativa libre de peaje para que se puedan comunicar las dos comunidades. En las conversaciones que hemos tenido con representantes de las comunidades autónomas le tengo que decir que no ha habido un rechazo a esta iniciativa. Seguiremos hablando con las comunidades autónomas para que la iniciativa de construir esta autovía libre de peaje entre Asturias y Castilla y León se pueda llevar a cabo sin ninguna dificultad; no he visto especial rechazo tal y como usted dice que opinan los principales responsables de las dos comunidades autónomas, porque cuando hemos hablado con ellos, sobre todo con el presidente asturiano, al que usted tanta referencia hace, no se ha planteado un rechazo a esta iniciativa. Por tanto, entiendo que está dentro de los cauces de lo que tiene que ser una política de comunicación, de infraestructuras en la que además de cumplir con el compromiso del presidente del Gobierno de ir reduciendo el peaje vamos a cumplir con otra obligación, que es facilitar a los ciudadanos el tráfico por una vía de alta capacidad libre de peaje, cosa que con ustedes no se pudo hacer.

— **DEL SEÑOR LOURO GOYANES (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO), SOBRE ACTUACIONES PREVISTAS POR EL MINISTERIO DE FOMENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL EN CADA UNA DE LAS PROVINCIAS DE GALICIA. (Número de expediente 181/000743.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día con el número 5, sobre las actuaciones previstas por el Ministerio de Fomento en materia de seguridad vial en cada una de las provincias de Galicia, formulada por el señor Louro Goyanes, del Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el señor Louro para formular la pregunta.

El señor **LOURO GOYANES:** Señor secretario de Estado, bienvenido a esta Comisión.

Paso a formularle la pregunta. Usted sabe muy bien que la red de carreteras del Estado en Galicia presenta deficiencias muy importantes en materia de seguridad vial. Nosotros entendemos que es necesario corregir y mejorar esta red de carreteras y, por tanto, contribuir con ello a la seguridad en la circulación por las mismas. Es cierto que existen programas del Ministerio de Fomento en materia de seguridad vial, en materia de acondicionamiento de pavimentos, corrección de curvas, iluminación, y también es cierto que no hace muchos meses el Ministerio de Fomento puso en marcha un plan de choque en materia de seguridad vial; en Galicia, fruto de ese plan de choque, se están desarrollando actuaciones que yo diría que son relevantes y que, sobre todo, ponen de manifiesto la sensibilidad del Ministerio en torno a este asunto, ponen de manifiesto la preocupación y la ocupación del Ministerio en lo que es la seguridad vial. Sé que en los Presupuestos Generales del Estado del año 2005 también estaban contempladas algunas actuaciones en Galicia, pero también sé, señor secretario de Estado, que esto es algo que hay que iniciar, que hay que impulsar, que hay que desarrollar porque queda mucho por hacer. Por eso es de interés para mi grupo, y particularmente para este diputado, conocer cuáles son las actuaciones que se están realizando en Galicia y cuáles son las previsiones de futuro que tienen el Ministerio de Fomento y la Secretaría de Estado que usted dirige.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Actualmente se encuentran en ejecución en Galicia quince actuaciones de seguridad vial, señalización, conservación de firmes y estructuras, correspondientes a los planes de choque de conservación y seguridad vial que el Ministerio de Fomento impulsó en el verano de 2004. Todas estas obras —si no lo conoce se lo digo— que están en ejecución tienen que ver con una de las prioridades o uno de los criterios básicos de funcionamiento del Ministerio de Fomento que está relacionado con la seguridad. En relación con estas obras me gustaría indicarle que de las 160 actuaciones de seguridad vial, conservación, mantenimiento y señalización, quince de ellas, casi el 10 por ciento del volumen total de las obras que están en estos planes, se hacen en Galicia; que este plan de choque de conservación de firmes y estructuras comprendía un total de 63 actuaciones, por importe de 193 millones de euros, en el conjunto del Estado y que el plan de choque de seguridad vial comprendía 94 actuaciones por un total de 95 millones de euros.

Si me permiten que desglose estas actuaciones para que ustedes vean en lo que estamos trabajando en estos momentos, serían las siguientes. En A Coruña se está llevando a cabo la rehabilitación de estructuras de firmes con pavimento vituminoso en la AC-11; en Lugo, la conservación de firme y refuerzo de firme en la N-634, entre Villalba y Baamonde, también en la N-VI, entre Rabade y el límite de la provincia de A Coruña; malla de protección y barrera de protección dinámica en la N-120; también en travesías, barreras de seguridad, hitos de arista y señalización de intersecciones en el tramo entre Guntín y límite de la provincia de A Coruña; mejora en la intersección de Nois, en la N-642, y después una mejora local y ordenación de accesos en la N-634 en Mondoñedo. En Orense, hay una mejora de la N-541 entre O Carballino y el límite de la provincia de Pontevedra; hay una mejora de accesos y señalización en la N-120; construcción de aceras y mejora de iluminación en la N-120. En Pontevedra hay una serie de actuaciones e intersecciones y tratamientos en la N-120; hay protección de márgenes, señalización y modificaciones puntuales de trazado entre paredes y cesantes y en la N-550, una protección de márgenes y control de accesos de velocidad y semáforos entre Briallos y Pontevedra; en Vigo, mejora de iluminación y barreras de seguridad y una mejora de intersecciones entre Pontevedra y Porriño. Son una serie de actuaciones incluidas en el Plan de Seguridad Vial y Conservación, al que antes he hecho referencia, que, indudablemente, suponen una inversión importante en materia de conservación en las carreteras de Galicia en el año 2004 y en el año 2005, porque, como es lógico, son obras que están en ejecución. Para el año 2005 hay una previsión de 85,5 millones de euros en actuaciones de conservación y seguridad vial en Galicia, de los que corresponden 8.854.000 euros a la provincia de A Coruña, 10 millones de euros a la provincia de Orense, 10 millones de euros a la provincia de Pontevedra, 12 millones de euros a la provincia de Lugo y en actuaciones de conservación en la provincia de A Coruña hay 12.380.000 euros, en Orense 12.071.000 euros, en Pontevedra 6.768.000 euros y en Lugo, 7.972.000 euros. Por tanto, en materia de seguridad vial se van a invertir en el año 2005 en el desarrollo de los presupuestos 42.263.000 euros y en actuaciones de conservación, 39.191.000 euros.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Louro.

El señor **LOURO GOYANES:** Señor secretario de Estado, después de escucharle, debo manifestarle la satisfacción por sus explicaciones y la confianza en la Secretaría de Estado que usted dirige para que sigamos en Galicia desarrollando programas de estas características porque a todas luces son muy necesarios, ya que la Red de Carreteras del Estado en Galicia presenta muchas deficiencias cuya corrección debemos abordar.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señoría, le agradezco sus palabras. Le puedo decir que el ritmo de inversiones que se están planteando en Galicia en estos planes de seguridad vial, señalización y conservación de firmes seguirá produciéndose en los próximos años, lo que mejorará la calidad, el funcionamiento y la seguridad de las carreteras gallegas. Espero que vaya en la dirección que todos pensamos como es que la seguridad sea uno de los aspectos más importantes a conseguir para evitar accidentes de tráfico, para evitar daños a las personas y para evitar que tengamos dificultades, que no son buenas en el buen funcionamiento de una sociedad.

— **DEL SEÑOR DE LA ENCINA ORTEGA (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO), SOBRE LAS PREVISIONES ACERCA DEL PROYECTO DE MEJORA Y ELECTRIFICACIÓN DE LA LÍNEA FERROVIARIA ALGECIRAS-BOBADILLA. (Número de expediente 181/000812.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día como 6ª, relativa a las previsiones acerca del proyecto de mejora y electrificación de la línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla, formulada por don Salvador de la Encina, del Grupo Parlamentario Socialista.

Señor de la Encina, tiene su señoría la palabra para formular la pregunta.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Gracias, señor secretario de Estado, por su comparecencia en esta Comisión.

Le voy a plantear una problemática histórica que sufren tres zonas cuales son la Serranía de Ronda, el Campo de Gibraltar y Ceuta, que tienen una población que, en conjunto, supera los 500.000 habitantes, como es el déficit de infraestructuras en comunicaciones y en transportes en general, pero muy especialmente en el ámbito ferroviario. Ciertamente la orografía de estas comarcas —la malagueña, de la Serranía de Ronda, y la gaditana, del Campo de Gibraltar— ha sido históricamente uno de los factores que ha impedido el progreso en infraestructura, pero no es menos cierto que en los últimos ocho años del anterior Gobierno del Partido Popular —que hablaban, hablaban y hablaban sobre alta velocidad—, en lo que respecta a estas comarcas, en ningún momento se acometió ningún proyecto de desarrollo de alta velocidad y lo que es peor, ni siquiera se invirtió un solo euro en lo que ya es una reclamación social muy importante cual es la mejora y electrificación de la línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla. En cambio, todos los estudios aseguran que, de mejorarse y electrificarse esa línea ferroviaria, se impulsaría el movimiento económico tanto de la Serranía de Ronda —recuerden que Ronda es uno de los pueblos turísticos

más importantes de Andalucía— como de la comarca del Campo de Gibraltar, que cuenta con uno de los puertos más importantes de España —el de la Bahía de Algeciras— y también con un polígono industrial que es el primero de Andalucía. El lastre que tienen por esa falta de infraestructura ferroviaria imposibilita que se impulse la actividad económica, por tanto, las expectativas de crecimiento industrial, portuario, económico o turístico se ven permanentemente frenadas. Hemos conocido algunas informaciones que revelan que el anterior Gobierno del Partido Popular ni tan siquiera llegó a dejar redactada la declaración de impacto ambiental preceptiva y que, poco antes de la disolución de las Cortes en la pasada legislatura, el Ministerio del Medio Ambiente instó al Ministerio de Fomento para que, antes de continuar con el proyecto, se hiciera esa declaración de impacto ambiental. En definitiva, quiero saber cómo se encuentra el proyecto de electrificación y mejora de la línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla; es lo que le pregunto y aparece en el orden del día.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, tiene su señoría la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Gracias, señor diputado.

Efectivamente, toda la zona de Algeciras a la que usted ha hecho referencia en su intervención es el punto de inicio de uno de los ejes transeuropeos que viene contemplado en la red transeuropea de transportes —Algeciras-Sines-París—, tal como está definido en la documentación de la Unión Europea. Por lo tanto, es uno de los ejes en que nosotros tenemos fijada nuestra atención, partiendo de Algeciras, y somos plenamente conscientes de que la comarca de la Bahía de Algeciras cuente con una adecuada conexión ferroviaria con el resto del Estado, que permita su incorporación a las redes de altas prestaciones, a la red de alta velocidad la línea de tráfico mixto —de viajeros y mercancías— Por ello, nosotros hemos incluido en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes esta línea de tráfico mixto dentro de la red de altas prestaciones. La definición de línea de tráfico de mixto es fundamental desde nuestro punto de vista para las necesidades presentes y futuras del puerto de Algeciras. El Ministerio de Fomento está actuando con esta finalidad en dos campos: en el tratamiento del conjunto en infraestructura y en la mejora de la seguridad con la instalación de un sistema de control de tráfico centralizado y la supresión de pasos a nivel. El anterior Gobierno, en el año 2000, licitó directamente la redacción de los proyectos de construcción de renovación de la línea entre Ronda y Algeciras en la idea de que no sería necesario realizar una evaluación de impacto ambiental y ello a pesar —todos conocemos— de que los parajes que rodean a esta línea son sensibles ambientalmente, que está lindando con dos parques naturales de gran relevancia y que, por lo tanto, la exigencia de la

declaración de impacto ambiental se hace imprescindible para definir cuáles son las actuaciones a desarrollar en esa línea. Aún así, los anteriores gestores del Ministerio de Fomento en el año 2002 solicitaron al Ministerio de Medio Ambiente la exención del procedimiento de evaluación de impacto ambiental, exención que les fue, como es lógico, denegada en octubre de 2003. Con esta nueva situación nos encontramos al asumir la gestión el ministerio en abril del año pasado y, desde entonces, lo que hemos hecho ha sido impulsar la redacción de un estudio informativo, necesario para seguir acometiendo después la redacción de los proyectos y la ejecución de las obras, que en estos momentos está prácticamente finalizado; es decir, el documento incorpora un estudio de impacto ambiental que, por requerimiento, debe incluir un informe de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía sobre la afección de las alternativas estudiadas a lugares de interés comunitario y zonas de especial protección para las aves, así como sobre las medidas compensatorias que tiene que incorporar el proyecto. Este informe ya ha sido solicitado por el Ministerio de Fomento y se incorporará al estudio informativo, y esperemos que se haga de manera rápida, con la finalidad de que se proceda al proceso de información pública y después remitir todo el expediente a Medio Ambiente para que se proceda a la declaración de impacto ambiental; es decir, viendo cómo nos habíamos encontrado el expediente del anterior Gobierno, cómo lo habíamos recibido, teniendo en cuenta la necesidad de actuar en esta línea con objeto ya no solo de cumplir con las previsiones del PEIT, sino con la obligación de carácter europeo que tenemos de ir diseñando una línea que nos una Bobadilla con París, teniendo en cuenta las necesidades que para la Bahía de Algeciras y para Algeciras están relacionadas con el desarrollo de las mercancías, es por lo que estamos dando los pasos necesarios y acelerándolos con la finalidad de ir disponiendo de los proyectos suficientes para iniciar la realización de las obras una vez que estén elaborados los mismos y aprobados técnicamente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor de la Encina, tiene su señoría la palabra.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Quiero agradecerle las manifestaciones que ha hecho, es muy importante que usted hoy, aquí, en sede parlamentaria, nos haya comunicado con relación a la línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla el impulso a la redacción del estudio informativo, que, como acaba de decir, está prácticamente finalizado, noticia esperada desde hace muchos años. Desgraciadamente durante ocho años hemos tenido un vacío que ha imposibilitado que el Ministerio de Fomento, a pesar de la enorme voluntad que tiene por impulsar esta línea, lo pueda hacer con más celeridad, por lo que usted acaba de decir, porque ni siquiera se pidió la exención de la declaración de impacto ambiental por parte del Ministerio de Medio Ambiente y se ha

tenido ahí unos años con una laguna intensa, que, después de sus palabras, vamos a intentar corregir desde el actual Gobierno, terminando, efectivamente, la redacción de ese estudio informativo para posteriormente, una vez que se disponga de la declaración de impacto ambiental, se puedan iniciar la redacción de los proyectos y, cuanto antes, la licitación de las obras. Es una de las obras de infraestructuras más reivindicadas por los empresarios de la Serranía de Ronda, del Campo de Gibraltar y de Ceuta, como usted bien ha indicado, uno de los ejes ferroviarios del transporte europeo aprobado en el año 2003 por el Parlamento Europeo y, por tanto, es una infraestructura de vital importancia para una parte de España que está al sur del sur, con la desventaja que ello conlleva de situar las mercancías en el norte de Europa. Que el Gobierno esté decididamente dispuesto a impulsar la mejora de esa línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla, con las palabras que usted nos acaba de decir, es una gran noticia y, por ello, le felicito.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, tiene su señoría la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Gracias, señor de la Encina. No voy a añadir nada más a lo que he comentado antes ni a lo que usted ha dicho, pero nuestro compromiso es el que le he puesto de manifiesto y es que, una vez que esté sometido a información pública y aprobado el estudio informativo, redactaremos los proyectos y ejecutaremos las obras, que es nuestra obligación.

— **DEL SEÑOR RODRÍGUEZ SÁNCHEZ (GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO), SOBRE LAS PREVISIONES ACERCA DE LA LIBERACIÓN DE PEAJES DE LA A-9 EN LOS TRAMOS A BARCALA-A CORUÑA Y VIGO-RANDE. (Número de expediente 181/000857.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día con el número 8ª, Previsiones acerca de la liberación de los peajes de la A-9 en los tramos A Barcala-A Coruña y Vigo-Rande, formulada por don Francisco Rodríguez Sánchez, del Grupo Parlamentario Mixto.

Señor Rodríguez Sánchez, tiene su señoría la palabra para formular la pregunta.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor secretario de Estado, existen en Galicia especialmente dos grandes áreas metropolitanas que son atravesadas por la A-9, vía de peaje que cumple una función de comunicación cotidiana muy importante. Se trata del tramo A Barcala-A Coruña y del tramo Vigo-Rande-O Morrazo. Fueron repetidas las iniciativas para liberar de peaje a estos tramos por su gran incidencia social, por su vital importancia —precisamente para acabar con los cuellos de botella del tráfico

urbano en esas zonas— y, por lo tanto, para provocar una gran fluidez especialmente en las horas de acceso al trabajo. En el Congreso de los Diputados, en concreto las últimas iniciativas fueron el 23 de junio de 2004 en esta Comisión, en lo que respecta al tramo Vigo-Rande —que quedó claro que habría que estudiar la desaparición de ese peaje— y el 16 de marzo de 2005, en lo que afecta a A Barcala-A Coruña. Por eso le preguntamos cuáles son las previsiones acerca de la liberación de los peajes de la A-9 en los tramos A Barcala-A Coruña y Vigo-Rande.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, tiene su señoría la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señorías, somos conscientes, efectivamente, del volumen de tráfico que existe en ambos tramos a los que usted ha hecho referencia en su pregunta. Nosotros no contemplamos como norma general la liberación de los peajes, ello no obsta para que veamos las incidencias que tienen esos niveles de tráfico y qué medidas se pueden tomar para solucionar las dificultades que existen —los cuellos de botella que en este caso concreto se plantean en los dos puntos que usted ha indicado— Nosotros tenemos una experiencia en relación con los peajes que no he comentado antes a la diputada del Grupo Popular y que debiera ser extensible a otros puntos y que hemos hecho en la autopista Cádiz-Sevilla, en el tramo entre Jerez y Puerto Real. Hemos llegado a un acuerdo con la Junta de Andalucía, en el que la Junta ha hecho frente a la liberación de los peajes y en el que nosotros hemos estado como intermediarios. Nuestro compromiso ha ido dirigido a construir una vía de alta capacidad —una autovía—, que es en lo que ahora estamos trabajando, con la finalidad de que en un momento determinado el tránsito por una vía de alta capacidad gratuita se pueda llevar a cabo sin ninguna dificultad. Esta fórmula que hemos empleado en el tramo Jerez-Puerto Real, que se ha puesto encima de la mesa, puede analizarse en otros puntos del conjunto del Estado. El ministerio está redactando los proyectos de construcción de la denominada AC-14 como alternativa a la entrada a A Coruña por la autopista AP-9, que va a suponer un nuevo acceso desde la A-6, y el ministerio está redactando un estudio informativo entre Pontevedra y la A-52 de autovía libre —la A-57—, que saldrá a información pública —no creo que tarde mucho que así suceda—, con la finalidad de que en esos tramos de autovía y para tráficos de largo recorrido fundamentalmente exista una vía de alta capacidad que podamos utilizar libre de peaje con la finalidad de que se produzca una mayor fluidez del tráfico. Por lo tanto, estamos cumpliendo con las previsiones que planteamos en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes en el sentido de que en aquellos tramos de autopistas que no tengan una autovía paralela o, al contrario, como decimos, donde haya una autovía, podrá procederse a la

construcción de una autopista si quieren que se construya esa autopista y, *a sensu contrario* de una autopista, vamos a plantear autovías paralelas, porque, por norma general, cuesta más la liberación del peaje que la construcción de una nueva autovía. Estamos en la línea de ir analizando cada uno de los problemas que se van planteando en cada uno de estos puntos y de buscar las soluciones más adecuadas. En este caso concreto, con independencia de seguir trabajando en lo que usted ha comentado respecto a estos dos puntos, es cierto que estamos definiendo alternativas de trazado que mejoren la movilidad y que permitan un mejor tráfico en los tramos a los que usted ha hecho referencia.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez Sánchez, tiene su señoría la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Creo, señor secretario de Estado, que debían de reconsiderar la posición en relación con los casos de los que yo le hablo, porque, en concreto, en el caso de O Morrazo-Vigo, son exactamente 4 kilómetros y en el caso de A Barcala-A Coruña son menos de 7 kilómetros. En el caso de O Morrazo sería una auténtica aberración construir una autovía, que, sin duda, tendría valor para enlazar con las comunicaciones de la meseta, con el resto de Galicia, pero no lo tendría en relación con el acceso a Vigo por motivos de trabajo —es un acceso cotidiano— e incluso por motivos de carácter sanitario —es acceso a los hospitales— Es un área metropolitana. Por lo tanto, la mejor solución e incluso la más barata es la liberación del peaje de 4 kilómetros, por lo menos para los ciudadanos de la península de O Morrazo. En el caso de A Barcala, exactamente igual, con el añadido de que ustedes deben de considerar que ya hoy todos los ciudadanos que se dirigen de Santiago a Coruña y salen por A Barcala pagan el peaje prácticamente como si saliesen en Coruña, por lo tanto, ya está amortizado; es decir que, aunque los del sentido contrario que salgan por A Barcala no lo hagan, prácticamente se está compensando el pago de esos 7 kilómetros por parte de todos los que salen en A Barcala. Vuelvo a repetir, son 4 kilómetros y 7 kilómetros. No creo que la ría de Vigo vaya a soportar un impacto de semejante envergadura con la nueva autovía, a no ser que se haga otro puente más, que es una auténtica aberración también, provocaría impactos medioambientales y un gasto en inversión que yo creo que deben de reconsiderarlo. Ustedes están hablando de tramos de 27 kilómetros, es el caso de Jerez-Cádiz. Nosotros no estamos planteando nada de esto, estamos planteando en un caso gravísimo desde el punto de vista social 4 kilómetros y, en otro caso, 7 kilómetros, que además da la casualidad en una de las direcciones ya está amortizado por lo que se paga en el peaje anterior. No generalicen el modelo porque no es válido. Les incito a que lo reconsideren firmemente, con seriedad, porque no nos podemos permitir esos lujos desde el punto de vista del impacto ambiental, que, además, en el

caso de O Morrazo-Vigo, no solucionan el problema, a no ser que se haga otra barbaridad sobre la ría. Usted comprenderá que no son de recibo dos puentes por el mismo sitio. Señor secretario de Estado, 4 kilómetros, piénseselo bien. Incluso desde el punto de vista del erario público sería un despilfarro y desde el punto de vista de las necesidades de comunicación, en el caso de Vigo-O Morrazo, no se sustenta, y, en el caso de A Coruña, tampoco porque da la casualidad que el acceso a A Barcala está situado justo en la proximidad de lo que es el acceso desde la N-VI, que es el que tiene los cuellos de botella y el que hay que solucionar, porque desde la A-6 el acceso va a solucionar nada más que a los que vengan de Lugo o a los que puedan venir de los extrarradios de A Coruña situados en los municipios rurales, que justo hoy están con menos densidad de población. Solamente les digo eso, que lo piensen y que rectifiquen a tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, tiene su señoría la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Ya le he indicado antes la línea en la que estamos trabajando y todavía falta un tiempo más amplio para explicarle por qué razón se está trabajando en esa línea, pero, indudablemente, como es lógico, nosotros tenemos en cuenta las reflexiones que su señoría está haciendo aquí en esta Cámara. Con independencia de que sigamos trabajando en esa línea, veremos al final de todos los estudios y del desarrollo de la definición del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes cómo se da solución a los problemas de movilidad que hay en los entornos urbanos, que es donde mayores dificultades tenemos. No es cuestión de tomar una decisión rápida, sino de analizar todo esto con mucho detenimiento, con independencia de que vayamos tomando decisiones en el camino que le he indicado en la exposición inicial.

— **DEL SEÑOR ANDREU DOMINGO (GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUÑA), SOBRE LOS MOTIVOS POR LOS QUE NO SE HAN NEGOCIADO NINGUNA DE LAS MEJORAS DEL TRAZADO DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD BARCELONA-GIRONA-FRONTERA FRANCESA PLANTEADAS DE FORMA CONSENSUADA EN UN DOCUMENTO DE LA DIPUTACIÓN DE GIRONA POR TODOS LOS ALCALDES DEL TRAZADO. (Número de expediente 181/000878.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día como 9ª, Motivos por los que no se han negociado ninguna de las mejoras del trazado del tren de alta velocidad Barcelona-Girona-frontera francesa, planteada de forma consensuada en un documento de la Diputación de Girona por todos los alcal-

des del trazado, formulada por el señor Andreu Domingo, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Cataluña.

Señor Andreu, tiene la palabra su señoría para formular la pregunta.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Señor secretario de Estado, la obra del tren de gran velocidad, en su paso, de norte a sur, por la demarcación de Girona tiene una gran complejidad dado que, al ir en muchos tramos paralelo a la AP-7, a la N-II o al ferrocarril convencional, hace un efecto multiplicador en sus impactos ambientales. Hay una cierta inquietud por parte de los 30 alcaldes, que han formulado al ministerio una propuesta consensuada de mejoras en el trazado para que este efecto multiplicador del corredor ferroviario y de carretera se pudiera reducir y han encontrado una cerrazón en el Ministerio de Fomento a la hora de proceder a esta negociación. Me gustaría que nos diera explicaciones y que las justas pretensiones que tienen la totalidad de los alcaldes en este trazado pudieran ser atendidas y el Ministerio de Fomento abriera negociaciones como mínimo para que esta etapa nueva de talante, de consenso y de diálogo se pudieran materializar en esta cuestión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, tiene su señoría la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Gracias, señoría, por su pregunta.

En principio le tengo que decir que no solamente es la voluntad, sino que en estos momentos estamos hablando, como no puede de otra manera, con los ayuntamientos, con las administraciones a la hora de definir trazados —al final, cuando un proyecto está hecho, en aplicación de la Ley del Sector Ferroviario, el último que tiene que dar el visto bueno es el ayuntamiento, el ayuntamiento tiene que contestar si el proyecto reúne todas las condiciones y si está de acuerdo con las previsiones que tenía el propio ayuntamiento— Por lo tanto, nosotros no podemos obviar el entendimiento, el acuerdo o el diálogo con los ayuntamientos porque es fundamental para esta línea de alta velocidad y, en este caso concreto, la que tiene que llegar a Figueras en el año 2009, que tiene que atravesar parajes complejos y que, como usted muy bien ha dicho, desde el punto de vista medioambiental son importantes. Hay que hacer todo lo posible para que haya una perfecta conexión y una perfecta relación entre las necesidades que tenemos, de que la línea llegue en un momento determinado a Figueras, para cumplir los compromisos internacionales, y, por otro lado, para que atravesase nuestro territorio con los menos impactos ambientales posibles. En este momento el Administrador de infraestructuras ferroviarias está ejecutando en la provincia de Girona las obras de cinco

tramos del tren de alta velocidad entre Madrid-Barcelona-frontera francesa, exactamente los comprendidos entre Sant Celoni y Riudellots. El ADIF ha mantenido contactos con los ayuntamientos con la finalidad de recoger sus solicitudes y analizarlas, y lo que he podido observar, señoría, no solo en estos casos, sino en otros que hay en todas las líneas del conjunto del Estado, es que siempre se ha puesto de manifiesto la voluntad de entendimiento entre el ADIF y los ayuntamientos afectados. Ha podido haber discrepancias, porque es lógico que las haya, pero es cierto que, al final, se ha llegado a una postura de acuerdo. Por lo tanto, yo entiendo que en el recorrido de esta línea por Girona, que, efectivamente, hay muchos aspectos que tendrán que decidirse en los respectivos proyectos, la voluntad del ministerio y la voluntad del ADIF va a ser seguir manteniendo conversaciones con los ayuntamientos afectados, que es lo que estamos haciendo.

Espero y quiero que esto sea así, porque es la mejor manera de no bloquear actuaciones que signifiquen una demora en el cumplimiento de dichos compromisos. Si quiere que le detalle con más profundidad cómo se encuentra cada uno de los proyectos no tengo ningún inconveniente, pero que le conste que esa voluntad de acuerdo siempre ha existido en el Ministerio y seguirá existiendo.

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

El señor **ANDREU DOMINGO**: Agradezco sus intenciones, señor secretario de Estado, pero la realidad es otra. Dichos ayuntamientos han planteado reiteradamente reuniones con la señora ministra de Fomento, con usted mismo y con el presidente del ADIF y no se ha podido llegar a ninguna concreción porque estas peticiones de reunión no han tenido respuesta. Aún estamos a tiempo.

También es cierto que no se ha atendido ninguno de los proyectos de modificación, que ya sé que algunos se están ejecutando y es muy difícil, pero otros aún están en redacción de proyecto, y lo que pido es que en esta legislatura del diálogo se presten ustedes a recibir a los ayuntamientos que lo han solicitado y que como mínimo puedan exponerles sus pretensiones, su visión sobre los proyectos y aquellos puntos que son susceptibles de mejorar.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Yo voy a hablar con el ADIF a ver qué niveles de conversación ha habido, si es que las ha habido, con alguno de estos ayuntamientos o con todos, porque yo me imagino que, si son ayuntamientos por los que está atravesando la línea de alta velocidad, el ADIF estará

en contacto con ellos o lo va a estar. De cualquier manera, lo que sí le puedo decir es que hablaré con los responsables del ADIF para ver qué tipo de reuniones ha habido con los ayuntamientos, qué tipo de previsiones hay respecto a lo que se ha planteado en esas reuniones, si es que las ha habido, que yo espero que sí, y veremos en qué medida tienen solución o no las peticiones que se plantean en función del desarrollo de las obras que hay actualmente en ejecución.

— **DEL SEÑOR DELGADO ARCE, SEÑORA VÁZQUEZ BLANCO, SEÑOR GONZÁLEZ LÓPEZ Y SEÑORA SAINZ GARCÍA (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO), SOBRE SUPERVISIÓN Y APROBACIÓN DE LOS PROYECTOS CONSTRUCTIVOS DE LOS DIEZ TRAMOS DEL AVE OURENSE-SANTIAGO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/017333.) (Número de expediente 181/000883.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la pregunta número diez del orden del día relativa a la supervisión y aprobación de los proyectos constructivos de los diez tramos del AVE Ourense-Santiago (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita). Su autor, el señor Delgado Arce, tiene la palabra.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Están ya supervisados y aprobados por ADIF los proyectos constructivos de los diez tramos del AVE Ourense-Santiago que tienen adjudicados desde enero o febrero el proyecto y la obra?

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, tiene S.S. la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): De acuerdo con los datos que se me han entregado por parte de ADIF, los proyectos a los que usted hace referencia son proyectos que han sido presentados en estos meses iniciales, en el mes de febrero, por las empresas constructoras que tenían adjudicación de la redacción de los proyectos y la ejecución de las obras, menos en dos tramos, a los que me imagino que usted hará referencia. En estos momentos estamos en fase de supervisión, después tiene que haber una información de la Xunta de Galicia de acuerdo con las previsiones del sector ferroviario que vamos a ver si, al ser proyectos anteriores a la aplicación de la ley, es necesaria o no, pero, si no lo fuera, se iniciarían inmediatamente las obras.

Yo dije hace unos días que todos estos proyectos tendrán iniciadas las obras antes de finalizar 2005, lo cual quiere decir que en este momento se encuentran en fase de supervisión, en fase de revisión de los mismos,

y que en el momento en que estén aprobados técnicamente serán licitadas las obras, que es nuestro compromiso para cumplir con los plazos que establece el Plan Galicia en la línea Ourense-Santiago.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Delgado Arce, tiene S.S. la palabra.

El señor **DELGADO ARCE**: Señor Morlán, con todo respeto pero toda firmeza le tengo que decir que la actuación del Gobierno central con relación al Plan Galicia y en especial con relación a la red de alta velocidad es de desprecio y de agravio, y le voy a razonar el porqué en relación con esta línea Ourense-Santiago.

El 16 de junio interpele a la ministra de Fomento en el Pleno y le pregunté si iba a paralizar algún tramo de la línea de alta velocidad Ourense-Santiago, y sus palabras taxativas fueron: No voy a paralizar nada, y no solamente eso, sino que voy a impulsarlo. Seis días después aprobamos una moción que decía que este tramo tendría que estar operativo en 2008. La señora ministra, seis días después de votar esto, suspendió la licitación de proyecto y obra de dos tramos de esta alta velocidad Ourense-Santiago: los comienzos de la legislación con ustedes en relación con este tramo.

Continuó el año 2004 y el presupuesto que estaba previsto para ese ejercicio no ha sido ejecutado por el Gobierno socialista. Hay 73 millones de euros del presupuesto de 2005 que no han sido gastados y de los que hemos pedido explicación, y el Ministerio por dos veces en respuesta escrita elude decir qué ha sucedido con esos 73 millones, si los ha incorporado, como nosotros afirmamos, al presupuesto de 2005. Tramitamos la ley de Presupuestos Generales del Estado y necesitábamos 180 millones para sacar adelante esta infraestructura, como decía el Parlamento de Galicia, y ustedes consignaron 158 solamente, de los cuales 73 provienen, estamos seguros, del año 2004. Desatendieron todas las demandas, no les interesaba impulsar este tramo.

Comienza el año 2005, un año que se describe con dos palabras: agravio y paralizaciones. No hay voluntad alguna por parte del Ministerio de Fomento de impulsar esta infraestructura. El AVE Santiago-Ourense, que tiene doce tramos, tiene retrasos en todos sus tramos de entre seis meses y un año. Este es el balance del Gobierno socialista para con la conexión de alta velocidad Ourense-Santiago, y se puede decir lo mismo del AVE Ourense-Meseta, que lleva empantanado desde diciembre de 2003.

Señor secretario de Estado, le pongo algunos ejemplos. Hace escasos días, un afectado de este tramo, la zona de Lalín (Abeleda)-Lalín (Baxán), recibía por correo certificado una carta en la que se le decía literalmente: Todo el proceso de expropiación de tierras en este municipio se halla en estos momentos paralizado. Y le invita a que cultive sus tierras porque no hay nin-

gún problema con estas fincas sobre las que necesariamente deben producirse e iniciarse obras.

Más datos que afirman lo que le estamos diciendo. La propia prensa recoge estos días cómo las empresas afirman que el Ministerio está dilatando el inicio de las obras. Las empresas adjudicatarias llegan con sus proyectos al Ministerio, se les pone toda clase de pegas, dicen que los viaductos son de 80 metros y cuando les presentan el trabajo ustedes les dicen que no son de 80 metros, sino de 70 metros, y que repiensen los proyectos. En definitiva, ustedes no están admitiendo los proyectos que las empresas constructoras les están presentando, no los están supervisando y están retrasando deliberadamente los proyectos, y se lo digo con todas las letras, y además le voy a decir por qué, por una motivación claramente política que supedita los intereses de las infraestructuras de Galicia a los intereses partidarios de ustedes, porque quieren igualar con estos retrasos en los tramos ya licitados en proyecto y hoy día adjudicados con los dos que han paralizado y de los cuales sólo han licitado el proyecto. Y el colmo de los colmos fue el otro día, cuando nos enteramos de que existe la posibilidad de que ustedes anulen dos nuevos tramos entre Silleda-Vedra y Vedra-Boqueixón, lo cual significaría deslicitar 125 millones de euros y paralizar no menos de veintitrés meses estas obras. Esperamos que no hagan ustedes esto, porque ello haría imposible que se cumpliera el objetivo de que esta importantísima comunicación esté operativa en 2008.

En nombre de Galicia, a la que represento como diputado, les digo que ustedes están defendiendo intereses políticos partidarios, que están perjudicando deliberadamente a Galicia y que deben ustedes corregir esta actitud, porque de lo contrario será imposible el objetivo de que todas las ciudades gallegas estén unidas con Madrid en menos de tres horas en el horizonte del año 2009. No lo hagan, rectifiquen, muevan este proyecto y no lo paralícen.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, tiene S.S. 1 a palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Lo que no le acepto —y disculpe la terminología— es que nosotros estamos tratando con desprecio y con agravio a Galicia, no se lo acepto, y están ustedes desde hace unos días muy nerviosos, por lo que se ve —ustedes sabrán por qué—, por lo que estamos haciendo en Galicia, y ya tendrán información —no se preocupe— sobre qué es lo que ha hecho este Gobierno, qué ha hecho el Ministerio de Fomento en las actuaciones en el conjunto de Galicia.

Nosotros vamos a cumplir con el Plan Galicia, vamos a cumplir con los compromisos del Plan Galicia, con lo que se planteó en esta Cámara, no con lo que surgió del Consejo de Ministros de 2003, que fue-

ron todo estimaciones y estudios y muy pocos compromisos, sino con lo que dijo esta Cámara respecto al cumplimiento de plazos. Los primeros que tendrían que estar enfadados serían mis compañeros de Galicia si fuéramos tal y como ustedes están planteando. **(El señor Delgado Arce: Lo están.)** Lo que les digo es que nosotros no hemos paralizado nada, no tenemos ninguna sensación, como usted está diciendo, respecto a Galicia, queremos que las obras que están comprometidas se lleven a cabo en los plazos que están marcados por este Congreso de los Diputados y por el Senado.

Si ustedes están hablando de retrasos en esta línea le tengo que decir que no, y le voy a explicar una cosa. Si nosotros hemos planteado que hubiera una forma de trabajar distinta a la de ustedes respecto a la redacción del proyecto y la ejecución de las obras nos está dando la razón en una cosa. Cuando los proyectos que están redactándose son remitidos al Ministerio de Fomento, quienes los revisan son funcionarios, y yo diré a los funcionarios que usted está en desacuerdo con ellos y que usted está criticando a los funcionarios por su forma de trabajar. **(El señor Delgado Arce: A ustedes.)** Yo no reviso los proyectos, los revisan los técnicos de la casa, que son los que están diciendo si está bien o mal definido un proyecto, no somos los políticos, son los técnicos de la casa, que son profesionales que estaban con ustedes cuando estaban gobernando y que en estos momentos están haciendo lo que tienen que hacer, y lo que están demostrando es que los proyectos que estaban adjudicados como lo hacían ustedes tienen tales dificultades técnicas a la hora de poder aprobarlos para que se inicien las obras que tienen que ser modificados.

Eso supone —se lo puedo dar tramo por tramo— que el tramo Ourense-Amoeiro fue presentado por última vez el 20 de febrero de 2005; el tramo Amoeiro-Maside-Carballino fue presentado en febrero de 2005, después de reiterar a las empresas que rehicieran los proyectos o que los modificaran; el tramo Carballino-Lalín fue presentado en marzo de 2005; el tramo Lalín (Ableda)-Lalín (Baxán) fue presentado en marzo de 2005; el tramo Silleda-Silleda se va a presentar en abril de 2005; el tramo Silleda-Boqueixón, en abril de 2005; el tramo Boqueixón-Santiago, en abril de 2005 **(El señor Delgado Arce: Fuera de plazo)**. Estos son los proyectos que estaban de acuerdo con la forma que ustedes tenían de adjudicar las obras, que en el momento en que estén revisados y aprobados técnicamente saldrán a ejecución. Ya verán ustedes cómo el compromiso que les he planteado de que antes de finalizar 2005 estarán todas estas obras en ejecución va a ser así, porque los proyectos van a reunir las condiciones técnicas que hacen que las obras se puedan ejecutar sin ninguna dificultad para que no nos pase lo mismo que entre Madrid-Zaragoza-Lleida.

— **DEL SEÑOR AROLA BLANQUET (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO), SOBRE PREVISIONES EN RELACIÓN CON LAS INFRAESTRUCTURAS A EJECUTAR EN ZARAGOZA CON OCASIÓN DE LA CELEBRACIÓN DE LA EXPO 2008. (Número de expediente 181/000886.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día como número doce, previsiones en relación con las infraestructuras a ejecutar en Zaragoza con ocasión de la celebración de la Expo 2008, formulada por el diputado señor Arola Blanquet, que tiene la palabra para formular la pregunta.

El señor **AROLA BLANQUET**: Señor secretario de Estado, a usted no hace falta que yo le explique que en Zaragoza hay una fuente a la que llaman de los incrédulos, porque en su momento muchos dudaban que al final el canal llegara. El canal llegó y don José de Pignatelli subvencionó a su costa la llamada fuente de los incrédulos, a la que debería ir a beber agua mucha gente por lo que uno oye en estas comisiones.

El objeto de la pregunta está relacionado con lo que una vez escribió un autor aragonés, premio Planeta, por cierto, que dijo que había algunos aragoneses que pensaban que todo lo que pasaba, pasaba en contra de ellos, y por eso algunos permanentemente tienen cara de enfadados y, en estos enfados que tienen algunas personas, el en estos momentos portavoz del Partido Popular en el Ayuntamiento de Zaragoza, incrédulo en ejercicio, dice, hablando de la Expo, que es el objeto de la pregunta, que si no nos hacen caso esta ciudad tendrá que volver a sacar los cañones de 1808, porque con Zaragoza no se juega. Si los helicópteros no vuelan, a mí no me extraña que saquen los cañones de 1808.

Lo que quisiera es que en sede parlamentaria estas afirmaciones tan grandilocuentes tuvieran respuesta, que si el otro día decíamos: sosiéguese S.S., que le vamos a votar que sí, con la respuesta a la pregunta que le ha formulado este diputado pudieran tranquilizarse aquellas personas que creen que hay un retraso —y me refiero simplemente a noticias de prensa, no de partido ni del Ministerio—, cuando la Expo puede suponer un empuje crucial a la economía, a la vida social y al desarrollo no sólo de Zaragoza, sino de todo Aragón.

Por estas razones le formulo la pregunta que S.S. muy bien conoce.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, tiene S.S. la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Indudablemente la apuesta de la Expo 2008, cuya celebración va a llevarse a cabo en Zaragoza, es una apuesta que no sólo interesa y afecta positivamente a Zaragoza y al conjunto de Aragón, sino que también

tiene su repercusión en el conjunto del Estado y en la credibilidad internacional de nuestro país respecto a cómo organizamos ese tipo de eventos, como ya sucedió en Sevilla y en Barcelona. Por tanto, espero que todo el esfuerzo que vamos a llevar a cabo y que estamos llevando a cabo desde el Gobierno para que esta Expo 2008 sea un éxito sea un esfuerzo que signifique al finalizar la misma que hemos contribuido a mejorar todo lo que supone el funcionamiento de Zaragoza y de la Comunidad Autónoma de Aragón y, como es lógico, conseguir que en todo el Valle del Ebro existan unas mejores vías de comunicación, unas mejores relaciones económicas y sociales que las que en este momento puedan existir.

De acuerdo con el protocolo general de financiación de la Exposición Internacional de Zaragoza 2008, firmado el pasado 16 de noviembre de 2004, se establece una serie de compromisos por parte de la Administración General del Estado, además de los que vienen asignados a las otras administraciones, administración autonómica y administración municipal de Zaragoza, y entre los compromisos que existen se encuentran los relacionados con las infraestructuras, cuya ejecución y financiación corresponde al Ministerio de Fomento o a sociedades que están participadas por el Ministerio de Fomento de manera mayoritaria, como es la Sociedad Zaragoza Alta Velocidad 2002, proyectos que me permito recordarle que son los siguientes:

El cierre del tercer cinturón, que supone la construcción del puente del tercer milenio en la Ronda del Rabal, que en este caso es una actuación que ya está licitada y en el momento en que se produzca la adjudicación se podrán iniciar las obras. Esta licitación la llevó a cabo el Consejo de Administración de la Sociedad celebrado el día 4 de marzo de 2005, con un presupuesto inicial de 26 millones de euros.

Con cargo al Ministerio de Fomento nos encontramos el cierre del cuarto cinturón, Ronda Este, que tiene un presupuesto de casi 90 millones de euros, que se licitó el 8 de marzo de 2005 y cuya apertura de oferta se realizó el 6 de abril de 2005. Por tanto, en el momento en que se eleve a definitiva la adjudicación se podrán iniciar las obras. La longitud de la Ronda Este es de 6,5 kilómetros y es necesario realizar una variante en la Nacional II en el tramo comprendido entre el barrio de Santa Isabel y la conexión de la carretera de Villamayor de 3 kilómetros de longitud. Incluye un puente sobre el río Ebro e infraestructuras en el barrio de Santa Isabel de 584 metros.

El nuevo acceso norte a Zaragoza, que es otra de las actuaciones que tiene que llevar a cabo el Ministerio de Fomento cara a la Expo 2008, es un proyecto que cierra el cuarto cinturón con el nuevo acceso por la autovía a Huesca y es un tramo que tiene una longitud de 7,5 kilómetros. El presupuesto es de 46 millones de euros y este proyecto está en la fase final de supervisión y, por tanto, en el momento en que se acabe la supervisión del

proyecto se licitará, que espero que se haga en breve, para contratar las obras en este año 2005.

Existe otro proyecto de adecuación de la Nacional 330 frente a la Academia General Militar, en la Avenida de los Pirineos, que supone mejorar la seguridad de este tramo con una importante densidad de tráfico. Otro compromiso es la inclusión de Zaragoza en el Plan de transporte ferroviario de cercanías, para el cual tanto Renfe Operadora como el ADIF han realizado ya unos primeros estudios en los que tenemos que profundizar en las próximas fechas con la finalidad de definir las cercanías y ver en qué medida las administraciones autonómica y local participan en la definición de las cercanías, al igual que se hace en otras ciudades españolas, en las que la fórmula de co-sociedad de transportes es donde tiene cabida el funcionamiento de las cercanías.

En materia de aeropuertos, como es lógico, vamos a anticipar el desarrollo del Plan director del aeropuerto de Zaragoza, que estaba previsto para 2010, con la finalidad de que todas las actuaciones que estaban contempladas en dicho aeropuerto se anticipen y puedan estar para el año 2008.

Estas son las actuaciones más destacables que existen, podríamos entrar en detalle en cada uno de los temas, sobre todo en materia del aeropuerto, para ver cuáles son las actuaciones que están contempladas en esa anticipación del desarrollo del Plan director del aeropuerto, pero creo que con esto se tiene una buena idea de qué es lo que va a pasar en estos próximos años en Zaragoza, hasta 2008, para hacer frente a todas las necesidades y llevar a cabo una buena Expo en Zaragoza en 2008.

— **DEL SEÑOR AYALA SÁNCHEZ (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO) SOBRE SPOT PUBLICITARIO EMITIDO EN DIVERSAS TELEVISIONES SOBRE «MINISTERIO DE FOMENTO EN MARCHA» (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/018690). (Número de expediente 181/000888.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día como número trece, relativa a spot publicitario emitido en diversas televisiones sobre «Ministerio de Fomento en marcha», procedente de pregunta al Gobierno con respuesta escrita y formulada por don Andrés Ayala Sánchez, del Grupo Parlamentario Popular.

Señor Ayala, tiene S.S. la palabra para formular la pregunta.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Esta pregunta se ha convertido en oral ante la reticencia a contestar algo que parecía muy sencillo. Luego hemos tenido una respuesta tendenciosa e impropia de la técnica parlamen-

taria porque, como siempre, en lugar de contestar se le echa la culpa al Partido Popular, pero algún temor tendrían para no contestar la pregunta y luego, ante las prisas y la conversión de la pregunta en oral, contestarla criticando al Partido Popular. Se le pregunta por lo que hace el Partido Socialista, esa es la técnica de la pregunta escrita, no por lo que han hecho otros gobiernos.

Al señor Morlán, que sustituye a la ministra, le pregunto, por tanto, qué justificación tiene un anuncio con frases tan ininteligibles como «Acercando cada vez más personas al mundo», que no se entiende, a no ser que la ministra de Fomento también sea comadrona, profesión muy digna, por cierto, y presumiendo con imágenes de obras que han sido hechas por el Partido Popular y no por el Partido Socialista. Todas las imágenes que aparecen en el spot son de obras ejecutadas con anterioridad a marzo de 2004. ¿Me quiere contestar, señor secretario de Estado?

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Nosotros hemos dado cobertura a esas imágenes, a esos spots o a esa publicidad con arreglo a un expediente de contratación de servicios de publicidad mediante concurso público ya abierto denominado Quinto plan de comunicación para la difusión de las actuaciones del Ministerio de Fomento 2004, que fue adjudicado por el anterior Gobierno. No nos intente achacar que lo que hayamos hecho sea cumplir con un contrato que se adjudica a una empresa —que le puedo dar el nombre—, firmado el día 12 de febrero de 2004, y entre la fecha de la firma y el día 11 de marzo de 2004 se gastó el 52 por ciento de la dotación de este contrato.

Si usted me viene preguntando sobre lo que se haya podido hacer en una campaña que obedece a un compromiso que ustedes tenían adquirido con anterioridad, la verdad es que me sorprende, porque, al igual que ustedes nos están preguntando qué hacemos con las obras que ustedes han empezado y nosotros hemos dicho que continuarlas, lo que le puedo decir es que este contrato al que hace referencia posibilitó ese tipo de emisiones a las que usted hace referencia en diciembre de 2004 y que a partir del 26 de diciembre de 2004 no ha habido nada más. El crédito presupuestario contra el que se cargan estos costos —se lo puedo dar— es el 17.01.451N.640.

No le puedo decir mucho más, señor Ayala. Lo que yo lamento es que usted proteste por esto cuando en infraestructuras tanto usted como yo sabemos perfectamente que unas obras se inician en un período determinado y se acaban en otro período determinado y que obras que ustedes inauguraron en los anteriores períodos a bombo y platillo son obras en las que ustedes no tuvieron nada que ver porque estaban iniciadas y trabajadas desde el período anterior, y no lo critico, simple-

mente lo pongo encima de la mesa en el sentido de decirles que en obras de infraestructuras las actuaciones que inician unos gobiernos las acaban los siguientes y no pasa absolutamente nada, porque son actuaciones que por el período de elaboración y desarrollo traen ese tipo de consecuencias y no creo que haya ninguna cosa especial.

Lo que sí le digo es que en este caso concreto nosotros hemos estado desarrollando un contrato que ustedes ya tenían firmado antes de llegar al Gobierno en el mes de marzo o efectivamente en el mes de abril.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: La verdad es que me ha sorprendido su respuesta, de la cual se deduce que, como ustedes no han hecho nada (**El señor Becana Sanahuja: No, no, no.**), el contenido del spot lo decidió el Partido Popular, es decir, que usted me dice que una contratación que se había hecho en febrero de 2004 es la que se ha seguido poniendo en práctica con una campaña publicitaria y que luego ustedes han decidido que eso se publicite en el mes de diciembre. Por tanto, tengo que entender, porque se deduce estrictamente de sus palabras, que el contenido del spot era el contenido que había hecho el Partido Popular, pero el Partido Popular sí podía decir literalmente, como dice el spot: Construimos tu futuro potenciando el equilibrio territorial del transporte de personas y mercancías, con aeropuertos que progresan contigo, modernizando nuestros puertos, para que el desarrollo económico nunca se detenga —eso se podía haber dicho por el Partido Popular, pero no por el Partido Socialista—, mejorando la red vial para que te muevas con más seguridad gracias a tu esfuerzo y a las ayudas europeas y trabajando pensando en tu calidad de vida.

Efectivamente, señor Morlán, lo que usted me acaba de decir es que han publicitado en el mes de diciembre un anuncio hecho con las políticas del Partido Popular, que sí respondían a este contenido y no al de usted. Me parece magnífico que lo hagan así, y eso demuestra que ustedes presumen de aplicar fondos europeos cuando se están perdiendo, de estar continuando las obras cuando están paralizadas y de tener un plan de infraestructuras cuando hasta el día 23 de diciembre ni siquiera lo presentaron al Consejo de Ministros y ya el día 10 de diciembre estaban con este anuncio. Ustedes se gastaron 1.418.764,29 euros, es decir, para que nos entendamos, 236.062.515 pesetas, para utilizar lo que el Partido Popular podía decir legítimamente, y ustedes lo hacen para engañar a los españoles (**Protestas.**), porque la verdad —y déjenme ustedes, que yo no he interrumpido a nadie— es que la licitación, cuando ustedes sacan el anuncio, había bajado un 17 por ciento en carreteras y un 31 por ciento en ferrocarriles, y le hago la referencia a diciembre de 2004 por no hablar del desastre del primer trimestre de 2005, que tiempo tendremos de hablar de cómo va el Ministerio de Fomento.

Por tanto, vemos que ustedes se gastan en salvos y propaganda falsa lo que el Partido Popular se gastaba en obras y de lo cual evidentemente podía presumir.

Ya sabemos cómo siguen actuando ustedes, porque antes hemos hablado del Plan Galicia y usted ha dicho que no consiente que se hable de menosprecio a ese plan. La propia prensa dice que su Gobierno exhibe el Plan Galicia un día después de que Fraga convoque las elecciones, es decir, que han reaccionado inmediatamente para estar diciendo a los gallegos lo mismo que trataron de decir a los españoles en el mes de diciembre, y esto es que ustedes no están manteniendo los niveles de inversión que teníamos en España en los últimos ocho años o para estar confundiendo —como ha tratado de hacer hoy aquí en una pregunta de su propio grupo— la línea Algeciras-Sines-París con la línea Algeciras-Bobadilla. Señor secretario de Estado, seamos serios con los trazados y no confundamos una red transeuropea de transporte que, efectivamente, es Algeciras-Sines-París con la de Algeciras-Bobadilla.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, su tiempo ha terminado.

Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señor Ayala, en relación con lo que me ha dicho sobre la línea Algeciras-Sines-París, yo pensaba que usted veía mejor el mapa porque Sines está en Portugal, Algeciras está en España y no se trata de unir Sines con Algeciras, sino de que los trenes vayan de Sines hacia Madrid y de Algeciras hacia Madrid, subiendo por Bobadilla con la finalidad de llegar a París. **(El señor Ayala Sánchez: Es la misma línea.)** No es la misma línea. Interprete usted los planos, señoría, como le dé la gana.

Le reitero que en un mes ustedes se gastaron el 52 por ciento de un programa: desde el 12 de febrero al 11 de marzo de 2004. Claro, estábamos en precampaña y había que hacer todo lo posible para que lo que ustedes decían que habían hecho —y que no han hecho, y así nos hemos encontrado este país—, al menos quedara así a los ojos de los españoles, como si ustedes hubieran tenido una actuación magnífica, y no es cierto. Me imagino que lo iremos viendo con la ejecución presupuestaria y con muchos otros temas que ustedes han sacado pero detrás de los que no había ni un solo papel que pudiera acreditar que eso podía salir adelante, tal y como ustedes estaban planteando.

Volviendo a lo de la publicidad, si alguien en este país ha hecho campañas de desprestigio o de manipulación y desinformación con los anuncios publicitarios han sido ustedes y, en este caso concreto, señorías, ustedes han venido a demostrar que, intentando acharnos la ejecución de un contrato, es el de ustedes, el que ustedes habían contratado el 10 de febrero y el que ustedes habían desarrollado de manera muy cuantiosa

en el mes de marzo. Y ahora ustedes protestan por que una campaña que está contratada se lleve a cabo. Si a usted no le niego nada de lo que ha dicho ni se lo voy a negar nunca, pero ustedes sí negaron lo que hicimos antes del año 1996; lo han negado por activa y por pasiva. **(El señor Ayala Sánchez hace gestos negativos.)** Cuando ustedes vuelvan al Gobierno, si es que algún día vuelven, veremos si son capaces de negar todo lo que hemos hecho nosotros. Parece que lo que ustedes hacen es lo único que vale en este país y que lo que nosotros hemos hecho no tiene ninguna validez. Señorías, seamos serios.

El señor **PRESIDENTE**: Lo siento, señor secretario de Estado, su tiempo ha terminado.

Señorías, con este turno han finalizado las preguntas a las que iba a responder el señor secretario de Estado. Inmediatamente pasará a la sala el señor secretario general de Transportes para contestar las cuatro preguntas que quedan pendientes. **(Pausa.)**

— **DEL SEÑOR VAÑÓ FERRE (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO), SOBRE LA CONSIDERACIÓN POR PARTE DEL GOBIERNO DE LOS EFECTOS NEGATIVOS QUE SUPONE PARA LAS PERSONAS CIEGAS O CON DEFICIENCIA VISUAL, LA IMPLANTACIÓN DEL PROGRAMA «AEROPUERTOS SILENCIOSOS» POR PARTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA). (Número de expediente 181/000472.)**

— **DEL SEÑOR HEREDIA DÍAZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE LAS ACTUACIONES PARA PALIAR LOS EFECTOS DE LOS «AEROPUERTOS SILENCIOSOS» EN PERSONAS INVIDENTES. (Número de expediente 181/000822.)**

El señor **PRESIDENTE**: Voy a sugerir a los autores de las preguntas número 2, formulada por el señor Vañó Ferre, y número 7, formulada por el señor Heredia Díaz que, como tienen el mismo objeto —el relativo a los llamados aeropuertos silenciosos y el problema que ello supone para los invidentes—, se formulen agrupadamente. Seré un poco más flexible con el tiempo al ser contestadas. Si no, se contestarán separadamente.

En primer lugar, el señor Vañó tiene la palabra para formular la pregunta. El señor Heredia lo hará después y a continuación contestará el secretario general. Señor Heredia —y me dirijo a usted porque intervendrá en segundo lugar—, le pido que no utilice su turno para replicar al diputado del Grupo Popular porque no se lo permitiré ya que esa tarea le corresponde al señor secretario general. Límitese usted a formular la pregunta para no generar un debate entre ambos que no sería razonable.

El señor **VAÑÓ FERRE:** Cuando iba a implantarse el Programa de aeropuertos silenciosos, con el que se pretendía evitar la megafonía en los aeropuertos, nos asaltó la duda de si con ello se contemplaban todas las posibilidades de acceso y desenvolvimiento para todas aquellas personas, —y concretamente las personas ciegas— que tienen alguna minusvalía en cualquiera de los campos, tanto psíquico como físico o sensorial. Ante ello, nosotros planteamos la pregunta de si se habían tenido en cuenta los efectos negativos que suponía para estas personas —tanto ciegas como deficientes visuales— la implantación de este programa de aeropuertos silenciosos, en la medida en que no tener un buen acceso a la información les perjudicaba. Simultáneamente se formuló una pregunta por escrito, a la que recibimos respuesta el 24 de febrero, donde se nos decía que, efectivamente, se estaba contemplando. Me consta que el 30 de marzo se firmó un convenio de colaboración entre Aena y el Comité Español de Representantes de Minusválidos, en el que se comprometieron a llevarlo a cabo. No sé si fue coincidencia, si se contaba con ello o si la pregunta sirvió de recordatorio y de acicate para tener en cuenta a las personas con dificultades de visión. Según tengo entendido, para el 16 de mayo está prevista la implantación —espero que así sea— de la atención individualizada para este colectivo de personas, a través de cualquiera de los procedimientos que se han habilitado: con aviso a través de móvil —incluso con un móvil que facilitaría Aena— o con un aviso particular por megafonía. Aunque parece que está resuelto y espero que el día 16 se lleve a cabo, me gustaría recordar e incidir en que se tuviese en cuenta a los representantes de las personas con discapacidad a la hora de elaborar o establecer cualquier programa que les pueda afectar. Los representantes de las personas con discapacidad suelen decir que lo que está previsto para quien más dificultades tiene está previsto para todos. En ese sentido, insisto en que me gustaría que —aunque la pregunta tiene una previsión de respuesta— al programar actuaciones de este tipo se tuviese en cuenta a la cúpula del movimiento asociativo, que es el Cermi, el Comité Español de Representantes de Minusválidos, de forma que se cuente con ellos al planificar actuaciones como es el caso de la nueva terminal de Barajas al planificar para no tener luego que corregirlas.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Heredia, tiene S.S. la palabra.

El señor **HEREDIA DÍAZ:** Señor director general, el pasado mes de septiembre Aena anunció que se iba a modificar el sistema de información al público en el aeropuerto de Madrid Barajas, mediante la reducción de los mensajes acústicos emitidos por megafonía, siendo sustituidos por mensajes en pantallas. De hecho, se eliminaron los mensajes de megafonía relativos al embarque, última llamada y aviso a pasajeros, salvo en

la zona cercana a las puertas de embarque, mientras que las pantallas se disponían en las terminales donde aparece el logotipo de la compañía de cada vuelo, la zona de facturación y la de embarque, informándose allí sobre la puerta asignada y la situación del vuelo. Esta medida ha supuesto importantes beneficios para el pasajero en general en su recorrido por las instalaciones, ya que la información en pantalla es más útil, práctica y funcional y contribuye a hacer más agradable y silenciosa la estancia en el aeropuerto. Esta medida ya ha sido puesta en marcha con magníficos resultados en otros aeropuertos europeos. Por tanto, cabe valorar positivamente dicha actuación desarrollada por Aena para la mayoría de los usuarios, entre los cuales se encuentran las personas con discapacidad auditiva, aunque bien es cierto que puede suponer un problema para las personas ciegas. De hecho, en su día el Cermi, el Comité Español de Representantes de Minusválidos, solicitó a Aena que se evitasen los posibles perjuicios que pudieran surgir como consecuencia de la decisión del organismo público de reducir los mensajes acústicos y potenciar la información a través de las pantallas. Nos consta que este Gobierno considera la solución a los problemas derivados de la discapacidad como una prioridad. Por ello el febrero de 2005 Cermi y Aena negociaron un convenio para que en el aeropuerto de Madrid Barajas se estudiaran fórmulas que paliasen los efectos que sobre las personas invidentes habían tenido la puesta en marcha de la iniciativa aeropuerto silencioso. Podría decirle que, evidentemente, se tiene en cuenta el contacto con Cermi, pero como el presidente me ha impedido que entre en el debate no lo voy a decir. Nos consta que para el caso particular del citado aeropuerto —el de Madrid Barajas— y en lo relativo a la reducción de mensajes por la megafonía general se han planteado nuevas fórmulas que mejoran la atención a personas con movilidad reducida para que todas sus necesidades sean comprendidas y atendidas de la mejor manera posible.

También me gustaría, aprovechando esta intervención, hacer referencia a otro acuerdo alcanzado entre el Ministerio de Fomento y Cermi, este más reciente, el pasado 30 de marzo para mejorar la accesibilidad del transporte aéreo. El convenio, que va a tener una vigencia de en torno a tres años, permitirá que Aena y Cermi pongan en marcha diversas iniciativas y actuaciones dirigidas a mejorar las condiciones de vida y garantizar los derechos de las personas con discapacidad que representan un 9 por ciento de la población española, alrededor de 3,5 millones de personas. Durante las dos pasadas legislaturas el PP habló mucho de la discapacidad, pero hizo bastante poco. De hecho, fueron ellos quienes en los últimos ocho años recortaron las políticas sociales en nuestro país. Ahora, sin embargo, curiosamente exigen un día sí y otro también al Gobierno de Rodríguez Zapatero que hagan en un año lo que ellos no hicieron durante ocho en lo que se refiere a la eliminación de barreras arquitectónicas. Por tanto, me pare-

ce muy importante ese convenio firmado entre Aena y Cermi y me gustaría que respondiese, no solamente sobre los aeropuertos silenciosos, sino también sobre ese acuerdo que está bastante relacionado con el tema que abordamos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Palao, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Señorías, la tendencia aeroportuaria general en los grandes aeropuertos internacionales es la de implantar las llamadas terminales silenciosas que consiste en reducir la emisión de mensajes por el sistema de megafonía general para facilitar una eficaz información al pasajero. Con la cada vez más alta densidad del número de mensajes, agudizada por la existencia de vuelos con códigos compartidos por compañías de distintas nacionalidades e idiomas, es muy difícil, por no decir inviable, captar la atención del pasajero sobre su vuelo, con lo que se pierde efectividad en los mensajes hablados, en perjuicio de la operatividad del aeropuerto y de la calidad de servicio a los pasajeros.

Para ilustrar el caso con un ejemplo, en un aeropuerto internacional, con unos 500 vuelos diarios de salida—caso de los aeropuertos de Madrid Barajas y de Barcelona—, si se consideran exclusivamente los mensajes de inicio de embarque y de última llamada, con once segundos de duración por mensaje, en tres idiomas de media, los mismos representaría nueve horas diarias de mensajes hablados, con una altas concentraciones en franjas horarias muy determinadas. Esta reducción de mensajes hablados se compensa incrementando el número de monitores y de señales gráficas y manteniendo la megafonía localizada en las áreas de embarque, que emplearán directamente las propias compañías aéreas, según las necesidades que se requieran. Medidas de este tipo se han implantado y se están implantando en otros aeropuertos internacionales como los de Copenhague, Oslo, Bruselas, Lyon, Estocolmo, Helsinki, Niza, Dublín, Gotemburgo y Atenas, con objeto de mejorar el servicio a los usuarios.

Con respecto a los pasajeros con movilidad reducida, entre los que se encuentran los invidentes, la atención y preocupación que Aena mantiene desde hace tiempo es permanente y constante, como lo demuestran el conjunto de actuaciones que han venido desarrollándose en los últimos años. Estas medidas están siendo contempladas directamente en todos los diseños, proyectos y obras de nuevos edificios terminales y en las remodelaciones de los actuales. Además, en julio de 2001 Aena suscribió el Compromiso de servicio de los aeropuertos con los pasajeros; documento que se está cumpliendo en sus términos y que elaboraron los aeropuertos europeos después de una amplia consulta realizada a los consumidores, gobiernos europeos, Comisión Europea y a la industria del transporte aéreo. Aena tiene edita-

dos y a disposición de los pasajeros en todos los aeropuertos españoles el documento Derechos del Pasajero—tengo aquí un ejemplar— e información para personas con movilidad reducida—todos acabamos teniendo alguna reducción en nuestra capacidad de movilidad—, del que también se ha editado una versión conjunta y reducida en el sistema braille. Con el fin de mejorar la accesibilidad de los pasajeros con movilidad reducida en el transporte aéreo y dentro del ámbito de actuación de Aena, el Ministerio de Fomento y el Comité Español de Representantes de Minusválidos, Cermi, firmaron el 2 de diciembre de 2003—Año europeo de las personas con discapacidad— un convenio-marco de colaboración para la mejora de las condiciones de vida y accesibilidad de las personas con discapacidad. En este marco Aena también colabora la Fundación ONCE y con la misma ONCE para la cooperación e integración de personas con minusvalías, con la eliminación de barreras arquitectónicas y la adaptación de puestos de trabajo para personas con discapacidad en las instalaciones de Aena. Además, Aena colabora tanto con los agentes de *handling* como con las compañías aéreas y cualquier organización que intervenga en el transporte aéreo para solucionar posibles deficiencias detectadas en los servicios prestados y para mejorar los mismos. A este respecto se informa de que la compañías de *handling* tienen un tratamiento específico y procedimentado para atender a los pasajeros ciegos, parecido al de los menores no acompañados, por el cual se acompaña a los pasajeros invidentes en su tránsito por los aeropuertos, guiándolos hasta las puertas de embarque de sus vuelos. Asimismo, cuando se avisa previamente a la compañía aérea, los perros guía están autorizados a acompañar a sus dueños invidentes a bordo de los aviones, comprobándose en los controles de seguridad que el perro tenga los documentos requeridos para este caso: certificado sanitario y de propiedad, chip de identificación implantado, etcétera. No obstante, si bien la solicitud de ayuda es habitual, hay personas ciegas que no la solicitan, acercándose por sus medios hasta la puerta de embarque de sus vuelos. A este respecto se recuerda, como S.S. ha mencionado, que en las áreas de embarque se mantiene la megafonía local para dar avisos a los pasajeros, la cual se proporciona por las compañías aéreas.

Aparte de la situación general anterior, para el caso particular del aeropuerto de Madrid Barajas y en lo relativo a la reducción de mensajes por la megafonía general, el aeropuerto está estudiando nuevas fórmulas para mejorar la atención a personas con movilidad reducida para que todas sus necesidades sean comprendidas y atendidas de la mejor manera posible. En ese sentido, la implantación del programa aeropuertos silenciosos se está haciendo teniendo en cuenta la próxima adjudicación del expediente de servicio de atención telefónica de Aena, *Call center*, en el que exige al adjudicatario la disponibilidad de la tecnología necesaria para informar al pasajero invidente, vía men-

sajes sms por telefonía móvil, sobre retrasos, cancelaciones y salidas y llegadas de vuelos. Ese servicio permitirá a los invidentes disponer de un servicio oral personalizado y proporcionado en su teléfono particular. Por otro lado, existe un proyecto en fase de prueba en el aeropuerto de Madrid Barajas, que consiste en un videoteléfono que permite a las personas sordas la comunicación en lugares públicos. Este proyecto se ha realizado en colaboración con la Confederación Estatal de Personas Sordas, CNSE.

Finalmente, es importante indicar que el pasado 30 de marzo de 2005, en presencia de la señora ministra de Fomento, se ha firmado un convenio de colaboración entre Aena y Cermi con una vigencia de tres años, con el fin de mejorar las condiciones de acceso al conjunto de las instalaciones y entornos aeroportuarios que gestiona Aena. Entre otras cuestiones, Cermi asesorará a Aena en todos los aspectos relacionados con la accesibilidad en la construcción de infraestructuras, desde la fase de proyecto de las mismas hasta su desarrollo, con el fin de garantizar que resulten plenamente accesibles para las personas con discapacidades. Resulta evidente que hay pequeñas modificaciones en el proyecto que tienen prácticamente un coste cero y, sin embargo, su ejecución posterior, cuando el proyecto está terminado, supone complicaciones y un esfuerzo extraordinario.

En resumen, para conocer y estudiar todas las necesidades de las personas discapacitadas Aena está mejorando sus procedimientos e instalaciones mediante el establecimiento de colaboraciones con entidades conectoras de la materia con el fin de adoptar aquellas medidas adicionales necesarias para prestar la mejor atención y tratamiento posibles a las personas invidentes, lo cual constituye un objetivo del Gobierno actual. Igual ocurre con cualquier otra discapacidad, para que la supresión de la información sonora de los vuelos en los aeropuertos no les afecte negativamente.

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

El señor **VAÑÓ FERRE**: Muchas gracias por la explicación.

Efectivamente, cuando nosotros planteamos esta pregunta ante una situación que no estaba contemplada, quisimos mostrar nuestra inquietud para tratar de resolver los posibles problemas que podían surgir y tenerlos previstos. Cuando la pregunta se formuló era oportuna porque no había nada hecho. A diferencia del señor Heredia, yo no he tenido inconveniente en reconocer que, efectivamente, he empezado diciendo que me consta que se había firmado un convenio, que me constan todas las actuaciones que están previstas e incluso me consta que el día 16 es el día en que se pondrá en marcha. Insisto en que no hay ningún inconveniente en reconocer que las cosas se hacen bien, cuando se hacen bien, lo haga quien lo haga. Me hace gracia porque siempre que mantengo un debate con el

señor Heredia, él se retrotrae a sacar una serie de efectos que no tienen nada que ver con la pregunta ni con la inquietud, que en realidad es lo que queremos resolver. Él ha dicho que no iba a decirlo y, por supuesto lo ha dicho; yo tampoco podría decir que durante los ocho años de las dos legislaturas de Gobierno del PP en las que salimos de las cavernas en cuanto a legislación y actuaciones respecto a la discapacidad —reconocido por los propios representantes de los discapacitados— se ha avanzado y nos hemos puesto a niveles europeos.

En fin, ese no es el problema. Cuando se planteó la pregunta esta inquietud no estaba resuelta. Me alegro de que ya esté contemplado. Solamente insisto en que se tenga en cuenta, pero no ante situaciones, preguntas o iniciativas parlamentarias que pueden provocar que se actúe como consecuencia, sino que se debe tener en cuenta a todas las personas discapacitadas en la planificación. Como le he dicho antes, si se contempla la situación para quien más dificultades tiene, resolvemos para todos.

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

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Coincido con el Vañó, sin que sirva de precedente, en valorar positivamente el interés de Aena por el tema de la discapacidad, así como valorar en este sentido los permanentes contactos mantenidos e incluso ese convenio que se ha firmado entre el ente público y el Cermi para abordar esta cuestión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Palao, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Simplemente quiero agradecer la coincidencia que se plantea en este caso entre la política del Gobierno y la de los diferentes representantes parlamentarios. En cuanto a lo que aludía respecto a la pregunta parlamentaria, es evidente que el Gobierno presta una atención cuidadosa a todas las actuaciones del Parlamento y, en la medida en que coincidan con la propia política del Gobierno, se convierten en un estímulo más para avanzar en este terreno.

Quiero garantizarles, tanto al señor Heredia como al señor Vañó, que Aena y el Gobierno están absolutamente sensibilizados ante el problema de las personas discapacitadas. El señor Heredia ha mencionado que son el 9 por ciento de la población, pero, como he dicho antes, todos los ciudadanos españoles pasaremos gradualmente a formar parte de ese 9 por ciento. Estamos absolutamente sensibilizados para avanzar y resolver todos los problemas que se puedan plantear en este escenario y para utilizar la tecnología para facilitar el tránsito por las infraestructuras aeroportuarias y portuarias de todas las personas con movilidad limitada.

— **DEL SEÑOR FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO), SOBRE LAS PREVISIONES ACERCA DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL PUERTO EXTERIOR DE FERROL (A CORUÑA) CON LA AGILIZACIÓN DE SUS ACCESOS POR CARRETERA Y FERROCARRIL. (Número de expediente 181/000696.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la que figura en el orden del día con el número 4: Previsiones acerca de la construcción de la segunda fase del puerto exterior de Ferrol, A Coruña, con la agilización de sus accesos por carretera y ferrocarril, formulada por el señor Fernández de Mesa Díaz del Río, del Grupo Parlamentario Popular.

Señor Fernández de Mesa, tiene usted la palabra para formular la pregunta.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Muchas gracias, señor secretario general por contestar la pregunta formulada al Gobierno.

En Ferrol, en Galicia, existe el convencimiento de que es necesario el desarrollo de la segunda fase del puerto exterior en la ciudad de Ferrol porque existe una demanda social, existe una demanda técnica y, desde luego, los políticos han recogido esa demanda, como lo demuestra el acuerdo unánime del Parlamento gallego de 23 de febrero de este mismo año, con el voto favorable del Partido Socialista, del Bloque Nacionalista Galego y del Partido Popular, requiriendo al Gobierno central la construcción de esa segunda fase. Pregunto al señor secretario general si realmente siguen pensando que no existe una demanda de tráfico suficiente y cuáles son las previsiones del Gobierno para el desarrollo de la segunda fase del puerto exterior de Ferrol, sus accesos por carretera y ferroviarios.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario general, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Señoría, a finales de noviembre tuve el honor de comparecer ante esta Comisión. Las circunstancias manifestadas en aquella oportunidad no han variado sensiblemente. En estos momentos la obra de infraestructura correspondiente a la primera fase del puerto exterior de Ferrol se encuentra prácticamente finalizada. A continuación está previsto que se acometan las actuaciones que permitan dotar a dichas instalaciones de sus correspondientes equipamientos y servicios, para lo que el plan de inversiones de la Autoridad Portuaria prevé anualidades en 2005 y 2006, pudiendo, consecuentemente, comenzar su explotación comercial.

La inversión total en esta primera fase habrá supuesto unos 143 millones de euros. Recientemente han sido

tramitadas por la Autoridad Portuaria de Ferrol dos concesiones en el puerto exterior, estando previsto que ambas puedan entrar en servicio en 2007. En función de la evolución que experimente la demanda en el puerto exterior a partir de la puesta en servicio de la primera fase se podrán plantear futuras ampliaciones de sus instalaciones. Precisamente, en cuanto a previsiones de demanda, puedo decirle que, basándonos en las estimaciones de tráfico disponibles, incluyendo los estudios realizados durante la legislatura anterior y avalados entonces tanto por Puertos del Estado como por la Autoridad Portuaria, las instalaciones del puerto exterior en su primera fase tienen capacidad suficiente para atender el volumen de demanda previsible, incluso más allá de 2020. En consecuencia, el plan de inversiones 2004-2008, aprobado en el Plan de empresa de 2005, de común acuerdo entre Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, no contempla el desarrollo de la segunda fase de la ampliación del puerto exterior, toda vez que se considera que primero deben finalizarse totalmente y ponerse en explotación las obras correspondientes a la primera fase. En cualquier caso, el Ministerio de Fomento observará atentamente la evolución de los tráficos en el puerto de Ferrol y realizará un seguimiento permanente de las necesidades de infraestructuras.

En cuanto a los accesos terrestres al puerto exterior, fundamentales para el desarrollo de su actividad y que habían sido olvidados o postergados por el Gobierno anterior, han sido puestos en marcha por el actual. A finales de diciembre pasado se ha licitado un primer tramo del nuevo acceso por carretera y está previsto que el segundo tramo salga a licitación en el segundo trimestre de este año. En materia ferroviaria la Autoridad Portuaria está realizando el estudio informativo de acceso ferroviario, que ha sido asumido por la Dirección General de Ferrocarriles, habiéndose remitido la memoria-resumen para consultas ambientales al Ministerio de Medio Ambiente.

Señoría, esta es la situación actual de la cuestión por la que se interesaba en su pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández de Mesa, tiene la palabra.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: En cuanto a las perspectivas de tráfico, usted sabe perfectamente que las estimaciones para la primera fase que está realizando en este momento solamente están fundamentadas en los tráficos de carbón y contenedores, que estaría en torno a los 4.6 millones de toneladas en el año 2007. El análisis de previsión de tráficos en el sistema portuario español realizado por el propio Ente Público Puertos del Estado y editado a finales del año 2004 tiene en cuenta también, como no puede ser de otra forma, la chatarra, el clinquer, la magnesita, abonos, urea, escoria, granalla, cortezas de astillas de madera, etcétera, por lo que se han promovido las obras

alejadas de la propia ciudad, no solo para mover tráfico de contenedores y carbón, sino también para alejar los tráficos molestos para la salud de los propios ciudadanos como los que acabo de citarle. Eso lo hace variar de 4,6 millones de toneladas a 6,6 millones de toneladas en el año 2007 y 8,6 millones de toneladas en el año 2010. Esto, según sus propias previsiones. Pero es que en este análisis de Puertos del Estado no están contemplados los tráficos que supondrían los nuevos peticionarios que ya hay para las superficies del puerto: Acromet, con medio millón de toneladas de cereales, Biodiesel, con 200.000 toneladas de biodiesel y carbón de compostilla, con un millón de toneladas, con lo que los tráficos pasarían de 4,1 millones de toneladas al cierre del ejercicio 2004 —que superan con mucho las previsiones iniciales— a 10,2 millones de toneladas en el año 2010.

Estamos hablando de 20 millones de euros de inversión aproximadamente, señor secretario general técnico, para poder iniciar y construir las obras de la segunda fase.

Señor secretario general, en cuanto a los accesos por carretera, el primer tramo de 4,9 kilómetros ha sido licitado en diciembre de 2005, pero no ha sido adjudicado todavía oficialmente. No es cierto que el Gobierno anterior se hubiera olvidado de ello. La declaración de impacto ambiental del estudio informativo se aprueba el 16 de noviembre de 2003 y se publica en el BOE de 12 de diciembre. El estudio informativo de acceso por carretera se aprueba el 14 de noviembre del año 2003. El 29 de noviembre se publica en el BOE la licitación del proyecto constructivo y el proyecto de accesos es adjudicado en el mes de enero de 2004 con el plazo de finalización de cinco meses, lo que nos situaría en el mes de mayo del año 2004, señor secretario general. Lo cierto es que, de momento, no ha sido adjudicado oficialmente el primer tramo y esto nos llevaría probablemente a iniciar las obras muy tarde, bastante más tarde de la entrada en vigor del puerto. El segundo tramo, de 10 kilómetros 200 metros, no ha sido aprobado ni licitado. Yo le pregunto, señor secretario general: ¿mantiene usted el compromiso del anterior secretario general de acelerar las infraestructuras, al margen de lo que dicen los presupuestos generales del Estado que dilatan su remate hasta el año 2008, y se compromete a finalizarlas en la primavera del año 2007? Este sería un compromiso importante, sobre todo ahora teniendo en cuenta el período en que nos encontramos.

En cuanto a los accesos por ferrocarril, señor secretario general, la Dirección General de Ferrocarriles ha tardado en tramitar más de cuatro meses un documento en Fomento, simplemente una tramitación burocrática reglamentaria para poder tener un informe de la Dirección General de Calidad y Evaluación Medioambiental para realizar el estudio definitivo de impacto medioambiental. Es decir, ha pasado casi un año y todavía no hay contestación clara para ver cómo se puede realizar y por dónde el inicio de los estudios necesarios para la cons-

trucción del acceso por ferrocarril. Señor secretario general técnico, el Partido Socialista dijo desde la legislatura pasada que éste era un puerto exterior de bolsillo, que no respondía a las expectativas de la ciudad de Ferrol, y ahora nos encontramos con que, si era poco con la primera fase, sin la segunda se queda raquítico y usted sabe que esta obra es necesaria por la demanda que pueda haber en el futuro y porque nadie puede salir a ofertar un puerto magnífico si no tiene instalaciones. No se puede vender algo que no está. Para tener tráficos hay que tener instalaciones, señor secretario general. Eso es lo que pensamos nosotros y, por ahora, en cuanto a los accesos por carretera, no se cumplen los plazos ni se desdobra la vía, que era otra de las promesas del Partido Socialista en campaña electoral.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández de Mesa, vaya terminando.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Está en verde el marcador del tiempo, señor presidente. Me estoy equivocando por eso.

El señor **PRESIDENTE**: El marcador del tiempo indica ya siete minutos y medio y tenía usted cinco minutos.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: De acuerdo, termino, señor presidente.

En cuanto al desdoblamiento de la vía de acceso al puerto exterior, nada de nada; el tiempo corre y, desde luego, no vamos a tener los accesos en los tiempos necesarios para que el puerto sea operativo en el mes de mayo, cuando entre en funcionamiento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario general, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Señoría, no voy a entretenerles con los estudios de capacidad y las previsiones de tráfico del puerto de Ferrol, con innumerables datos que tengo aquí y que, desde luego, corroboran las afirmaciones anteriores.

Estoy en condiciones de asegurarle que las previsiones que estamos manejando son las que se utilizan en el estudio que ha elaborado Puertos del Estado y que se han tenido en cuenta, incluso, esas eventuales captaciones de tráfico que, aunque están todavía en el mundo de lo posible, es una cierta posibilidad que tenemos que considerar. En ese sentido, estoy en condiciones de afirmar que la primera fase, por sí sola, es capaz de asumir las previsiones de tráfico que tiene este puerto hasta 2020. De modo que, a partir de ahí, el calificativo de raquítico forma parte de los planteamientos que cada uno quiera hacer.

En cuanto a si se han retrasado o no los accesos al puerto, lo lógico es que se hubieran planificado las

inversiones de forma que, a la vez que se terminan las inversiones en infraestructura portuaria, se hubieran garantizado los accesos, especialmente en una zona como cabo Prioriño, que tiene una difícil accesibilidad. Usted mismo, con los datos que me ha explicado, ha puesto de manifiesto que no se habían tomado las previsiones necesarias para que, a la vez que se terminaba la obra marítima, se pudiera terminar la infraestructura de accesibilidad terrestre. ¿Qué hemos hecho nosotros? Intentar acelerar los proyectos, desde que hemos llegado, tanto del acceso por carretera como del acceso ferroviario y les he explicado en qué consisten las medidas que hemos tomado respecto a ese tema. En relación con los accesos terrestres al puerto exterior de Ferrol, el acceso por carretera, con fecha 31 de diciembre de 2004 salió a licitación el primer tramo de este nuevo acceso y el enlace con la carretera de Fontemayor...

El señor **PRESIDENTE**: Lo siento, señor secretario general, pero su tiempo ha terminado.

— **DEL SEÑOR DE LA ENCINA ORTEGA (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO), SOBRE PREVISIONES EN RELACIÓN CON LA EJECUCIÓN DEL PLAN DE DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTO PARA SALVAMENTO MARÍTIMO. (Número de expediente 181/000885.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la pregunta relativa a previsiones en relación con la ejecución del plan de dotación de equipamiento para salvamento marítimo, formulada por don Salvador de la Encina, del Grupo Parlamentario Socialista.

Señor De la Encina, tiene S.S. la palabra para formular la pregunta.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Gracias por su comparecencia, señor Palao.

España es un país ribereño. A lo largo de sus costas transitan centenares de miles de buques y ello es consecuencia de la enorme superficie marítima que tenemos en España, ni más ni menos que 1,5 millones de kilómetros cuadrados, lo que equivale a tres veces la extensión del territorio nacional. Para ilustrar esto, daré unos datos referidos al año 2004. El número total de buques controlados en los 21 centros de salvamento marítimo fue, ni más ni menos, de 312.383, de los que 153.596 correspondieron a buques identificados a su paso por los dispositivos de separación de Tarifa, de cabo de Gata y de Finisterre. A ello tenemos que añadir, además, 20 millones de pasajeros en nuestros puertos y cerca de 400 millones de toneladas de mercancías.

Por tanto, señorías, el salvamento marítimo en España tiene que tener una dotación y un equipamiento suficientes, y a este grupo parlamentario le pareció que eran insuficientes, a todas luces, a lo largo de los últimos ocho años, como así estuvimos reivindicando

durante la pasada legislatura. La catástrofe del *Prestige* puso de manifiesto la trascendencia de las cuestiones marítimas. Nuestra sociedad adquirió conciencia de que los temas de salvamento marítimo, que los temas de la mar, son muy importantes. Después de aquella catástrofe, fue evidente la mirada de los ciudadanos hacia los poderes públicos exigiéndoles el reforzamiento de las medidas de salvamento marítimo. Los ciudadanos son conscientes, por tanto, por los datos que he dado y que daré, de que la actividad marítima es compleja, que tiene características propias y riesgos específicos, pero que una sociedad moderna y avanzada como es la española no puede volver la espalda, como ocurrió en los años de gobierno del Partido Popular y, especialmente, como se vio en la catástrofe del *Prestige*. Por último, daré unos datos referidos al año 2004 de la labor de salvamento marítimo, que creo que son ilustrativos: se atendieron 3.991 emergencias en toda España; además, se rescató a 14.000 personas, de las que 7.371 fueron inmigrantes en pateras, especialmente en Canarias, donde en los últimos años la situación ha llegado a niveles muy preocupantes y en el golfo de Cádiz; también se vieron implicados un total de 2.729 buques. Por tanto, señorías, todas estas magnitudes referidas tan solo a un año, al año 2004, evidencian que la labor de la Dirección General de la Marina Mercante, de la Secretaría General que dirige el señor Palao, Transporte y, en definitiva, del Ministerio de Fomento, está adoptando —por lo menos así lo ha hecho durante el último año 2004— medidas muy importantes de control de buques, de control de certificados de seguridad, de inspecciones de buques, de control de medios y tripulaciones de a bordo, de jornadas de seguridad, etcétera.

Por todo ello, consideramos que hay que destacar —al menos así lo hacemos desde el Grupo Socialista— la labor que se está haciendo por el Ministerio de Fomento en esta materia. Creemos, no obstante, que el Ministerio de Fomento tiene que seguir optimizando los medios y la operatividad disponible. De ahí que el próximo plan nacional de salvamento marítimo 2006-2009 potencie esos medios y que, mientras tanto, se siga trabajando en lo que les quiero plantear: el plan puente que ha puesto en marcha el Ministerio de Fomento en referencia a la dotación de equipamiento para salvamento marítimo.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Señorías, el Gobierno es especialmente sensible a estos temas, a los datos espeluznantes que usted ha puesto sobre la mesa y que equivalen a una atención diaria, de media, de 11 emergencias y de 40 atenciones personales en este ámbito. Puedo añadir que en los tres primeros meses de este año, en cuanto a las personas atendidas, se ha incrementado el número en un 120 por ciento, de modo que estamos ante un proceso verdaderamente escalofriante de necesidades de atención

en la costa. Como quiera que el próximo plan nacional de salvamento 2006-2008 que entrará en vigor en 2006 todavía está en elaboración y, a la vista de las carencias que se plantean en el presente Plan nacional de salvamento 2002-2005, que se pusieron en evidencia por el accidente del *Prestige*, hemos puesto en marcha un plan puente para poder anticipar actuaciones de las que eventualmente se hubieran incorporado en el siguiente plan. Estas actuaciones son fundamentalmente las siguientes: en relación con las embarcaciones, está contratada la construcción de cuatro buques polivalentes, dos de 56 metros de eslora y dos de 75 metros de eslora. El objetivo es que a final de 2005 tengamos 12 buques de salvamento, de los cuales siete serán propiedad de Sasemar y cinco estarán alquilados. Está prevista la adquisición de 12 embarcaciones de intervención rápida o salvamares, que es una embarcación típica que tiene esa denominación, dos por año, desde 2005 a 2008. De hecho, desde mayo de 2004 se han incorporado ya tres nuevas salvamares, de forma que junto con las dos que adicionalmente están en construcción y que se entregarán en el verano próximo, pasaremos de 40 salvamares previstas en el Plan nacional de salvamento, 2002-2005, a 45 salvamares. Está prevista también la incorporación de un buque polivalente de gran capacidad, con una capacidad de recogida de residuos de 2.500 metros cúbicos y estamos trabajando en la definición tipológica y en la forma de su contratación, porque se trata de un presupuesto de unos 50 millones de euros. Por otra parte, están muy avanzadas las conversaciones de cobertura para Galicia de una de las embarcaciones de la Agencia Europea de Seguridad Marítima que quedará situada probablemente allí. En cuanto a flota aérea, desde el 18 de abril de 2005 se ha unido a la flota existente de cinco helicópteros un sexto, el *Helimer Alborán*, con base en Almería, para cubrir la zona del sureste. Se prevé además la adquisición de tres helicópteros de salvamento más modernos y de mejores prestaciones, dos de ellos para sustituir a los dos más antiguos que tienen 37 años y, el tercero, para aumentar la flota. Se prevé que se entreguen dos en 2006 y uno en 2007. Se dotará a toda la flota de helicópteros de tripulaciones en base de 24 horas; con esto pretendemos reducir el tiempo de respuesta de los helicópteros cuando surge una emergencia. Por último, se ha formalizado la adquisición de tres aviones de ala fija, CASA CN-235, debidamente equipados, con un presupuesto unitario de 28 millones de euros y que se utilizarán para la búsqueda de personas en la mar, para aumen-

tar la autonomía y las distancias en las superficies a cubrir y para la detección, incluso, de manchas y de contaminación, como los sentinazos de buques en navegación.

Actuaciones en tierra. Se prevé instalar cinco bases logísticas situadas en puertos para almacenamiento, gestión y transporte estratégico del material de lucha disponible contra la contaminación. Existen en este momento dos bases, una en Galicia y otra en Madrid y se pretende instalar cinco en la periferia. Se dotarán centros de coordinación de salvamento con los sistemas más avanzados de comunicación y equipos electrónicos; se desarrollará el dispositivo de separación de tráfico en Finisterre, que se ha alejado y que ahora mismo está dotándose; se plantea un problema tecnológico porque los radares que estaban concebidos no tienen el alcance suficiente como para cubrir las distancias donde se sitúa el nuevo separador.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Palao, lo siento, pero su tiempo ha terminado.

Señor De la Encina, tiene S.S. la palabra.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Lamento la falta de tiempo porque era muy ilustrativo, muy importante, el anuncio que nos estaba haciendo hoy aquí en sede parlamentaria el secretario general de Transporte sobre un ámbito tan necesitado de mejoras como las que usted está anunciando, que garantiza el salvamento en la mar de aquellas personas que, día a día, trabajan en ese ámbito. Le animo, señor Palao, a seguir —y me consta que lo está haciendo usted y todo su equipo con un esfuerzo casi titánico por la carencia de medios con la que se ha encontrado en muchos ámbitos y que se puso en evidencia en la catástrofe del *Prestige*— para, en primer lugar, poder hacer frente con este plan puente con todas las garantías al salvamento marítimo. Estoy convencido de que en el nuevo plan de salvamento marítimo que se está elaborando ya para los próximos años se seguirá haciendo ese esfuerzo de incremento en línea con lo manifestado en su primera comparecencia por la ministra de Fomento aquí en sede parlamentaria.

Enhorabuena y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Palao, por su comparecencia.

Finalizado el orden del día, se levanta la sesión. Se levanta la sesión.

**Eran las doce y veinte minutos del mediodía.**

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

