



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2005

VIII Legislatura

Núm. 414

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 23

celebrada el martes, 8 de noviembre de 2005

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas del señor Ayala Sánchez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:

- Actuaciones por el Ministerio de Fomento en orden a preparar la gestión de los proyectos de I+D+i previstos en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/028873). (Número de expediente 181/001223.) 4
- Renegociación de contratos vigentes a la fecha de nombramiento de la ministra de Fomento (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/029538). (Número de expediente 181/001224.) 5
- Paralización, suspensión o retrasos de los proyectos y obras contratados con fecha anterior al nombramiento de la ministra de Fomento (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/029539). (Número de expediente 181/001225.) .. 7

Preguntas de la señora Castro Masaveu, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:

- **Motivos por los que la ministra de Fomento no acudió al acto de colocación de una placa simbólica del inicio de la ampliación del puerto de El Musel-Gijón (Asturias) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/025794). (Número de expediente 181/001239.)** 10
- **Acerca de la opinión de la ministra de Fomento sobre las sucesivas paralizaciones de obras que su Ministerio está realizando en el Principado de Asturias (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/026306). (Número de expediente 181/001243.)** 12
- **Sobre hechos objetivos en los que se basa la ministra de Fomento para afirmar que en un año ha hecho más en materia de infraestructuras que lo realizado en toda la legislatura anterior por el Partido Popular (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/027045). (Número de expediente 181/001244.)** 12
- **Cantidad económica que va a destinar el Ministerio de Fomento durante el año 2005 para reducir el peaje de la autopista del Valle del Huerna (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/028752). (Número de expediente 181/001256.)** 15
- **Cantidad económica que va a destinar el Ministerio de Fomento durante el año 2006 para reducir el peaje de la autopista del Valle del Huerna (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/028753). (Número de expediente 181/001257.)** 15

Preguntas del señor Ayala Sánchez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:

- **Cuantía recibida de los fondos comunitarios para infraestructuras de la competencia del Ministerio de Fomento en los años 1996 a 2004 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/028870). (Número de expediente 181/001220.)** . 17
- **Cuantía que va a recibir el Ministerio de Fomento de fondos comunitarios para el ejercicio 2005, diferenciando la cantidad correspondiente a proyectos cuya financiación comunitaria se aprobó con anterioridad a abril de 2004 de los aprobados con posterioridad a dicha fecha (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/028871). (Número de expediente 181/001221.)** 17
- **Cuantía que va a recibir el Ministerio de Fomento de fondos comunitarios para proyectos en curso y otros de iniciación prevista para los ejercicios 2006, 2007 y 2008, diferenciando la cantidad correspondiente a proyectos cuya financiación comunitaria se aprobó con anterioridad a abril de 2004 a los aprobados con posterioridad a dicha fecha (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/028872). (Número de expediente 181/001222.)** 17

Preguntas de la señora Castro Masaveu, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:

- **Opinión de la ministra de Fomento sobre los atascos que se producen permanentemente en la travesía de Navia, Asturias (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/026298). (Número de expediente 181/001241.)** 20
- **Opinión de la ministra de Fomento sobre atascos que se producen permanentemente entre Avilés y Soto del Barco, Asturias (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/026299). (Número de expediente 181/001242.)** 20
- **Sobre accesibilidad al Puerto de El Musel en Gijón (Asturias), una vez que finalice su ampliación (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/027247). (Número de expediente 181/001245.)** 22
- **Retraso en las obras del tramo Villalegre-Vegarrozadas en la autovía del Cantábrico (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/027759). (Número de expediente 181/001247.)** 23

	Página
— Fecha desde la que tiene el Ministerio en su poder el proyecto del tramo Tapia de Casariego-Parres de la autovía del Cantábrico (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/027767). (Número de expediente 181/001249.)	24
— Situación administrativa del proyecto del tramo Muros de Nalón-Las Dueñas de la autovía del Cantábrico pendiente de su licitación desde el mes de marzo de 2004 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/027774). (Número de expediente 181/001251.)	26
— Razones por las que no se ha licitado el tramo Muros del Nalón-Las Dueñas de la autovía del Cantábrico (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/027778). (Número de expediente 181/001253.)	26
— Razones por las que no se ha licitado el tramo Villapedre-Navia de la autovía del Cantábrico (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/027776). (Número de expediente 181/001252.)	27
— Reconocimiento por la ministra de Fomento del hecho de que en un año de gobierno no ha licitado ni un solo kilómetro de la autovía del Cantábrico a su paso por el Principado de Asturias (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/027779). (Número de expediente 181/001254.)	28
— Viajes realizados por la ministra de Vivienda por el territorio nacional en ejercicio de sus funciones, así como motivo de los mismos y personas que le acompañaron (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/029199). (Número de expediente 181/001258.)	29
— Viajes realizados por la ministra de Vivienda fuera del territorio nacional en ejercicio de sus funciones, así como motivo de los mismos y personas que le acompañaron (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/029200). (Número de expediente 181/001259.)	29

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

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión. Permítanme que hoy comencemos la sesión, desgraciadamente, de una manera no habitual. Ayer, en una obra pública del Estado, de las que están bajo la dirección del Ministerio de Fomento, fallecieron seis trabajadores en un tramo de la Autovía del Mediterráneo, junto a la localidad de Almuñécar, en un lamentable accidente en el que además de los seis fallecidos hay tres heridos. Les pediría que comenzáramos la sesión de hoy guardando un minuto de silencio como muestra de solidaridad y de condolencia con las familias de los fallecidos, a la vez que solicito su asentimiento para que, como Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso, traslademos el pésame a dichos familiares y a la embajada de Portugal en España, dado que cinco de los fallecidos son de nacionalidad portuguesa. Si están SS.SS. de acuerdo, ruego

nos pongamos en pie y guardemos un minuto de silencio. **(Pausa.)**

Muchas gracias. Trasladaremos el pesar, como he dicho antes, a los familiares de las víctimas en nombre de todos ustedes y, dado que somos la Comisión de Fomento, espero que cuando las investigaciones en curso sean realizadas, tendremos el suficiente conocimiento de las causas que han podido producir el citado accidente. Sin más, pasamos a la sustanciación del orden del día que hoy corresponde a una sesión de preguntas que contestarán varios cargos del Ministerio. En primer lugar, el secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación Don Víctor Morlán —al que agradezco su presencia de nuevo aquí— que va a contestar a las preguntas formuladas por don Andrés Ayala y por doña Alicia Castro Masaveu. Comenzando por la pregunta número de expediente 181/001223, formulada por don Andrés Ayala, relativa a gestión de proyectos de I+D+i. Señor Ayala tiene S.S. la palabra para formular la pregunta.

PREGUNTAS DEL SEÑOR AYALA SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, SOBRE:

— **ACTUACIONES PROYECTADAS POR EL MINISTERIO DE FOMENTO EN ORDEN A PREPARAR LA GESTIÓN DE LOS PROYECTOS DE I+D+i PREVISTOS EN EL PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE (PEIT) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/028873). (Número de expediente 181/001223.)**

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Bienvenido señor secretario de Estado. La pregunta que queríamos formular —y que tenía su formato para ser contestada por escrito, pero no por eso pierde actualidad— se refería a los proyectos de I+D+i previstos en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte. Es evidente el interés que dicho PEIT manifiesta sobre el I+D+i y la verdad es que hasta la fecha no hemos visto la actuación que por parte del ministerio se va a realizar, y ese era el motivo de nuestra pregunta y así se la formulamos 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): Le tengo que indicar señor Ayala que el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, el PEIT, señala entre sus propuestas la necesidad de incrementar de forma notable las actuaciones de fomento de la innovación en el sector del transporte y esto se concreta en las siguientes líneas: En primer lugar un programa nacional de I+D en transportes, integrado en el Plan nacional de I+D+i; la creación de una estructura administrativa para la adecuada gestión de la actividad de I+D; la existencia de programas piloto de innovación en el transporte y el desarrollo de instrumentos técnicos de soporte al PEIT. Para ello y en cumplimiento de estas determinaciones, el Ministerio de Fomento está avanzando en la definición de la primera fase del programa de I+D+i en transporte, que abarca hasta 2008 y que se integrará en el Plan nacional de I+D+i, lo que conlleva la adecuada estructuración organizativa que se está llevando a cabo tanto en el ámbito del ministerio como en el Cedex. El Ministerio de Fomento se plantea una estrategia gradual para alcanzar estos objetivos y de esta manera el nuevo programa se concentrará en unos campos concretos, y en función de los resultados alcanzados se extenderá a otras áreas del transporte. Durante el año 2005 el Cedex ha trabajado en las siguientes líneas: en primer lugar, en establecer un equipo técnico de trabajo sobre planificación y economía del transporte que permita desarrollar las herramientas de apoyo al PEIT, el Centro de Estudios de Carreteras del

Cedex se ha convertido en el Centro de Estudios del Transporte y se ha establecido una nueva área sobre economía y planificación; en segundo lugar, en incrementar las ayudas del ministerio a I+D+i y utilizar los nuevos recursos en nuevas líneas más localizadas y especializadas, y con este fin se ha seleccionado el sector ferroviario como línea de investigación piloto y se han identificado los proyectos de investigación a los que podrían dedicarse los recursos de las nuevas convocatorias a partir de 2006. Se espera que la primera convocatoria de proyectos de investigación, pueda lanzarse durante el primer semestre de 2006. En tercer lugar, la línea de investigación ferroviaria seguirá también durante 2006 la de investigación en otros sectores de transporte, así como la dedicada al desarrollo de instrumentos de planificación del transporte sobre modernización, generación de escenarios, sistemas de indicadores, etcétera. En cuarto lugar, para la gestión de estas nuevas líneas de trabajo el Cedex está poniendo en marcha la unidad de gestión de I+D+i encomendada por el PEIT; y finalmente se está trabajando en la cooperación con otros países de la Unión Europea para la puesta en marcha de procedimientos de cofinanciación de la investigación coordinando los programas nacionales de I+D+i en transporte. Para ello se han identificado algunas líneas de cooperación entre el Cedex y organismos públicos similares de otros países, como embrión para desarrollar después las líneas de trabajo que parezcan más prometedoras. El borrador de presupuestos del Estado para el año 2006 establece dentro de los presupuestos del Cedex una partida de 5 millones de euros para la financiación de proyectos de I+D+i por parte de consorcios de investigación. Esto supone un incremento de más del cien por cien en los programas de ayuda a la investigación del Ministerio de Fomento y servirá para sentar las bases del objetivo que plantea el PEIT a largo plazo de dedicar el 1,5 por ciento de la inversión del departamento a I+D+i. No cabe duda de que el incremento debe ser gradual y constante, para que nuestro sistema de investigación pueda absorber estos incrementos y crear progresivamente equipos y consorcios de investigación de dimensión comparable a la de los países de nuestro entorno.

Creo señoría que con esta respuesta que le he dado he marcado las líneas sobre las que se ha actuado ya y sobre las que se va a actuar en el próximo año 2006 en materia de I+D+i, dentro de lo que es el desarrollo del PEIT.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: De su respuesta se deduce que estamos todavía muy en mantillas; se deduce que a pesar de que formaba parte del programa de Gobierno y de lo que se aventuró como una de las líneas básicas ya en abril del año 2004, estamos en noviembre de 2005 y todo se reduce a haber diseñado un equipo de trabajo, a haber identificado los proyectos, a tener una nueva área de carreteras, a que se investigarán nuevos modos de transporte, a que se va a crear una unidad de gestión y a la colaboración que se va a realizar a través

del Cedex, por otra parte, organismo ya existente y que no ha supuesto ningún avance ni técnico ni científico, ni un aumento de lo que es el peso específico del I+D+i. Señor secretario de Estado, con todos mis respetos y toda mi cordialidad, le tengo que decir que de su respuesta lo que se deduce es que seguimos vendiendo humo. No respondemos a las cuestiones en las que parece que se basa la política innovadora, de modernidad que el ministerio estaba anunciando. No creo que sea hoy el día para hacer especial hincapié en algunas cuestiones, puesto que hoy es un día triste para la obra pública en España y así lo compartimos todos, pero no puedo por menos que tener que significarle estas cuestiones.

Una última reflexión o pregunta. Usted acaba de decir que la intención es que el 1,5 por ciento del peso específico de la inversión del ministerio se dedique a I+D+i, ¿en qué año se va a producir el *break event*? Es decir, ¿en qué año se va a producir el momento en que se alcance ese 1,5 por ciento, si estamos hablando de 5 millones de euros para el ejercicio 2006? La respuesta, señor secretario de Estado ni nos satisface, ni nos deja de satisfacer, lo que nos sorprende es el incumplimiento manifiesto de las políticas que el ministerio estaba anunciando.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señor Ayala, lo que le puedo decir es que el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, que inicia su preparación a mediados del año pasado en junio, se aprueba definitivamente por parte del Gobierno, después de un proceso de participación, de información pública, de colaboración y de encuentro con las comunidades autónomas y con otros sectores sociales y económicos, en el mes de julio de este año, es decir —estamos en el mes de noviembre—, hace tres meses. Lo que hemos hecho ha sido poner en marcha el desarrollo de este tipo de iniciativas relacionadas con la I+D+i en función del texto definitivo del PEIT, que me imagino que ustedes conocerán, que marca las pautas a desarrollar en todo este trabajo que tiene que ver con la investigación, el desarrollo y la innovación. Por lo tanto, hemos dado los primeros pasos —a ustedes les puede parecer insuficientes, pero es un calificativo que siempre utiliza la oposición—, y se está llevando a cabo, señor diputado, un proceso normal de desarrollo de un plan, que tiene 15 años de vigencia, que viene acompañado de otro tipo de instrumentos de planificación, como son los planes sectoriales de transporte —de los diversos modos de transporte— y que lo que significa es que en estos tres meses que llevamos del año 2005 se han empezado a tomar decisiones en el desarrollo de esta actividad, contemplándose en los presupuestos de 2006 una cuantía para empezar a dar los primeros pasos en muchos de los programas que tienen que ver con la investigación, el desarrollo y la innovación. Creo señor diputado que lo que está haciendo el Ministerio de Fomento en estos momentos

en desarrollo del PEIT es simplemente poner en marcha un nuevo proceso de investigación y de desarrollo dentro de los mecanismos que tiene el propio ministerio a través de la Dirección General de Planificación y, desde luego, a través del Cedex, como un organismo que como usted sabe perfectamente tiene un conjunto de profesionales y técnicos que pueden prestar perfectamente la colaboración suficiente para sacar adelante los programas de investigación, desarrollo e innovación. Las previsiones que tiene el ministerio respecto al desarrollo de estos programas en el próximo año son las acertadas; se está llevando a cabo el inicio de este proceso con las previsiones que establece el propio Plan estratégico y creo que las medidas que se adopten y lo que se va a hacer va a ir en la línea que usted ha planteado, que a lo mejor le parecerá insuficiente en estos momentos, pero que nosotros consideramos que es la más adecuada para que se haga con rigor y con seriedad. El objetivo es alcanzar ese 1,5 por ciento de la inversión del ministerio para dedicarla a I+D+i; objetivo plausible y que viene contemplado en el propio desarrollo del PEIT.

— **RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS VIGENTES A LA FECHA DE NOMBRAMIENTO DE LA MINISTRA DE FOMENTO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/029538). (Número de expediente 181/001224.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número de expediente 181/001224, formulada por don Andrés Ayala, dirigida a la ministra de Fomento, relativa a la renegociación de contratos vigentes a la fecha de nombramiento de la ministra de Fomento. Señor Ayala tiene S.S. la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, doy por formulada la pregunta en los propios términos en los que consta en el orden del día.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): En respuesta a la pregunta que usted ha formulado le tengo que decir que, de acuerdo con lo que nos están planteando los distintos centros, no se han producido renegociaciones de contratos vigentes a la fecha de nombramiento de la ministra. Las únicas renegociaciones que ha habido han sido las que se han producido en RENFE con arreglo a los suministros de material rodante de alta velocidad; que es un proceso que está en estos momentos en trámite de finalización y que no creo que se haya producido ni que se produzca —como parece ser que se justifica a la hora de formular esta pregunta— ningún tipo de paralización ni cosas por el estilo. Es decir, no se han producido ni paralizaciones ni renegociaciones. En todo caso, lo único que hay es la referencia que he hecho a esos tres contratos que existen con RENFE.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor secretario de Estado, no sé si es que usted no sabe lo que pasa en el Ministerio de Fomento en esta materia, pero tanto las renegociaciones como las paralizaciones y las modificaciones contractuales están al cabo de la calle. No solamente es así, sino que hay tres cuestiones clarísimas. Las que usted señala de RENFE evidentemente son una renegociación. No sabemos cuál es la causa y el motivo; se alegaron públicamente unas, pero no se conocen intrínsecamente las razones si no es por un cambio básico sustancial en la política ministerial, que evidentemente necesitaba una justificación más expresa antes de resolver un contrato. Porque parece que este Gobierno, a la hora del Estado de derecho y a la hora del derecho administrativo, a la hora de saber cuáles son las consecuencias de las contrataciones anteriores, no está vinculado en absoluto, cuestión harto difícil de entender. Pero no estamos hablando solo de esa cuestión, estamos hablando de retrasos clarísimamente injustificados en las obras que necesariamente llevan aparejada una renegociación, porque estamos hablando de deslizamientos de las anualidades correspondientes a ejecuciones de las obras. Ejemplos son todos los tramos de alta velocidad o Barajas. Usted me dirá que parece mentira que yo diga lo de Barajas, pero lo digo porque es notorio y palmario. La terminal 4 de Barajas tenía que estar inaugurada en febrero de este año y se va a inaugurar en enero del año que viene, y esperemos que así sea, con un retraso absolutamente injustificado. Me va usted a hablar de incrementos de las expropiaciones, de incrementos en el coste. No es verdad que eso suponga una justificación de un deslizamiento en la ejecución de una obra, en ningún caso. Parece que la intención era que pareciese que la terminal 4 del aeropuerto de Barajas era una obra del Partido Socialista, y si se inauguraba inmediatamente después de tomar posesión se ponía claramente de manifiesto que se trataba de una obra en la que ustedes lo único que hacían era cortar la cinta, como efectivamente han hecho. No solamente cortan la cinta, sino que tratan de enturbiar una gestión poniendo como excusa un encarecimiento de un presupuesto que está claro que solo se produce en materia de expropiaciones, que como usted y yo sabemos —si queremos reconocerlo— es una cuestión al margen y ajena a lo que es la ejecución material del proyecto constructivo. Pero no solo nos quedamos ahí; hay obras que estaban pendientes de adjudicar en abril de 2004 y que se anularon los concursos. Es una actuación clarísima de fraude de ley, y quiero utilizar esa palabra, por ser bastante comedido, porque como he dicho anteriormente hoy no es un día en el que debemos hacer manifestaciones grandilocuentes. Hay tramos de la línea de alta velocidad de Orense a Santiago que sabe que se suspendieron y que no se han vuelto a poner en marcha; se han convocado concursos para redacciones de proyectos que están todavía redactándose y que ninguno de ellos se ha ejecutado. Si quiere se los especifico porque, evidentemente, los conozco igual

que usted. Son los tramos Lalín-Bazán, Lalín-Anzó y Lalín-Anzo-Silleda en Carvoeiro. Los proyectos de la alta velocidad de León a Asturias se encuentran en la misma situación; todos ellos están en redacción en lugar de que se pudieran estar ejecutando las obras después de 18 meses, e incluso de la línea de alta velocidad Bobadilla-Granada, por no citarle a usted la Y vasca, que si quiere usted se la cito. De ahí mi sorpresa al oírle decir que no ha habido ninguna renegociación, que no ha habido ninguna anulación nada más que la de RENFE y que no hay ningún retraso; como comprenderá no es creíble. Le rogaría que profundizara un poquito más, que se remangara usted un poquito más, si es que no le han dado la información, información que por otra parte es pública, y que usted la explicara en la Comisión.

Un pequeño añadido señor secretario de Estado. Los miembros de esta Comisión solo disponen de una fotocopia del PEIT aprobado por el Consejo de Ministros que no tiene en los planos los colores imprescindibles para la interpretación de los mismos, y no hemos recibido más documentación que esa: una mala fotocopia, por tanto, difícilmente podemos conocer ese documento. Le rogaría que facilitase a esta Comisión un ejemplar en las condiciones oportunas —me produce hasta bochorno decir que en color—, porque es la única manera de que podamos comprender y entender el documento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán tiene S.S. la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señor Ayala, empezaré por el final que usted me ha planteado. Pensaba sinceramente que el PEIT lo tenían ustedes con colores incluidos, pero como no lo tienen, haré que se lo manden porque creo que tienen perfecto derecho a tenerlo en las mejores condiciones; no se preocupe, que lo haremos.

En segundo lugar, respecto al sistema de contratación —y eso usted lo sabe— se producen indudablemente lo que son prórrogas o modificaciones normales que vienen derivadas del propio contrato. Es decir, cuando se habla de servicios de seguridad, de contratos de mantenimiento o de servicios de limpieza, indudablemente son contratos que si uno analiza cuándo fueron suscritos y las prórrogas que se han llevado a cabo, verá que es el trámite normal que en la contratación administrativa se aplica a este tipo de contratos. Cuando digo que no se han producido esas renegociaciones a las que usted me ha hecho referencia, lo digo por varias razones y le he reconocido que en RENFE, indudablemente, hay tres contratos que son los trenes de alta velocidad de Talgo Bombardier, los de Siemens y los de Alstom Caf, que esos sí que se han renegociado y se lo he dicho desde el principio, porque ha sido un proceso derivado de las condiciones de los contratos que nosotros encontramos cuando llegamos al Gobierno y después ha habido que entrar a analizar, junto con las compañías, el contenido de las mismas y ver en qué medida se adecuaban más a las necesidades que existían en nuestro sistema ferro-

viario. Por lo tanto, los contratos que están en ese proceso de renegociación que se está llevando a cabo finalizarán rápidamente. No puedo estar de acuerdo con usted, en absoluto, respecto a los retrasos y deslizamientos que usted dice, y me pone como ejemplo el caso Barajas. El caso Barajas para mí es un caso cuanto menos curioso, por no darle otro calificativo, utilizando los mismos términos que usted cuando ha planteado en su intervención que era un día especial y no era procedente hablar de determinada manera. Lo que no acabo de entender, señor Ayala, es que fuera inaugurada una terminal que no estaba acabada, y eso lo hizo el anterior presidente del Gobierno. Nosotros no hemos hecho nada más que continuar con todo lo que ustedes tenían iniciado, con todo. Me parece que en esta Comisión ya he comentado en varias ocasiones que en la obra pública hay gobiernos que las empiezan y gobiernos que las acaban y a mí no me duelen prendas, cuando acudo a algún tipo de inauguración o de corte de cinta de una carretera, decir muy claramente quién la ha empezado y quién la ha acabado, porque creo que es lo normal en el comportamiento político. No se ha demorado la puesta en servicio de una autovía varios meses para dar la sensación de que ha sido el Gobierno actual el que lo ha hecho, eso no se lo cree nadie, señor Ayala. Las cosas no se hacen por incordiar o por minusvalorar la actuación del anterior Gobierno. Las cosas se hacen porque hay una serie de prescripciones técnicas y legales que tanto usted como yo estamos seguros que queremos cumplir. Cuando estamos diciendo que se abre una autovía o que se va a inaugurar la nueva terminal del aeropuerto de Barajas, se hacen no por incordiar al anterior Gobierno, ya sabemos que estaban empezadas las obras anteriormente aunque nos hayan costado el doble de lo que estaba previsto. Lo que se ha hecho es ponerlo en funcionamiento cuando objetivamente se puede poner en funcionamiento. No acabo de entender que ustedes sigan empeñados en decir que nosotros no queremos poner en marcha determinadas actuaciones, porque queremos aislar la responsabilidad o la existencia de un Gobierno anterior que las inició; eso no es cierto. Sabemos perfectamente —como ustedes hicieron con las nuestras cuando llegaron en el año 1995 o en el año 1996— que ustedes inauguraron obras que habíamos empezado nosotros y no nos duelen prendas el que ustedes las inauguraran. Por lo tanto eso sí que se lo rechazo porque no lo comprendo, no lo comparto, y de ahí que entienda que este tipo de deslizamientos a los que usted hace referencia son deslizamientos que no suponen renegociación, sino que simplemente suponen la aplicación de unos contratos que hay en vigor con las empresas adjudicatarias y que lo que se hace es, en beneficio del interés general, en beneficio del funcionamiento de la obra —eso lo saben las empresas y si usted ha hablado con alguna de ellas se lo habrá comentado— internar por todos los medios que la obra al final tenga un buen final, un buen cometido y que pueda ser utilizada por el resto de los ciudadanos sin ningún tipo de dificultades.

Otro aspecto que usted ha puesto encima de la mesa es el tema de las obras y de los concursos, y ahí sí que le tengo que decir que no hubo renegociación, simplemente lo que

hubo fue la no licitación de determinadas obras con arreglo a unos procedimientos que nosotros no compartíamos. No había ningún contrato ni había que renegociar nada en ese momento, porque lo que hicimos fue, en aquellas actuaciones que ustedes habían previsto que hubiera una adjudicación de proyecto y obra, separar el proyecto de lo que es la ejecución de la obra. Eso —de verdad señor Ayala— no ha supuesto a la hora de empezar a trabajar las máquinas en ese tajo ningún retraso especial. Porque si usted analiza —y le puedo dar información sin ninguna dificultad de los tramos Orense-Santiago y de esos proyectos a los que usted ha hecho referencia— el proceso de elaboración del proyecto, de revisión del proyecto, de modificación del proyecto por la empresa adjudicataria y después del inicio de obras, verá que existe el mismo plazo, si no es mayor en el proceso de concurso del proyecto y obra que en el proceso de separación del proyecto y de la adjudicación de la obra. Por lo tanto, creo que no ha habido ningún interés por parte del ministerio en llevar a cabo paralizaciones o retrasos, y lo único que ha habido es una manera distinta de enfocar las adjudicaciones de proyecto y las adjudicaciones de obra. Le contestaría a algunos temas más que me ha planteado puntualmente, pero tiene usted los mecanismos parlamentarios suficientes para hacerlo y le contestaré muy gustosamente.

— **PARALIZACIÓN, SUSPENSIÓN O RETRASOS DE LOS PROYECTOS Y OBRAS CONTRATADOS CON FECHA ANTERIOR AL NOMBRAMIENTO DE LA MINISTRA DE FOMENTO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/029539). (Número de expediente 181/001225.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta formulada por el señor Ayala, relativa a la paralización, suspensión o retraso de los proyectos y obras contratados con fecha anterior al nombramiento de la ministra de Fomento. Estaba viendo la intervención anterior y, al albur de la pregunta anterior, estaban hablando de esta. En cualquier caso como parece ser que había alguna puntualización que resolver, tiene S.S. la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: De hecho usted las había enmarcado conjuntamente en la nota que nos había facilitado para la intervención, pero creo que no es malo que, dado el transcurso de la Comisión, tengamos esta segunda réplica sobre el mismo asunto, para comentarlo.

Señor secretario de Estado, le agradezco sus respuestas, pero hay cuestiones importantes; también voy a empezar esta vez por el final. Como se ha quedado sin tiempo, me dice que tengo mecanismos para que se me conteste, pero estamos aquí porque los mecanismos no han funcionado; estamos aquí contestando oralmente preguntas que se tenían que haber contestado por escrito y que así se habían formulado. Espero que en lo sucesivo esos mecanismos funcionen mejor. Señor Morlán, hay cuestiones que este Diputado tampoco pone en duda y es el transcurso normal de las obras;

ahora bien, cuando hay una obra que tiene una anualidad determinada de ejecución y no se ha producido ninguna paralización reglamentaria, no se ha producido ninguna prórroga en la contratación, ninguna causa de prórroga de la obra, el que esta se produzca significa que de facto existe una renegociación y una aplicación de fondos presupuestarios distinta a la prevista inicialmente y que responde a una política clara del ministerio. Usted dice lo que tiene que decir, usted no puede decir aquí otra cosa distinta a que unos gobiernos inician y otros terminan, usted no puede decir otra cosa distinta a que no hay ningún ánimo de dilatar, pero la realidad de las cosas y de los hechos demuestra lo contrario, demuestra que hemos tenido carreteras en Extremadura terminadas y sin inaugurar, que ha habido que hacer hasta inauguraciones virtuales para que ustedes se decidieran a inaugurarlas, con tal de distanciar la fecha de toma de posesión con el momento de dicha inauguración; y el ejemplo de Extremadura es de libro. Tenemos el ejemplo de la inauguración de la alta velocidad del próximo día 15 en Toledo, en la que parece que no intervino nadie y, de hecho, no se ha invitado a nadie para la puesta en servicio de la inauguración de esa nueva infraestructura. Evidentemente cada Gobierno tiene la libertad de aplicar sus políticas, pero le insisto que ustedes sobre licitaciones efectuadas, sobre gasto generado a las empresas licitantes, sin razón jurídica alguna, suspendieron unos concursos que estaban solo pendientes de su adjudicación, es decir, en el momento final de todo un expediente administrativo y que anularon sin razón de tipo alguno. Porque me parecería muy bien que a partir de ese momento ustedes iniciaran un proceso distinto y a partir de ese momento iniciaran proyectos por un lado y obra por otro, pero estamos hablando de unos procesos de licitación rigurosos, legales que ustedes tenían que haber terminado y no haber anulado, porque estamos insistiendo en lo mismo. Ustedes están vinculados con las actuaciones administrativas de gobiernos anteriores igual que cuando el próximo Gobierno, sea del mismo color o sea de distinto, también estará vinculado con las actuaciones del Gobierno anterior. Por tanto, no defienda usted aquí que no se han producido renegociaciones, que no se han producido anulaciones y que no se ha producido un cambio sustancial en el rigor administrativo, no estoy hablando del político, sino en el rigor administrativo, de expedientes que se han anulado sin razón jurídica alguna, porque no es verdad, señor Morlán, y usted mismo lo está reconociendo cuando dice que hay una serie de obras que su adjudicación se paró cuando el expediente estaba absolutamente terminado, solo faltaba ese acto final, sin razón objetiva ni jurídica alguna. Señor Morlán, todos los proyectos a los que usted ha hecho referencia y que yo anteriormente también lo hice —de Orense-Santiago y de la Y Vasca tres tramos, o de la alta velocidad de León otros tres tramos o la de Bobadilla-Granada un tramo— los proyectos hoy, 18 meses después, están en redacción. Si quiere usted le digo cuales: Arrazua-Ubarrundia está en redacción; Amorebieta-Basauri en redacción, Hernialdi-Hernani en redacción, La Robla-Puebla de Bordón en redacción; los túneles de Pajares-Sotillo en redacción; Sotillo-Puebla de Elena en redacción y Antequera-Peña de los Enamorados

en redacción, 18 meses después. Si había una previsión presupuestaria en el año 2004 para todos esos proyectos, y usted me dice que no hay deslizamiento y que no se ha producido ningún retraso en la ejecución de esas obras y en la disposición de las infraestructuras, señor Morlán, o usted y yo tenemos distinta manera de contar la cronología de los meses y los años o que baje Dios y lo vea.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán tiene S.S. la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señor Ayala, tengo que seguir insistiendo en el hecho de que el no adjudicar esas obras por el procedimiento que ustedes habían planteado es porque nosotros hemos observado después, con toda tranquilidad, que significaba no avanzar en nada, sino generar un problema de falta de control del desarrollo de las actuaciones. Ustedes en el momento en que lanzan esa fórmula para llevar a cabo los procesos de adjudicación y poner en el mismo saco el proyecto y la obra, están haciendo dejación por parte de la Administración del control del desarrollo de las actuaciones, y la prueba es que después, señor Ayala, en esos proyectos a los que usted hace referencia como el de la línea entre Orense y Santiago, que eran adjudicación por proyecto y obra, se ha observado que las modificaciones y los análisis que se han tenido que hacer han supuesto nuevas revisiones del contenido de los mismos. Hemos observado que los plazos de ejecución de las obras no han sufrido ninguna variación, no han sufrido ningún retraso, ninguna paralización, de lo que ustedes nos están acusando. Nos hemos encontrado —y me imagino que usted lo entenderá— con muchas actuaciones que dentro de lo que es la línea de alta velocidad han supuesto más la voluntad política de llevar a cabo o de decir que se va a hacer algo en ese determinado trazado que otra cosa, como era el hecho de poner en licitación de proyecto y obra algunos tramos como el que había entre Madrid-Valencia-Cuenca. O uno de los tres tramos que había en la Y Vasca. Nos han obligado ustedes a una cosa fundamental y es intentar dotar de racionalidad al conjunto de la red. En este país nos hemos encontrado con que la alta velocidad era un conjunto de actuaciones muy parceladas, muy inconexas, muy concretas cada una de ellas en un tramo de un determinado itinerario, sin que hubiera ninguna conexión entre unos y otros. Es decir, en lugar de prestar atención al desarrollo integral de un trazado, lo que han hecho ha sido situar en cada uno de los tramos de este país, una especie de obra, como queriendo decir: aquí he puesto yo mi inicio y los demás que vengan y lo continúen; y a nosotros nos ha tocado continuar con el desarrollo de esas actuaciones. Lo que sí le puedo decir es que en la Y vasca, los proyectos entre Vitoria y Bilbao son proyectos que están ya casi todos acabados y que, por lo tanto, pueden iniciarse las obras en el año próximo. También puede ver usted cómo se ha llevado a cabo el desarrollo de las actuaciones entre Madrid y Valencia en los dos tramos cómo hemos ido trabajando en

el desarrollo de proyectos que ustedes habían dejado medio iniciados o algunos de ellos sin iniciar. Está muy bien poner encima de la mesa aquellos temas que ustedes consideran no adecuados, porque ustedes los iniciaron y nosotros dijimos que no era oportuno hacerlos de esa manera, pero si usted ve cómo se ha llevado a cabo el desarrollo de todas las obras, verá que nuestro objetivo y cometido ha sido intentar dar coherencia a todo el sistema ferroviario de alta velocidad, con la finalidad de que tuviera alguna viabilidad y de que se pueda utilizar en los plazos y en los planes que estaba previsto, no solamente por nosotros, sino también, en algunos casos, incluso por ustedes, y sin embargo parece que ahora no les gusta que hayamos seguido en la misma línea que ustedes habían iniciado. Creo señor Ayala que todas las afirmaciones que usted ha hecho de retrasos, demoras y demás son infundadas y que, desde luego, lo que ha sucedido en el desarrollo de muchas actuaciones ha tenido más que ver con el desarrollo de unos contratos administrativos que con otro tipo de actuaciones, en las que usted esta viendo la cola del diablo, sin tener en cuenta que en todo momento ha primado el cumplimiento de la legalidad, como me imagino que entenderá que se cumplía cuando ustedes llevaban a cabo esas actuaciones. Espero que cuando las lleven en el futuro se acoja lo mismo que nosotros al cumplimiento de la ley, y como creo que lo hemos hecho con absoluta normalidad y tranquilidad, todo este tipo de problemas que ha planteado, son problemas que no existen en la dimensión que usted está planteando y que simplemente se trata de desarrollos administrativos de unas obras. Salvo que me dé ejemplos claros y precisos en donde se vea que ha habido esa actuación tan denostada por usted, tengo que rechazar esas manifestaciones respecto a que se han producido actuaciones que no estaban de acuerdo con las previsiones o con los contratos administrativos o con la propia ley.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor Morlán, no me ha contestado a algunas cuestiones. Le he puesto un ejemplo claro de paralización de la puesta en servicio en Extremadura y a eso usted no me ha contestado. Evidentemente, no me puede contestar; se le rompería su línea argumental si me diera usted respuesta a esa paralización de la puesta en servicio. Hay dos cuestiones señor Morlán: en primer lugar, las anulaciones de las licitaciones que ustedes llevaron a cabo daban lugar a indemnizaciones por parte de los que se presentaron a los concursos, lo que pasa es que si una empresa le pide a usted indemnizaciones por una anulación caprichosa de una licitación administrativa, se pone a mal con el nuevo gestor, y no lo han hecho, pero usted sabe que esas anulaciones daban lugar a solicitudes de indemnización por los gastos que se habían producido a los licitadores en los anteproyectos y en los proyectos básicos que tenían que presentar. Por lo tanto, el cumplimiento legal está puesto en tela de juicio, porque una cosa es que se hayan

producido solicitudes de indemnización y otra cosa es que hubiera derecho a ellas.

Brevemente quiero referirme a una cuestión que ya estamos oyendo en repetidas ocasiones y no se puede dejar pasar. Coherencia en los corredores. Usted dice que por parte del Partido Popular no había coherencia en los corredores de alta velocidad y ¿qué es lo que hay ahora señor Morlán? Es decir, antes había un trazado fijado, unas obras que con la facilidad de cada momento, se estaban licitando y ahora tenemos corredores de doble naturaleza, contrataciones de obras en Galicia que no van a tener conexión en los próximos años con el centro de la península, ni siquiera con las comunidades autónomas colindantes, porque ustedes han paralizado las obras, por ejemplo, en Castilla y León, y así se desprende de los presupuestos del año 2006 y de los planos en los que se reflejan. Como se me acaba el tiempo, señor Morlán esas tres cuestiones están clarísimas y usted no me responde.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán tiene S.S. la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señor Ayala, la puesta en servicio de las obras que se acaban, se hacen todas y no se demora ninguna. ¿Usted piensa que los ciudadanos de este país van a permitir que tengamos unos kilómetros de autovía sin poner en servicio? Otra cosa es —y nos puede pasar en algunos sitios— que ustedes han hecho tal programación de actuaciones que, cuando dos obras son continuas y no tienen conexión con la carretera convencional es imposible hacer la conexión no acabe la segunda obra. Usted me ha puesto un ejemplo concreto y se lo voy a mirar. Conozco otro ejemplo, señoría, que es en la autovía entre Zaragoza y Teruel, que vamos a tener que seguir con unas obras que cuando estén acabadas no van a tener conexión con el resto de la autovía y con la carretera convencional, porque ustedes establecieron una programación tan distinta que vamos a tener 25 ó 30 kilómetros que no van a poder ser utilizados por los ciudadanos, porque la programación que ustedes establecieron no coincide. No coincide, porque ustedes comenzaron las obras y ustedes las licitaron. Es cosa suya, ustedes adjudicaron las obras. Lo que estoy observando es que están protestando de algo que han comenzado ustedes, no lo entiendo; sean un poco más coherentes con lo que están planteando.

En segundo lugar, usted tiene muy claro que las anulaciones esas que dice que hicimos fundamentaban una solicitud de indemnización, pero si existía ese derecho, no se ha planteado. Y también le digo otra cosa: no piensen que nosotros vamos a actuar como ustedes para aquellos empresarios que reclaman. Si ustedes creen que los empresarios que van a reclamar van a ser castigados, eso es porque ustedes piensan que lo habían hecho. Nosotros no, lo que entendemos es que si hay alguien que resulta lesionado en sus derechos, la reclamación no va a ser precedente para nada y ustedes, por lo que veo, sí lo han estado haciendo, señor Ayala, qué quiere que le diga. No es esa nuestra forma de trabajo.

Lo que le digo, señor Ayala, es que usted está mezclando otros temas que me gustaría que me planteara en una pregunta, porque entonces le daría los datos exactos sobre lo que ha sido esa paralización de autovía que usted ha planteado. Porque ni en Castilla León, ni en Galicia se han parado las obras; los niveles de ejecución de las obras han sido bastante superiores que en su época y se lo podré demostrar —cuando usted me haga esa pregunta— con datos y verá usted cómo esas afirmaciones que hacen no son correctas.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar ahora a un bloque de preguntas formuladas por la diputada doña Alicia Castro Masaveu, que son las que van desde la 1227 hasta la 1238, que se refieren a un conjunto de licitaciones. Señora Castro, ¿la agrupación es la que usted me ha dado? (**Asentimiento**). Pasamos en primer lugar a la pregunta número de expediente 181/001227, relativa a licitaciones realizadas por el Ministerio de Fomento en el Principado de Asturias en abril del 2004. Señora Castro Masaveu, tiene S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor presidente, creo que en el inicio de la Comisión se le ha pasado un listado de preguntas que no iba a formular. Pregunto si puedo hacer uso de esa posibilidad de utilizar sólo las preguntas que me interese que sean respondidas en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Sí señoría, lo que pasa es que habíamos comunicado con antelación a los portavoces que las preguntas iban a ser contestadas por tres altos cargos diferentes del ministerio y establecimos un orden, para no estar en un permanente entrar y salir. Entonces comunicamos las preguntas que iba a contestar el secretario de Estado, que es el que está en primer lugar, en la que la número 20 que usted cita la va a contestar según mis papeles la subsecretaria y he empezado por la 27, porque es la primera que contesta el secretario de Estado.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Pero es que la 27 no es la que me acaba de decir, la 27 se refiere al retraso en las obras del tramo Villa Alegre.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, claro es que yo me he ido al número de registro y usted esta en el número del orden del día. Perdón, ha sido un error por mi parte, porque yo estaba en el número de registro y usted estaba en el número del orden del día. Es la 181/001247, que es la que va a contestar la secretaria general de Infraestructuras.

La señora **CASTRO MASAVEU**: ¿La número 27?

El señor **PRESIDENTE**: Sí, la que figura en el número 27 del orden del día, la contesta la secretaria general de Infraestructuras. ¿Tiene usted el papel?

La señora **CASTRO MASAVEU**: Yo tengo el papel del orden del día de la Comisión. Dígame usted cuales me va a contestar el señor Morlán y empiezo por las que usted me diga.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted las preguntas de la 8.^a a la 20.^a, según figuran en el orden del día.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor presidente, mi portavoz, el señor Ayala, le ha entregado un listado de las preguntas, que yo voy a formular en esta Comisión, que son solamente las que usted tiene, y por lo que acaba de decir, ¿solamente compete responder al señor Morlán la pregunta número 20, que es la primera que yo voy a formular?

El señor **PRESIDENTE**: No, de las que figuran en el orden del día, —estoy siguiendo ahora el número del orden del día—, por lo que me acaba de comunicar su portavoz, la primera que usted formula es la número 20, que corresponde a la 1239 del registro, que la debe contestar el secretario de Estado. Yo había entendido que la relación que me había dado su portavoz era de preferencia, no que esta pregunta era la única que usted mantenía.

Tiene S.S. la palabra.

PREGUNTAS DE LA SEÑORA CASTRO MASAVEU, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

— **MOTIVOS POR LOS QUE LA MINISTRA DE FOMENTO NO ACUDIÓ AL ACTO DE COLOCACIÓN DE UNA PLACA SIMBÓLICA DEL INICIO DE LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE EL MUSEL-GIJÓN (ASTURIAS) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/025794). (Número de expediente 181/001239.)**

La señora **CASTRO MASAVEU**: Resuelto el entuerto, paso a la que inicialmente iba a ser la primera pregunta de las que iba a formular. Esta pregunta, señorías, no ha sido contestada como no lo fueron tampoco las 10 preguntas que se habían incluido inicialmente en el orden del día de esta Comisión y que ya no se van a debatir. Primero se suprimieron siete y en el día de ayer conocí que otras tres más habían sido eliminadas del orden del día. Quiero que conste en el «Diario de Sesiones» que las preguntas suprimidas fueron calificadas por la Mesa de la Cámara el día 24 de octubre, es decir, un día antes de que se celebrase la reunión de la Mesa de la Comisión de Fomento, que se celebró el día 25. Por lo tanto, sí estaban calificadas por la Mesa de la Cámara. Señor presidente, esto que ustedes han hecho no me importa porque efectivamente las preguntas se van a hacer en la próxima Comisión y antes o después las tendrán que responder, pero quiero que conste que este hecho supone un atropello más de los que se vienen produciendo en esta VII Legislatura en el Congreso de los Diputados. Decía que, transcurridos siete meses, la señora ministra no ha tenido a bien responder a una pregunta tan sencilla y tan simple como la de cuáles son los motivos por los que la señora ministra no acudió el 2 de abril a la colocación de una placa simbólica en el inicio de las obras del

Puerto de El Musel y a la que espero que ahora el señor secretario de Estado me dé contestación.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRA-ESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señoría, la ministra, de acuerdo con los criterios que tenemos establecidos en el ministerio, acude a la puesta en servicio de obras, pero no acude a la colocación de las primeras piedras, las primeras dovelas ni nada que signifique que se empieza una obra. Nosotros acudimos solamente a las puestas en servicio.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: No me extraña, porque primeras obras en Asturias no hay ninguna. Por lo tanto, ella solamente va a Asturias a inaugurar las obras que ya estaban ejecutadas y de las que, por lo tanto, no quedan más que los remates finales. Al hilo de esto quiero decirle algo a lo que, aunque lo veremos en otras preguntas, parece ser que no me va a responder usted, y como antes hablaba con el señor Ayala sobre la inconveniencia de que haya tramos de autovía que estén finalizados y no inaugurados y que también es una mala gestión inaugurar los tramos aislados en una autovía, nos preocupan —y es una lástima que no sea usted quien me responda, ni siquiera la ministra, ni siquiera el secretario de Estado, que sea la subsecretaria, pero es igual— los tramos de autovía que van desde Avilés hasta el aeropuerto, los tramos de Villa Alegre-Vegarrozadas, el tramo Villa Alegre y el tramo de Vegarrozadas-Muros del Nalón. Ustedes saben perfectamente que han inaugurado —y luego lo veremos— un tramo de esa autovía creando unos monumentales problemas, incluso se llegaron a cerrar los accesos a la capital del concejo de Castrillón, y sin embargo otro tramo que está ya terminado no lo han inaugurado porque han comprendido que era una mala gestión. Eso lo veremos después, pero como le decía al señor Ayala que eso era una mala gestión, yo le digo que en Asturias existen muchas malas gestiones. Lamento profundamente que en una obra de la importancia que tiene la ampliación del puerto de El Musel, —saben ustedes que la inversión es muy importante, con fondos europeos, pero es una inversión de gran importancia y el proyecto es de los más innovadores que se van a llevar a cabo en los puertos del Estado en España— que la ministra no haya estado ese día, porque el señor Sevilla, que fue el encargado de ir a poner la placa simbólica —porque no fue una primera piedra, fue una placa simbólica—, dijo claramente, como viene recogido en el texto de la pregunta: Este día no hay nada mejor que estar aquí en Gijón inaugurando esta importante obra que empieza a ponerse en marcha. Sinceramente creo que la ministra sabe que no es bien recibida en Asturias por múltiples razones, pero especialmente por su talante hacia los asturianos. Independientemente de los retrasos y de los problemas que están generándose en las obras del Principado de Asturias, está el talante de la ministra de

Fomento hacia Asturias y el suyo propio, señor Morlán, porque usted sabe que allí fue muy mal recibida la frase de que en Asturias no se darán plazos porque eso puede generar desilusión. Eso los asturianos no lo olvidan, y cuando la ministra va a Asturias a insultar al anterior Gobierno, al anterior ministro —sí, señor Morlán, desgraciadamente es así, a insultarlo—, los asturianos saben perfectamente qué es lo que han hecho unos y otros, porque a los hechos es a los que hay que remitirse en la gestión política, y entiendo que no haya ido a poner esa primera piedra y que sí quiera ir a inaugurar, porque lo que ya está hecho, lo que hizo el anterior Gobierno, aunque está sufriendo retrasos muy importantes, ustedes lo están inaugurando, cosa lógica por otra parte, faltaría más. Solo quiero manifestar que supone un desprecio hacia una obra tan importante como la de Gijón el hecho de que la ministra de Fomento, la responsable de esas obras, no haya estado ese día en la inauguración, porque espero que los gijoneses sepan comprender sus razones, pero creo que en aquel momento se han sentido dolidos.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRA-ESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señoría, desde luego rechazo todas las acusaciones que ha lanzado sobre el talante o sobre la forma de trabajar de la ministra de Fomento. La ministra de Fomento está llevando a cabo un muy buen trabajo y en Asturias es bien recibida, señoría. Otra cosa es que a usted no le guste y que cuando haya alguna oposición lo ponga de manifiesto y lo pregone en los medios de comunicación y diga que ni ella ni yo tenemos que ser bien recibidos. Lo que le puedo decir es que hemos planteado que hay que acudir a la puesta en servicio de las obras y no a las primeras piedras porque hemos visto la experiencia de ustedes, no ha sido muy halagüeña. Le puedo poner ejemplos como que con la autovía Teruel-Zaragoza el señor Arias Salgado llegó, puso la primera piedra y al día siguiente se marchaban las máquinas y hemos comentando sobre el proyecto de Barajas, del que se inauguró una cuarta terminal que no estaba acabada. Se han colocado primeras traviesas que no han tenido continuidad. Creo, señorías, que la mejor manera de llevar a cabo un uso adecuado de los recursos públicos es iniciar las obras y acabarlas, y lo que nosotros hacemos es poner en servicio las obras que estén iniciadas y que se acaben. Cuando una obra no se pone en servicio en una fecha determinada, no es porque haya ninguna animadversión especial ni contra el Partido Popular ni contra los ciudadanos, como es lógico. Lo que hay es una necesidad de cumplir con una serie de requisitos y de contratos administrativos, que es lo que motiva que se lleve a cabo esa actuación con todo rigor y desde luego pensando en los recursos públicos y en que lo que queremos es que haya confianza en los ciudadanos porque cuando una cosa se empieza se acaba. Siento, señoría, que usted esté en la

tesis que siempre ha planteado de radical oposición contra lo que hace el Ministerio de Fomento, pero si usted analiza los presupuestos y las ejecuciones que se están llevando a cabo en Asturias, verá que en modo alguno es una comunidad que no esté bien atendida desde los recursos públicos del Ministerio de Fomento para hacer frente a sus necesidades. Por lo tanto, no voy a dar más importancia a la razón que usted esgrime como que hubiera habido algún tipo de desprecio, en absoluto. El aprecio por los asturianos se pone de manifiesto en las inversiones que se plantean y en cuándo se quieren ejecutar, y eso nosotros lo hemos hecho. Otra cosa es, señoría, que cuando usted pregunta por los plazos, no hagamos como ustedes; que a mí me dijeron que una autovía determinada iba a estar acabada en el 2000 y todavía no está empezada, y eso lo hicieron ustedes.

— **ACERCA DE LA OPINIÓN DE LA MINISTRA DE FOMENTO SOBRE LAS SUCEVAS PARALIZACIONES DE OBRAS QUE SU MINISTERIO ESTÁ REALIZANDO EN EL PRINCIPADO DE ASTURIAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/026306).** (Número de expediente 181/001243.)

— **SOBRE HECHOS OBJETIVOS EN LOS QUE SE BASA LA MINISTRA DE FOMENTO PARA AFIRMAR QUE EN UN AÑO HA HECHO MÁS EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURAS QUE LO REALIZADO EN TODA LA LEGISLATURA ANTERIOR POR EL PARTIDO POPULAR (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/027045).** (Número de expediente 181/001244.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, las preguntas que figuran en la nota que me ha entregado la señora Castro con los números 22 y 23, que van agrupadas, las contestará la señora secretaria general de Infraestructuras, pero el secretario de Estado contestará las que figuran en el orden del día con los número 24 y 25, que son las preguntas relativas a sucesivas paralizaciones de obras que su ministerio está realizando en el Principado de Asturias, la primera, y la segunda a hechos objetivos en los que se basa la ministra de Fomento para afirmar que en un año ha hecho más en materia de infraestructura que lo realizado en toda la legislatura anterior por el Partido Popular. La señora Castro ha agrupado ambas cuestiones, por lo que comunico ya que la presidencia en este caso será más flexible en cuanto al tiempo.

Señora Castro, tiene S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Doy por formuladas las dos preguntas a las que me refiero y que agrupo porque están relacionadas la una con la otra y por economía de tiempo así lo hago.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señoría, contestando a las dos preguntas le tengo que decir que el Ministerio de Fomento, el Gobierno, está llevando a cabo una política de infraestructuras que entendemos que se está haciendo con transparencia, diálogo y cooperación con las demás administraciones y sectores económico-sociales, que está pensada desde la planificación estratégica con unos objetivos claros y unas prioridades bien definidas y que mediante el fuerte impulso inversor que ha iniciado permitirá superar un enfoque meramente rotacional característico de la política del Ministerio de Fomento de los últimos años. La puesta en marcha de esta política no ha supuesto retraso ni paralización de la obra pública realizada por el Ministerio de Fomento, como demuestra el hecho de que en el primer año de legislatura la gestión de los recursos destinados a infraestructuras se ha administrado mejor y los recursos se han incrementado de una manera considerable. La inversión en obra ejecutada en infraestructura de transporte se ha incrementado en un 23,8 por ciento respecto a la media de años anteriores, la ejecución presupuestaria del año 2004 de las inversiones del ministerio se ha situado en el 97,75 por ciento, 1,60 puntos más que la media de la legislatura anterior, y para 2005 el impulso financiero, dados los recursos del Ministerio de Fomento, supone un 35,8 por ciento más respecto a 2004. Si hacemos una valoración de los Presupuestos Generales del Estado, señoría, nos encontramos con que la inversión que está presupuestada para el año 2006 en Asturias, de 633 millones de euros, supone el 4,5 por ciento del total regionalizable del Ministerio de Fomento, 2,15 puntos por encima de su peso poblacional; que la inversión *per cápita* sitúa a Asturias como la primera comunidad autónoma por este concepto; que si comparamos la inversión para 2006 con los presupuestos del 2004, esta supone un incremento de 149 millones de euros respecto a los presupuestos de 2004, elaborados por ustedes, con un crecimiento del 30,9 por ciento que suponen estos 149,87 millones de euros. Por lo tanto, señoría, a nosotros no se nos puede tachar, en modo alguno, de que hemos parado, de que no nos hemos preocupado por Asturias, de que no hemos comprometido gasto en inversión en Asturias, y lo que yo creo es que los datos estadísticos que se sacan de los datos de ejecución y de programación del propio ministerio ponen de manifiesto que no son ciertas las afirmaciones que ustedes hacen respecto a incidencias en la forma de contratación y en la presupuestación que hace el Ministerio de Fomento respecto a Asturias.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro, tiene S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Para empezar voy a decirle que lo que no es cierto es lo que ustedes responden en las preguntas. Lo normal es que con las preguntas que se les hacen hagan lo que con aquella frase que decía: Usted pregunte lo que quiera, que yo le contesto lo que me da la gana. Normalmente ustedes no contestan al texto de la pregunta, contestan lo que les interesa, pero en cuanto a estas dos preguntas la realidad canta porque los hechos están ahí. Me ha hablado usted de las partidas presupuestarias, y le voy a decir que los presupuestos que ustedes han hecho para el año 2006 tienen truco, y el truco es tan sencillo como que de todas aquellas obras que ustedes han ido retrasando y paralizando desde que llegaron al Gobierno han arrastrado las partidas al año 2006. Para empezar, la variante de Pajares fue de las primeras actuaciones que hizo la ministra de Fomento paralizándola: 478 millones de euros, lo cual representa una cifra de 79.500 y pico millones de pesetas, para los que todavía en grandes cifras hablamos en pesetas. Por lo tanto, mienten cuando dicen que no han hecho ninguna paralización, porque las más importantes infraestructuras de la región, a saber, la variante de Pajares, la autovía del Cantábrico y la autovía de Oviedo-La Espina, las tres tienen retrasos y paralizaciones. Además de estas tres obras, en las que voy a entrar en detalle después, el metro-tren a su paso por Gijón se ha paralizado durante 7 meses y los trabajos de esta obra, que tenía que estar inaugurada en abril de 2005, se han reanudado en las últimas fechas. La tuneladora, con un coste impresionante, ha estado paralizada muchos meses por la mala gestión del Gobierno socialista y de la señora ministra de Fomento. Ya sé que me va a decir usted que es que van a poner otro trazado, pero ustedes han justificado ese cambio de trazado precisamente por el accidente del Carmel, y eso lo han hecho a posteriori porque la paralización se había hecho antes de que sucediera lo del Carmel. Si nos referimos a la autovía Oviedo-La Espina, vemos que acumula retrasos de dos años respecto a los planes del anterior ministro, Álvarez Cascos, y esto que le estoy diciendo ahora lo han reconocido los propios dirigentes socialistas asturianos. La autovía del Cantábrico tiene en cada tramo de la zona occidental retrasos acumulados, como veremos después en el resto de las preguntas. No pretendo aburrir a los diputados que están en esta sesión repitiendo continuamente los mismos temas, y en este caso es una respuesta global, pero en las próximas preguntas veremos los retrasos que acumula la autovía del Cantábrico en la zona occidental. Seguro que si estuviese aquí la ministra diría que la culpa es del PP; eso ya lo sabemos, la culpa siempre es del PP, o si no es del PP, es de las empresas que hacen las obras. Pero lo que le quiero decir a usted para que se lo traslade a la señora ministra, que es prácticamente imposible que me pueda responder a las preguntas porque nunca viene, es que ella es la única responsable. Además, lo que han dicho los españoles el pasado 14 de marzo es que a ustedes les toca gobernar, y no sirve echar la culpa al anterior porque

eso es muy sencillo y se puede hacer los primeros meses, pero ya han pasado 20 meses y la gente les va conociendo y va conociendo su talante y su diálogo. Los proyectos y los compromisos del Partido Popular con el Principado de Asturias están sufriendo un tremendo retraso y un tremendo parón. El Partido Popular había culminado la comunicación hacia el este de la región y la conexión del eje Gijón-Villaviciosa. Efectivamente, queda el tramo de Unquera y Llanes, sobre el que hay preguntas pero que no vendrán hoy sino otro día y entonces tendremos oportunidad de debatirlo. También había puesto en marcha la variante de Pajares y la autovía Oviedo-La Espina. En la del Cantábrico hacia Galicia, todos los tramos tenían sus plazos marcados. Hoy solo sabemos las paralizaciones que hay, los retrasos y las tachaduras que ha realizado la ministra de Fomento nada más llegar al ministerio, como ha sido por ejemplo la autovía del Sella, que de un plumazo se la ha cargado.

En definitiva, mala, muy mala, nefasta gestión y además mentiras, porque sobre lo que usted acaba de decir respecto a que el señor Arias Salgado en una autovía lo único que hizo fue poner la primera piedra y marcharse, me acaban de decir mis compañeros de esa comunidad autónoma que fue la autovía que se realizó en un tiempo récord no solamente en España sino también en la Unión Europea; así de claro. Usted me habla a mí de Aragón, pero yo estoy aquí para hablar de Asturias, porque si bien considero que represento a todos los españoles, los que me han elegido y a los que represento en definitiva directamente y de los problemas que me tengo que ocupar es de los de los asturianos. Por lo tanto, no me venga a hablar de lo que sucede y de lo mal que lo hizo el PP en otras comunidades autónomas porque los ciudadanos son los que saben si lo hemos hecho bien o mal. Pero usted viene aquí a contarnos películas que en definitiva demuestran que la mala gestión está por encima de todo y además se permiten el lujo de mentir. La prepotencia que caracteriza a la ministra de Fomento, señor Morlán, se pone de manifiesto cada vez que abre la boca, al menos con los temas de Asturias, en sus declaraciones, en sus intervenciones y en sus gestos. Ella afirma en el mes de abril que en un año ha hecho más en materia de infraestructuras que lo realizado en toda la legislatura por el Partido Popular y lo dice en Asturias, y yo soy consciente, como lo son el resto de los asturianos, de lo que hizo el Partido Popular en Asturias en esos cuatro años. Por eso preguntamos si lo que ha habido han sido más retrasos y más paralizaciones, porque desde luego no han hecho más obras ni más adelantos ni más avances en las infraestructuras asturianas. Yo pensaba, señoría, que se podrían aportar datos concretos y no presupuestarios, porque, insisto, nada más llegar la señora ministra —tomó posesión, creo, el 14 o 15 de abril— a finales de abril del año 2004, se paralizó toda la variante de Pajares, porque esta señora, la señora ministra, decidió que iba a volver a sacar el proyecto y la adjudicación la iba a hacer por separado porque no le gustaba que fuesen proyecto y

obra conjuntamente porque eso, según dijo, era una barbaridad, y ustedes hacen eso en muchas comunidades autónomas, lo harán probablemente también en el Gobierno, proyecto y obra a la vez, cuando lo que se pretende es acelerar las obras para que las personas puedan disfrutar de ellas. Lo que pasa es que ahora, en esta legislatura, señor Morlán, desgraciadamente, ya no nos ocupamos de los problemas de las personas, ahora nos ocupamos de otros problemas que ustedes se han sacado de la manga para que no se vea la incapacidad que tienen para gestionar los asuntos que los españoles han puesto en sus manos. Señorías, esa prepotencia no lleva a ningún lado y por la boca muere el pez, señor Morlán, y la señora ministra no le llega ni a la suela de los zapatos al señor Álvarez Cascos, por lo menos en lo que yo conozco, que es el Principado de Asturias.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señoría, usted puede hacer las afirmaciones que estime oportunas porque está en su derecho, y si hemos de acusar de mentir, también puedo usar el mismo término, pero creo que no es bueno que en el ámbito parlamentario se utilicen —yo que he sido muchos años diputado— determinados términos que, además de no obedecer a la realidad, parlamentariamente no son los más adecuados; pero esa es la tónica que últimamente han impuesto ustedes a la hora de valorar la acción del Gobierno. Los datos son los datos, señoría, y son los siguientes: lo que está presupuestado para el año 2006, 633 millones de euros, supone respecto a la legislatura anterior, cuya media anual quedó en de 281 millones, que la dotación actual es 1,8 veces mayor que la media de la legislatura anterior. Cuando hablan de cifras y de cantidades deberían asegurarse de cuáles son. En todos los modos de transporte, señorías, el crecimiento se produce, es decir, hay un crecimiento en puertos, hay un crecimiento en ferrocarriles y desde luego hay un crecimiento en aeropuertos. Por lo tanto, este Gobierno tiene la voluntad de llevar a cabo las actuaciones en materia de infraestructuras que siempre ha tenido y que va a seguir manteniendo. Y si hablamos de otra cosa que es fundamental, que es la inversión ejecutada, es decir, lo que se ha gastado de verdad el Ministerio de Fomento en Asturias, nos encontramos que en el año 2004 se invirtieron 428 millones de euros, que suponen un 18,65 por ciento más que el promedio de la legislatura de ustedes. Por lo tanto, es falso lo que dicen respecto que hemos parado o que no hemos ejecutado o que hemos dejado de licitar. Pero puesto que usted ha hecho referencia a algunas de las actuaciones que hay en Asturias, le voy a decir respecto a la variante de Pajares que cuando nosotros llegamos al Gobierno la situación era la siguiente: en los túneles de Pajares se iniciaron los trabajos en febrero de 2004, esos trabajos

continuaron, y el grado de avance de esa ejecución estaba en un 0,3 por ciento. En los tramos exteriores al túnel, es decir, desde el túnel hasta Pola de Lena, no había proyecto constructivo, y si a usted le dijeron que lo había qué me digan en qué archivo del ministerio estaba ese proyecto constructivo, porque no lo había, y en los tramos entre Pola de Lena y Gijón no había ningún estudio, señoría. Qué quiere que le diga, si ustedes se lo llevaron, allá ustedes, pero desde luego nosotros no teníamos en ese momento ningún estudio. En estos momentos nos hemos encontrado con que el grado de avance de la ejecución de los túneles de Pajares es del 9 por ciento del conjunto de las obras, que están en marcha las obras de todos los tramos, que ya han comenzado la perforación de los túneles y que el estudio informativo del tramo Pola de Lena-Gijón que ustedes no habían iniciado, está preparado para licitar en este año 2005. Por lo tanto, yo no sé que le dirían, no sé que excusas pondrían los anteriores responsables respecto al desarrollo de estas actuaciones, pero yo me remito a la documentación, a los proyectos y a las actuaciones que hay encima de la mesa, y así como le digo que hay unos túneles de Pajares que están en marcha y que tienen buen nivel de ejecución porque se empezaron las obras en 2004, hay otros tramos en los que no hay ninguna actuación, y si no la tienen, no tengo por qué decir que la tienen, y si usted, señoría fuera como debe ser, reconocería que si no la hay, no la hay, y no tengo por qué engañarle, ya que no gano nada con ello, lo único que quiero es que no se diga a los ciudadanos que hay iniciativas o que hay actuaciones iniciadas cuando de verdad no existen. En la autovía del Cantábrico, en Asturias, en el sector occidental desde Gijón hasta el límite con Galicia, que tiene 16 tramos, había en abril de 2004 ocho tramos en ejecución, tres tramos en licitación de obras y cinco tramos con los proyectos en redacción, desde abril de 2004, señoría, hay un tramo puesto en servicio; se han iniciado las obras de otros tres tramos, Las Dueñas-Novellana, Novellana-Ballota y Barres-Ribadeo; se han licitado y adjudicado las obras de un tramo, Tapia de Casariego-Barres, y se ha avanzado en la redacción de los proyectos de otros cuatro tramos que permitirán licitar las obras en estos tramos en 2006. Por lo tanto, en estos momentos nos encontramos con un tramo en servicio, con 11 tramos en ejecución o adjudicadas las obras y con cuatro tramos en redacción de proyecto. Esta ha sido la evolución de todos estos proyectos en la autovía del Cantábrico, que es tan importante para ustedes como para nosotros, y lo que hemos hecho nosotros ha sido seguir los procedimientos que están marcados por la ley para el desarrollo de estas actuaciones. Para el tramo Unquera-Llanes, del sector oriental, en abril de 2004 no había estudio informativo, se había iniciado la redacción pero no estaba finalizada y desde 2004 se ha finalizado el expediente informativo, se ha sometido a información pública y en estos momentos estamos pendientes de la declaración de impacto ambiental, y en el momento en que sepamos

cuáles de las dos alternativas que hay planteadas es la que Medio Ambiente acepta como más fiable, iniciaremos la redacción de los proyectos. Creo, señoría, que se están dando los pasos normales que hay que llevar a cabo para el desarrollo de cualquier actuación en materia de infraestructuras de estas características, y como los datos económicos contradicen las afirmaciones que hace sobre la evolución de las infraestructuras de las inversiones en Asturias, estamos muy tranquilos en el ministerio porque los asturianos pueden sentirse perfectamente satisfechos y contentos de las previsiones de inversión que tenemos y de lo que hemos hecho hasta ahora.

— **CANTIDAD ECONÓMICA QUE VA A DESTINAR EL MINISTERIO DE FOMENTO DURANTE EL AÑO 2005 PARA REDUCIR EL PEAJE DE LA AUTOPISTA DEL VALLE DEL HUERNA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/028752). (Número de expediente 181/001256.)**

— **CANTIDAD ECONÓMICA QUE VA A DESTINAR EL MINISTERIO DE FOMENTO DURANTE EL AÑO 2006 PARA REDUCIR EL PEAJE DE LA AUTOPISTA DEL VALLE DEL HUERNA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/028753). (Número de expediente 181/001257.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a la respuesta a dos preguntas también de la señora Castro Masaveu, que son las que figuran en el orden del día como números 35 y 36. Se refieren a la cantidad económica que va a destinar el Ministerio de Fomento durante el año 2005 para reducir el peaje de la autopista del valle del Huerna y de la cantidad económica que va a destinar el Ministerio de Fomento durante el año 2006 para la misma autopista. Ambas preguntas se debatirán agrupadas por deseo de la proponente.

Señora Castro, tiene S.S. la palabra para formular las preguntas.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Doy por formuladas las dos preguntas, señor presidente.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señoría, para hablar de la autopista del Huerna habría que comentar qué es lo que ha pasado con esta autopista desde el principio, porque se habla mucho de ella pero no se conocen todos los datos que debieran conocerse, y si ustedes los conocen entenderán cómo se tiene que actuar en este tramo de autopista. La autopista del Huerna,

una concesión entre Campomanes y León, era de titularidad de la Empresa Nacional de Autopistas y fue vendida a un grupo liderado por Sacyr por acuerdo del Consejo de Administración de la SEPI del 28 de mayo del 2003. La venta fue aprobada por acuerdo del Consejo de Ministros de 25 de julio de 2003 y el contrato privado de compraventa se formalizó en escritura pública el 30 de octubre de 2003. Debo añadir que si mal no recuerdo contra esta adjudicación hay un recurso interpuesto por el Principado de Asturias. Desde la aprobación del Real Decreto 392/2000, de 17 de marzo, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista León-Campomanes, de la que es concesionaria la Autopista Concesionaria Astur-Leonesa S.A., es decir, más de tres años antes de la venta, la fecha final del plazo de dicha concesión es el 17 de octubre del año 2050, que es el tope máximo para hacer atractiva su venta, y se trata de una autopista cuya concesión finalizaba en el año 2021. Los importes abonados a Aucalsa como compensación a la rebaja de tarifas del 7 por ciento establecidas en el artículo 8 del Real Decreto Ley 6/1999, de 16 de abril, de medidas urgentes de liberalización e incremento de la competencia, capital principal más los intereses, son los siguientes expresados en euros: el Ministerio de Fomento ha abonado en el año 2000 a esta empresa 1.367.000 euros; en el año 2001, 1.641.000 euros; en el año 2002, 1.744.000 euros; en el año 2003, 1.873.000 euros y en el año 2004, 2.064.000 euros. Es decir, conforme se va incrementando el número de usuarios de la autopista, como es lógico, de acuerdo con el desarrollo de este artículo 8 al que he hecho referencia, el importe que tiene que pagar la Administración va siendo mayor, y de ahí la relación de años y de cantidades que denota el incremento que se produce en este abono por parte del Estado a la concesionaria. Lo que le puedo decir, señoría, es que, de acuerdo con las previsiones y con el compromiso del presidente del Gobierno, a principios de 2006, contando con todos estos elementos que hemos puesto encima de la mesa, se planteará una propuesta para llevar a cabo los compromisos del presidente respecto a la autopista del Huerna, tal y como la conocemos normalmente. También he de destacar en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes se ha prefijado la construcción de una posible autovía que conectaría Asturias con León y que sería paralela a la autopista del Huerna y cuyo estudio de viabilidad habría de hacerse para ver si desde los puntos de vista económica y medioambiental es posible llevarla a cabo.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro, tiene S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Quiero comenzar diciendo que todos sabemos que su modelo de Estado es intervencionista y el nuestro es liberal. Por lo tanto, comprendo que a ustedes no les gusten las privatizaciones; eso es algo sobre lo que cada uno opina como opina y defiende lo que defiende. Pero, señor Morlán, todo ese pasado que usted me ha relatado aquí ustedes ya lo cono-

cían, cuando llegamos a la pasada campaña electoral porque el pasado no se inventó una vez que ganaron las elecciones, el pasado ya lo sabían, sabían lo que costaba, o si no lo sabían, son ustedes unos frívolos colocando en su programa electoral y prometiendo a los ciudadanos la liberalización de un peaje cuando no sabían ni el coste ni las posibilidades reales de hacerlo. O fue una frivolidad o es que ustedes creían que no iban a gobernar y por eso se permitían la pasada —como dicen ahora los jóvenes— de anunciar que se iba a liberalizar el peaje del Huerna. Pero llegaron al Gobierno y ahora tienen que cumplir ese compromiso. Cada uno tiene su política y yo asumo la de mi partido, estaría bueno, y además creo que es la acertada, porque se ha demostrado. Además, si a usted le gusta recordar el pasado, yo también voy a ir al pasado y le digo que ustedes no fueron capaces en 14 años que gobernaron de hacer no solamente en la autovía del Cantábrico la variante Pajares, etcétera, sino que no fueron ni siquiera capaces de hacer Onzonilla-Benavente, y lo que estaba presupuestado, programado o previsto por los sucesivos gobiernos socialistas de Felipe González era hacer una autovía de peaje, y el Partido Popular hizo en un tiempo récord la autovía Onzonilla-Benavente y sin peaje. Ya que a usted le gusta recordar, vamos a recordarlo todo, porque no solo vamos a recordar lo que a usted le interesa. Lo que quiero decirles es que las promesas electorales hay que cumplirlas, y si no, no deben hacerse. Yo he planteado al ministerio 14 preguntas sobre diversas cuestiones de la liberalización de este peaje, y cada una de las respuestas dice algo diferente, lo cual desconcierta todavía más a los ciudadanos que leen el periódico y que ven que el Ministerio de Economía dice que no hay partida presupuestaria y que no está dentro de los planes del ministerio. El Ministerio de Fomento dice, primero, que es algo que está en el horizonte; segundo, que se está debatiendo y que se está tratando; tercero, que están dispuestos a facilitar administrativamente los expedientes de liberalización de peaje, siempre y cuando las comunidades autónomas que soliciten la liberalización de ese peaje sean las que paguen. El 1 de septiembre, cuando Zapatero vino a Asturias a inaugurar el curso político, se había anunciado que vendría a resolver el tema de la minería —que mire usted todo lo que pasó— y que desvelaría, y cuando los medios de comunicación dicen que desvelará es que es un misterio, porque las respuestas del Ministerio de Fomento, especialmente si se trata del valle del Huerna, son como una novela policíaca o una película de intriga, ya que como no dan pistas se hace otra pregunta a ver si en algún momento encontramos al asesino. Resulta francamente desolador ver que las respuestas no son coincidentes, no sé si es en función de los criterios que le da al funcionario que redacta la pregunta el político de turno, porque yo tengo en alta estima a los funcionarios del Estado y estoy segura de que cualquiera de ellos podría contestar las preguntas que se le formulan con mucha más diligencia de lo que se hace; pero los criterios políticos los marca el Partido Socialista y ya vemos cómo los marca. Sinceramente, todos esperábamos que

Zapatero anunciase el día 1 de septiembre la fórmula para eliminar el peaje —ojo, que esa es la promesa electoral—, y ahora lo quieren reducir gradualmente, y que conste que ya en la época del ministro Álvarez Cascos hubo una reducción del peaje, que tampoco se dice, pero la hubo. Sí lo que quieren ustedes ahora es reducirlo paulatinamente, díganlo, porque no hay manera de saber qué es lo que van a hacer. Lo que sí se conoció fue que la señora ministra se sacó una autovía alternativa de la chistera como solución, cuando todo el mundo sabe que esa autovía no se va a hacer jamás porque es una barbaridad, porque no la quiere el Principado de Asturias gobernado por el Partido Socialista, porque no la quiere Castilla y León, gobernada por el Partido Popular, porque los dirigentes de Castilla y León del Partido Socialista la han rechazado; porque no la quiere nadie, pero ustedes la pintan en el plano, la ponen en el PEIT para disimular, para distraer la atención y para demostrar que hacen muchas cosas por la región. Pero de eso nada, porque en primer lugar el coste es inmenso y ni siquiera lo tienen calculado porque lo he preguntado y tampoco responden a eso, porque esa autovía va por una zona que ya tiene trazada la autovía del Huerna y que sería de un impacto medioambiental impresionante y dañaría tremendamente toda esa zona de Castilla y León y de Asturias, que es de un riqueza paisajística monumental. Ustedes saben perfectamente que esa autovía no se va a construir, que es una forma de distraer la atención o quizá de meter miedo a la empresa concesionaria de la autovía del valle del Huerna. Por cierto, a dos preguntas que he hecho al ministerio en las que le pido si tienen o han hecho los cálculos del coste que supone para las arcas del Estado la liberalización del peaje, no me han respondido tampoco, porque aunque dicen que están en conversaciones con Aucalsa, me da la sensación de que no es así porque Aucalsa ha dicho que el coste para que la concesionaria accediese a renunciar al cobro del peaje a los usuarios sería de 1.300 millones de euros, y usted sabe que la autovía alternativa, de hacerse, sería muchísimo más costosa y no se sabe para cuándo se haría, porque con el ritmo al que lleva el Ministerio de Fomento las obras a lo mejor allá por los años 2040 pudiésemos tener esa autovía. Por lo tanto, señor Morlán, aclárense de una vez, pero les recuerdo que la promesa electoral era de eliminar el peaje, no de reducirlo gradualmente, y al día de hoy, transcurridos 20 meses, usted dice que en el primer trimestre sabremos algo. Ya lo dijo Zapatero, pero es que como tampoco lo creemos, porque en septiembre era cuando iba a traer la solución y ahora ha quedado pospuesta para el primer trimestre del año 2006, sinceramente, qué quiere que le diga, es que cuesta mucho creerles a ustedes algo de lo que dicen.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán

Gracia): Señoría, como usted también ha vuelto a mezclar algunos temas de retrasos o de paralizaciones, se lo voy a explicar con cifras y luego entro en el tema de la autopista. Nuestro objetivo es que, como en el informe de la Intervención Delegada del año 2003 no se vuelva a repetir que la realización de proyectos de alta capacidad de carreteras se promedie en un plazo de 13,8 años. Es decir, a ustedes de acuerdo con la Intervención del Estado, les costaba 13,8 años desde que se iniciaba el estudio informativo hasta que se ponía una obra en servicio —eso lo dice la Intervención General del Estado, y me parece, señor Ayala, que a usted se lo he comentado en alguna ocasión— y nuestro objetivo es bajar esos plazos con la finalidad de ir avanzando en la ejecución y la realización de las obras. Eso pasaba en carreteras, y en ferrocarriles le puedo decir que la cifra es algo menor pero no baja de los 8 años. Por lo tanto, cumplir nuestros objetivos significará que avanzamos respecto a ustedes en la ejecución y en el desarrollo de las obras. Si he hecho ese comentario sobre las características o condiciones de la autopista, es porque creo que no constaba en ningún acta de este Congreso cuál había sido el proceso y en qué situación nos encontrábamos a la hora de gestionar esta autopista. Lo que no puedo hacer es avanzarle a usted en esta Comisión lo que el presidente del Gobierno quiere llevar a cabo a principios del año 2006. Espero que en el año 2006, cuando usted vea lo que se está planteando, entienda que va en la línea que ha propuesto el presidente del Gobierno y que sin lugar a dudas cumpliremos nuestros compromisos como Gobierno, que es lo que tenemos que hacer.

PREGUNTAS DEL SEÑOR AYALA SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

- **CUANTÍA RECIBIDA DE LOS FONDOS COMUNITARIOS PARA INFRAESTRUCTURAS DE LA COMPETENCIA DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN LOS AÑOS 1996 A 2004 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/28870). (Número de expediente 181/001220.)**
- **CUANTÍA QUE VA A RECIBIR EL MINISTERIO DE FOMENTO DE FONDOS COMUNITARIOS PARA EL EJERCICIO 2005, DIFERENCIANDO LA CANTIDAD CORRESPONDIENTE A PROYECTOS CUYA FINANCIACIÓN COMUNITARIA SE APROBÓ CON ANTERIORIDAD A ABRIL DE 2004 DE LOS APROBADOS CON POSTERIORIDAD A DICHA FECHA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/28871). (Número de expediente 181/001221.)**
- **CUANTÍA QUE VA A RECIBIR EL MINISTERIO DE FOMENTO DE FONDOS COMUNITARIOS PARA PROYECTOS EN CURSO Y OTROS DE INICIACIÓN PREVISTA PARA LOS EJERCICIOS 2006, 2007 Y 2008, DIFERENCIANDO LA CANTIDAD CORRESPONDIENTE A PROYECTOS CUYA FINANCIACIÓN COMUNITARIA SE APROBÓ CON ANTERIORIDAD A ABRIL DE 2004 DE LOS APROBADOS CON POSTERIORIDAD A DICHA FECHA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/28872). (Número de expediente 181/001222.)**

El señor **PRESIDENTE**: Con esta pregunta finalizan las que iba a responder el secretario de Estado de Infraestructuras, y vamos a pasar ahora a formular —así le damos también un respiro a la señora Castro Masaveu— las preguntas del señor Ayala relativas a fondos comunitarios y que va a responder la señora subsecretaria de Fomento, a quienes damos la bienvenida. Son tres preguntas que versan sobre asuntos comunitarios y que en el orden del día figuran como puntos números 1, 2 y 3.

Señor Ayala, tiene su señoría la palabra para formular la primera pregunta.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Bienvenida, señora subsecretaria de Fomento. Procedamos a formular la pregunta que no ha sido contestada en tiempo ya que nosotros demandamos solamente una respuesta escrita de la misma. Por lo tanto, señora subsecretaria, le ruego que conteste en los términos que están expresados en el orden del día.

El señor **PRESIDENTE**: Señora subsecretaria, tiene S.S. la palabra.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Vivanco Bustos): En primer lugar quisiera pedir disculpas por el retraso, que en principio no es atribuible exactamente a ninguno de los dos ministerios. En esta materia de fondos comunitarios tenemos al ministerio responsable por antonomasia de la gestión de los fondos, que es el Ministerio de Hacienda, y luego están los distintos ministerios que participan en los mismos, entre los cuales está Fomento. Su pregunta en todo momento ha estado referida a los fondos recibidos desde el Ministerio de Fomento, y lo que pasó es que hubo interpretaciones sobre cuál era el ministerio más idóneo o más adecuado para contestar la pregunta formulada por usted. Dicho eso, según obra ya en la documentación escrita remitida a S.S. por el Ministerio de Economía y Hacienda, la cuantía global para el periodo de referencia, es decir, para el periodo 1996-2004, ha ascendido a 15.335 millones de euros, de los cuales son de Feder 6.983 y del tenor de 8.350 millones corresponden a fondos de cohesión. Hay que entender que estas son cifras provisionales sujetas a verificación en todo

momento por los sistemas y mecanismos de control que tiene establecidos la Unión Europea, tanto sea referente a mecanismos nacionales, como la Intervención General del Estado, o europeos, como las auditorias de la Comisión o las del Tribunal de Cuentas. En la actualidad estas ayudas están siendo objeto de revisión en la medida en que todavía está sin cerrar la programación 1994-1999; el Ministerio de Fomento está siendo inspeccionado por las ayudas recibidas no en la segunda etapa de la programación sino en la primera, como le he dicho, en la programación 1994-1999. Esto en cuanto a los fondos recibidos en el periodo 1996 a 2004.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: En realidad las preguntas se podrían agrupar por una razón, señor presidente: el motivo de la separación en la formulación por escrito tenía un fundamento, que era poder diferenciar de 1996 hasta 2004 y con posterioridad la aplicación de esos mismos fondos en los ejercicios 2005, 2006 y siguientes, pero es evidente que a la hora del debate lo lógico es su análisis conjunto, que creo que es más productivo tanto para el peticionario de la pregunta como para la respuesta de la misma.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, se lo agradezco, lo que pasa es que no me lo había especificado. Si a usted le parece, agrupamos las tres preguntas, le vuelvo a dar la palabra a la subsecretaria y la presidencia tendrá, como en la otra ocasión, más flexibilidad para el tiempo si es necesario.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Se lo agradezco mucho, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, señor Ayala. Señora subsecretaria, como las tres preguntas versan sobre el mismo objeto, puede contestar globalmente a las tres.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Vivanco Bustos): En relación con la pregunta referente a la cuantía programada para 2005, de nuevo según la documentación que le consta a su S.S, la actual previsión es de 2.000 millones, de los cuales hay que referirse a que la anualidad programada para Feder es de 1.034 millones y la previsión de fondos de cohesión son 965 millones. Además de lo anterior, que es la información escrita, posiblemente a estas alturas del año cabe referirse a una cifra adicional de otros 200 millones de euros por fondos de cohesión correspondientes a la entrada del AVE a Barcelona —la perceptora de esta ayuda sería GIF— y al puerto exterior de A Coruña, cuyo destinatario sería Puertos Españoles. En principio es bastante previsible que antes del 31 de diciembre se puedan tener confirmadas estas ayudas para este año. En relación con 2005, S.S. preguntaba qué parte es la correspondiente a programas y proyectos aprobados antes de 2004. En nuestra opinión no es posible distinguir las cuantías

correspondientes a proyectos de programas aprobados antes de 2004. ¿Por qué? Porque el periodo de programación del que estamos hablando, 2000 a 2006, supone que las decisiones de aprobación se adoptaron a principios de dicho periodo, es decir, básicamente antes de 2004; si estamos hablando de un programa de 2000 a 2006, las decisiones de programas y proyectos pluri- anuales, como son los de Fomento, se organizan, se estructuran y se prevén en los primeros años. Es decir, hay que entender que el grueso de la programación se refiere a 2000-2001, por supuesto antes de 2004. Le digo que más del 90 por ciento está programado antes de 2004. En el nuevo calendario, de 2007 al 2013, hay que pensar que por la misma razón la mayoría de los proyectos serán aprobados entre 2007 y 2008, nunca se esperará al final. Los últimos años de las programaciones de estos periodos están basados en reprogramaciones, para ajustar, pero los grandes programas y los grandes proyectos se deciden y se aprueban en los primeros años a los que el marco del programa se refiere, y en nuestro caso estamos hablando de una programación y de unos programas de 2000 a 2006, para los cuales, por supuesto, sin lugar a dudas y con independencia del Gobierno que hubiera en cada momento, se decidieron estos programas. En el caso de los años 2006, 2007 y 2008, le diré que la previsión global de 2006 es básicamente equivalente a la de 2005; estamos trabajando con unas previsiones de 2.122 millones, de los cuales corresponderán a anualidad programada de Feder del tenor de 1.070 y para fondos de cohesión, 1.052. (**La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.**) Por supuesto, si esto es para 2006, cabe referirnos a que para años sucesivos, 2007-2008, si seguimos trabajando de la manera que nos caracteriza y si no hubiera demora en la tramitación de los expedientes en la Comisión Europea, habría que pensar que en este marco para años sucesivos, si hemos cumplido las previsiones, no habría cuantías por percibir. Esto de todas formas parece que es un tanto irreal; lo más normal es que haya reprogramaciones y demoras en la ejecución de proyectos que determinen que se perciban cuantías en 2007 y en 2008. Siempre en la programación global de los totales que tenemos, digamos que consumimos el límite, el techo de la programación de este calendario. Esta es la respuesta a las preguntas formuladas por S.S.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señora subsecretaria. Las preguntas tenían una razón de ser, evidentemente, y es la posibilidad que tenía España de perder fondos europeos, porque la elegibilidad de los proyectos que se había producido entre los años 2000 y 2001 ha sufrido un cambio importante. Creo que estaremos todos de acuerdo, y le pregunto expresamente cuántos cambios se han producido en los proyectos elegibles que se habían señalado en un primer momento. Porque verdaderamente se han producido y por dos

motivos: uno, porque ha habido proyectos que se han abandonado, y dos, porque hay proyectos que no va a dar tiempo a que estén terminados ni siquiera en el ejercicio de 2008 a pesar de la reprogramación. Usted nos ha dicho que va a haber reprogramaciones para los ejercicios 2007 y 2008. Si yo no lo entiendo mal, quiere decir que se va a permitir la reprogramación para 2007 y 2008 de fondos europeos que debían acabarse en 2006 o por lo menos la aplicación de los mismos, pero lo cierto es que hay proyectos elegibles que no van a cumplir ni siquiera lo de 2008 y, por lo tanto, necesitan su reprogramación. Si quiere le pongo un ejemplo muy simbólico para el que habla: variante de Camarillas en la provincia de Albacete, que conecta Castilla-La Mancha con la región de Murcia, sobre la que el Ministerio de Fomento y el de Hacienda han dicho que no se iba a hacer la obra porque no podrían aplicársele fondos europeos, por lo que es una obra cuya elegibilidad se abandona. Por tanto, señora subsecretaria, aquí hay una clara demostración de que los fondos que hasta ahora teníamos decididos, o tenía España la posibilidad de recibir, no los va a recibir. Sobre si no vamos a poder cumplir, me gustaría que usted me dijera lo contrario, pero con seguridad, porque la respuesta escrita y tardía que han enviado y que ha dado lugar a que estas tres preguntas se estén viendo en esta Comisión dicen que hay unos fondos que probablemente no van a sufrir ninguna demora, pero que no se sabe por qué no se han concretado. En fin, con los datos que usted acaba de dar tenemos una respuesta por parte de su ministerio sobre la aplicación de estos fondos, pero en ningún caso garantiza que esos fondos los vayamos a aplicar, fundamentalmente, como le he dicho, porque ha habido cambios en la programación. La pregunta, señora subsecretaria, es: ¿Va a tener España la capacidad de poder exigir fondos en el próximo marco europeo 2007-2013, después de que no vayamos a haber ejecutado todas las obras de los proyectos elegibles que ya habíamos hecho en el anterior marco comunitario, sí o no? Porque es evidente que la reducción de los fondos europeos para el próximo marco comunitario nos va a afectar. Como usted sabe, España tenía más fondos europeos que nadie en infraestructuras de transporte, porque la media de todos los países estaba en el entorno de 10.000 ó 12.000 millones de euros y España alcanzaba 16.000 en algunos casos y en concreto nos llevábamos el 40 por ciento de los fondos europeos en cuanto a las redes de transporte por países, según los datos que tiene el ministerio y que tenemos todos. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Por tanto, difícilmente vamos a poder aplicar todos los fondos, porque también difícilmente —y perdonen la redundancia— esas reprogramaciones se nos van a aprobar ya que necesitan expresamente la autorización de la Comisión Europea para disponer de ellos en 2007 y en 2013. En consecuencia, ¿cómo va a quedar el cumplimiento de las previsiones presupuestarias del Ministerio de Fomento si tenemos en cuenta que el 25 por ciento de su proyecto o su programa emblemático que es el PEIT, se va a

financiar con fondos europeos hasta 2020? Algo no casa. Por tanto, las razones que debe contestar el ministerio son si con estos fondos europeos, con estas reprogramaciones y con las dificultades de su cumplimiento vamos a poder mantener la financiación del PEIT o no.

El señor **PRESIDENTE**: Señora subsecretaria, tiene S.S. la palabra.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Vivancos Bustos): Creo que la intervención del señor Ayala tiene básicamente tres partes: una, en la que él hace, más que una pregunta, una observación o una aseveración según la cual él está decidiendo que el Ministerio de Fomento no va a ejecutar sus programas, no va a recibir todas las cuantías que puede recibir; básicamente se tiene que estar refiriendo a fondos de cohesión, porque digamos que los fondos Feder tienen una programación y unas anualidades y donde cabe esa versatilidad es en los fondos de cohesión. Debe ser mi falta de práctica de venir a esta Comisión o de venir al Congreso y que me he explicado mal, porque creo que en ningún momento puedo haber dado pie a interpretar que desde el Ministerio de Fomento se está haciendo una gestión inadecuada de los fondos de cohesión, sino más bien todo lo contrario. Lo que le he dicho es que las previsiones económicas de fondos de cohesión a recibir en la programación de 2000 a 2006 llegan hasta un límite que no se puede rebasar. Lo que digo es que puede haber demoras en algún programa y que entonces lo que no se cobrara en 2006 se cobraría, como usted sabe, dos años más tarde por el criterio de devengo a caja. Puede que algún gran proyecto que llevara demora se pudiera cobrar, aun no cumpliéndose la previsión de 2006, en 2007 o en 2008. Eso no perjudica absolutamente a nadie; en la práctica, dentro de un marco global, los fondos de cohesión tienen la flexibilidad de acoplar proyectos, es decir, dentro de una programación 2000 a 2006, la aceptación de la Comisión Europea del puerto de A Coruña se ha producido el año pasado, en 2004, cuando está más que vencido el programa 2000-2006. Esa es la fortaleza o la ventaja del programa de fondos de cohesión, que para optimizar los recursos y los proyectos que pueden beneficiarse de los fondos europeos, van entrando y saliendo otros para aprovecharlos al máximo. Esto es en lo que estamos y en lo que vamos a acabar, recibiendo, como usted sabe muy bien, los premios de eficacia por gestión de fondos europeos, aunque hay que reconocer que estos premios no se consiguen por la gestión de un año, sino por toda una trayectoria; la trayectoria de España desde que entró en la Unión Europea, que fue en 1986 y no en 1996. Dicho esto, España, el Ministerio de Fomento, tiene las incertidumbres en el nuevo marco económico y financiero que se presenta, sobre todo en la UE. Como usted sabe muy bien, este país está contando con unas perspectivas, unas previsiones, las políticas de convergencia, para el periodo 2007-2013. Tiene distintas hipótesis; tiene una hipótesis que se viene llamando optimista y otra que se denomina pesimista. En la

optimista, las ayudas europeas estarían en el tenor del 0,21 por ciento del PIB y, en la pesimista, el 0,17 por ciento.

Desde 1993 hasta aquí, las ayudas europeas han venido suponiendo un 0,3 por ciento del PIB; estamos desde que se aprobaron los fondos de cohesión hasta hoy en el 0,3 por ciento del PIB. Las hipótesis que se están barajando son, como le dije anteriormente, la optimista con el 0,21 por ciento y la pesimista con el 0,17 por ciento del PIB. Esto quiere decir que, para el calendario 2007-2013, supondría unos ingresos medios a percibir del orden de 2.485 millones en el mejor de los casos y de 1.699 millones en el peor. Actualmente estamos recibiendo entorno a 2.000 y 2.300 millones, luego está claro que hay una reducción de fondos. Eso es algo que está ahí, y ante eso es responsabilidad de este Gobierno dibujar formas de financiación alternativas a las meramente presupuestarias, es decir, hay que potenciar los recursos a obtener por el Estado.

En este entorno, la Unión Europea ha aprobado un nuevo marco de estabilidad presupuestaria y hay una cosa que se llama la *golden rule*, en base a la cual las infraestructuras especiales que tienen impacto en la productividad del país son susceptibles, en base a esta regla presupuestaria, de no computar dentro del límite máximo del déficit presupuestario. En este sentido, y así lo reconoce también el Programa Nacional de Reformas, se interpreta y está admitido que globalmente consideradas las inversiones que en el PEIT se incluyen tienen un impacto positivo en la economía y en la productividad del país, hasta el punto que el Programa Nacional de Reformas lo considera como uno de los siete ejes dirigidos a aumentar la productividad y el empleo de este país.

En consecuencia, ¿qué pasa cara al PEIT? Hasta ahora hemos estado trabajando con que las ayudas comunitarias venían estando, por término medio, en el 21 por ciento de la inversión. Ha visto usted que le estoy hablando de unas hipótesis optimistas y otras pesimistas y que tenemos una horquilla. Según se concrete el programa y el nuevo calendario y según el peso que tengan en este nuevo calendario los programas de infraestructuras o qué fondos se destinan a programas que tengan impactos positivos en la productividad, podremos venir dentro de dos años aquí y concretar exactamente si nos hemos equivocado en esta horquilla que estamos previendo y dónde nos vamos a quedar. Esto es lo que yo le puedo decir. De todas formas, las coordenadas, y las coordenadas no las fija ni España ni el Gobierno, sino que las fija la Comisión Europea, también se establecen en función del tiempo, y a los tiempos, también en la Unión Europea, hay que referirse, no podemos obviarlos. En la historia de la UE, España no se adhiere en el año 1996, sino en 1986 y antes del periodo sobre el que usted se interesa hay una década a la que también hay que referirse. En los fondos europeos tenemos dos hitos muy importantes, uno el de 1988 y otro el de 1993. En el año 1993 se establece y se potencia la política de cohesión y el principal valedor de los fondos de cohesión, que tan útiles han sido para este país, fue el gobierno que

había en aquel momento, y en aquel momento el Partido Popular no había llegado todavía. A partir de 1993 se crean unos fondos comunitarios y una participación que hacen que los mismos queden en un 0,3 por ciento del PIB, porcentaje este que desde el año 1993 hasta el día de la fecha no se ha visto alterado.

Estoy convencida, y con esto termino, señor presidente, que si el Partido Popular hubiera estado en el año 1993 en el Gobierno, también se hubiera interesado por los fondos de cohesión y hubiera conseguido las importantes ayudas que vinieron con posterioridad, pero el marco estaba ahí; a partir de entonces se ha seguido haciendo inversión y se ha ido cobrando con arreglo a un vehículo, que es el Fondo de Cohesión, con el cual el gobierno español tuvo mucho que ver en aquellas fechas.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora subsecretaria.

PREGUNTAS DE LA SRA. CASTRO MASAVEU (DEL G.P. POPULAR) SOBRE:

— **OPINIÓN DE LA MINISTRA DE FOMENTO SOBRE LOS ATASCOS QUE SE PRODUCEN PERMANENTEMENTE EN LA TRAVESÍA DE NAVÍA, ASTURIAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/026298). (Número de expediente 181/001241.)**

— **OPINIÓN DE LA MINISTRA DE FOMENTO SOBRE LOS ATASCOS QUE SE PRODUCEN PERMANENTEMENTE ENTRE AVILÉS Y SOTO DEL BARCO, ASTURIAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/026299). (Número de expediente 181/001242.)**

El señor **PRESIDENTE**: Demos paso a la señora secretaria general de Infraestructuras para que conteste al resto de las preguntas, que son todas ellas de la señora Castro. En primer lugar, para formular las que figuran en el orden del día como números 22 y 23, relativas a los atascos que se producen permanentemente en la travesía de Navia, Asturias, y la opinión de la Ministra sobre los atascos que se producen permanentemente entre Avilés y Soto del Barco, Asturias, tiene la palabra la señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor presidente, puesto que usted ha leído el texto de las preguntas, se puede ver claramente que van referidas a la señora ministra, y yo creo que hubiese sido mucho más adecuado que ella estuviera aquí, porque en realidad ha mandado a tres personas a dar la cara única y exclusivamente por su mala gestión; primero, en las órdenes de

que no se respondan las preguntas, y segundo en los problemas que está creando en la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, a la cual tengo el honor y el orgullo de representar.

Señor presidente, agrupo las preguntas 22 y 24 porque si bien corresponden a zonas diferentes, no es menos cierto que el tema del que se trata es de los monumentales atascos que se producen en dos zonas de la autovía del Principado de Asturias que se corresponden con los lugares por los que debe de pasar la autovía del Cantábrico. Miles de conductores quedan atrapados durante varias horas, incluso en algunos casos cuatro o cinco hora, en la zona de Navia y en la glorieta de Soto del Barco.

Doy por formuladas las preguntas y quedo a la espera de la contestación que me dé la secretaria general de Infraestructuras.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, señora secretaria general.

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

Señoría, estas dos preguntas han sido contestadas por escrito, como S.S. conoce, y si es necesario, yo voy a reproducir en principio lo que hemos contestado. Si hace falta alguna información complementaria y podemos dársela, lo haremos.

Con relación a los atascos que se han producido en la travesía de Navia, nosotros estamos dando el mayor impulso posible a la ejecución de las obras de esta travesía. De igual manera, en el caso de los atascos que usted dice que se producen entre Avilés y Soto del Barco, la respuesta es similar en la medida en que se está trabajando de manera acelerada en la ejecución de las obras en esa variante.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro, tiene S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Gracias, señora secretaria general. Efectivamente, las respuestas las he recibido, pero han tardado ustedes en responder siete meses para darme dos líneas idénticas para una y otra respuesta y además no se ajustan a la realidad. Yo comprendo que está usted aquí hoy para dar la cara por la señora ministra y que no mucho va a decirnos diferente a los que se responde; de hecho, en su primera respuesta me ha leído los textos que yo ya conocía. Pero esas respuestas se nos han facilitado, insisto, siete meses después de haberse formulado, que ya tiene bemoles la tardanza en dar semejantes respuestas, porque si la respuesta se justificase por su importancia, por el trabajo que se hubiese llevado a cabo, lo entendería, pero para responder eso yo creo que sobre más de un minuto de esos siete.

Me explico. Una de las primeras iniciativas que tomó la señora ministra al llegar al ministerio fue la de reducir a una solo turno los tres que estaban trabajando en tres tramos de la autovía del Cantábrico desde Avilés a Soto

del Barco. Esos tres tramos tenían tres grandes carteles anunciando que tenían tres turnos, pero el día 29 de junio, precisamente coincidiendo con la visita de la ministra, a primeras horas de la mañana, los obreros que trabajaban en aquellas obras se vieron obligados por mandato expreso de alguien del ministerio, a retirarlos porque ya no se estaban trabajando a tres turnos sino a uno desde hacía un mes. Estoy hablando de junio de 2004.

El anterior equipo ministerial del Partido Popular tenía previsto que el tramo Villalegre-Vegarrozadas fuese inaugurado en diciembre de 2004 —ustedes van a poner en servicio ese tramo en diciembre de 2005, un año después—. Y que el tramo Vegarrozadas-Soto del Barco fuese puesto en servicio en febrero de 2005, y fue inaugurado en abril de 2005, dos meses después.

Con relación a la variante de Navia, le diré que este es uno de los puntos más conflictivos del occidente asturiano, donde el tráfico diario es de gran importancia y atraviesa una localidad importante del Principado de Asturias como es la de Navia. Todo eso se multiplica los fines de semana y en la temporada estival existen retenciones kilométricas que hacen que haya conductores que estén en el centro de la localidad asturiana de Navia hasta cuatro horas parados. Esto ocasiona grandes trastornos no solamente a los conductores sino a todos los vecinos de esta ciudad. Pues bien, permítame que le diga, señora secretaria general, que esta obra tenía que haber sido inaugurada en enero de 2005 y ustedes la retrasan a agosto de 2006. Y no me diga que no, porque esto es así y ha sido publicado y está en las hemerotecas para que pueda comprobarse. No son realmente palabras, sino que han sido publicado en numerosas ocasiones. Incluso existen planos de la programación que tenía el anterior ministro publicados en los periódicos, por tanto, la gente los conoce y son fáciles de consultar. Además, en Asturias todo el mundo sabe que los plazos que daba Francisco Álvarez Cascos se respetaban y cuando había algún cambio respecto a la fecha de puesta en servicio era siempre para adelantar esas obras. Sinceramente, yo creo que los asturianos no nos merecemos esto, no merecemos la situación que se está creando cuando había unas expectativas de futuro para la región, cuando esa autovía del Cantábrico marchaba a unos ritmos que no le voy a decir que fuesen frenéticos, como deseábamos todos, pero que eran muy adecuados a las necesidades, prueba de ello es lo que se hizo desde la zona central de Asturias hasta Cantabria y que la autovía occidental tenía unas expectativas muy buenas de futuro y creíamos que a finales del año 2008 o principios del año 2009 podríamos todos ir a Galicia por autovía. Desde la llegada de la ministra a su departamento todo eso se vino abajo y al día de hoy sabemos que los plazos, que ya no nos dan porque de eso se han olvidado, no se cumplen porque cuando hacen anuncios son siempre de retrasos y, por supuesto —se lo decía antes al señor Morlán y ahora se lo digo a usted—, lo fácil es culpar al Partido Popular y la consigna es que de todo lo que sucede en estos momentos en España la culpa la tiene el Partido Popular. Probablemente ese discurso a fuerza de repetirse

pueda calar en la sociedad, pero en Asturias, en materia de infraestructuras, le aseguro que no cala, porque a los hechos me remito y en ocho años, en Asturias, el Partido Popular inició importantes obras de infraestructuras que iban a permitir darnos salida y avanzar en el desarrollo económico que tanto requiere una región que por su industria y su situación económica necesita la ayuda y la solidaridad de otros. Yo sinceramente en esta pregunta me refiero fundamentalmente a los atascos porque es uno de los grandes problemas que sufre la gente que trabaja o la gente que va de vacaciones los fines de semana, y yo creo que ya va siendo hora de que en este Congreso los diputados nos ocupemos en alguna ocasión de los problemas de las personas y dejemos a un lado problemas que en nada benefician al futuro de estas gentes, sino que son temas que se sacan para distraer la atención de lo que verdaderamente es importante, que son los problemas de las personas, en este caso de los asturianos.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general, aprovecho estos momentos para darle las gracias, ya que anoche estaba en Almuñécar (Granada) debido al trágico accidente. Le agradezco de verdad el esfuerzo que ha hecho por estar hoy aquí.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Muchas gracias, señor presidente, por sus palabras, pero hay que estar donde tenemos que estar en los momentos que lo requieren.

Quiero reiterarle a la señora diputada nuestra respuesta cuando decimos que hemos dado el mayor impulso posible a la ejecución de las obras, y en ambos casos se lo voy a confirmar con números. Cuando nosotros llegamos la travesía de Navia tenía un nivel de ejecución que no llegaba a un 16 por ciento, 15,94 por ciento. En estos momentos está en el 86 por ciento, por lo tanto, en año y medio se ha pasado de un 16 por ciento a un 86 por ciento, hemos dado el mayor impulso posible a las obras en estos 15 meses y la fecha de finalización de esta travesía está prevista y confirmada para octubre de 2006.

En el segundo caso que ha comentado, quiero reiterarle exactamente lo mismo, hemos dado un fuerte impulso a la ejecución de estas travesías, de tal forma que si el caso de Tamomillo-Alegre estaba en un 12,5 por ciento en abril de 2004, se encuentra en este momento en el 78 por ciento, y si el tramo de Villalegre-Vegarrozadas estaba en el 29,57 por ciento, está ahora en el 99,8 por ciento. De estos dos tramos, junto con el que ya se ha puesto en servicio, se va a adelantar el plazo con respecto al legalmente previsto. Hubo un modificado según el cual el plazo final era en abril de 2006. Lo que le puedo decir en este momento (porque desde el punto de vista funcional no era oportuno poner uno en servicio sin que estuviera el otro) es que uno está prácticamente terminado, y cuando le hablo de un 99,8 por ciento significa que se está reteniendo por si hay algún problema de última hora para poder tener presupuestado en 2006, por si fuera nece-

sario, pero el plazo que tenemos previsto es adelantarlos a diciembre de 2005. Por lo tanto, ejecuciones que estaban en los niveles que le he dicho, por debajo del 20 por ciento en algunos casos, están ahora en el 70, 80 ó 90 por ciento. Reitero la respuesta que se dio por escrito, hemos dado un impulso enorme a la ultimación de estas obras y por lo tanto no hay ningún retraso, por el contrario, la voluntad de cumplirlo y finalizarlo en plazo o incluso con anterioridad a la fecha prevista.

— **SOBRE ACCESIBILIDAD AL PUERTO DE EL MUSEL EN GIJÓN (ASTURIAS), UNA VEZ QUE FINALICE SU AMPLIACIÓN (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/027247). (Número de expediente 181/001245.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que es la que figura en el número 26 del orden del día, relativa a la accesibilidad al puerto de El Musel, en Gijón (Asturias), una vez que se finalice su ampliación. La señora Castro Masaveu tiene la de nuevo la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Doy por formulada la pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general, tiene S.S. la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): En relación a la pregunta que se ha formulado, lo que se ha contestado por escrito es lo siguiente. Sobre los accesos a El Musel se está procediendo a un análisis general de las posibles actuaciones, realizándose coordinadamente con el Gobierno del Principado de Asturias y con los ayuntamientos de Gijón y Carreño, en el que se prevén las actuaciones a desarrollar por el Principado de Asturias, por el propio ministerio y por la Autoridad portuaria. En la red que en desarrollo de la planificación prevista construirá la Dirección General de Carreteras, no habrá paso a nivel alguno.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro, tiene su S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria general, eso ya lo he leído, pero es que resulta que la pregunta —no se si la habrá leído usted— no se refiere a los accesos, al análisis general, etcétera, se refiere al paso a nivel, y del paso a nivel me dicen que en la red que en desarrollo de la planificación prevista construirá la Dirección General de Carreteras no habrá paso a nivel ninguno, pero no sabemos cuándo se va a producir ese desarrollo de la planificación prevista, y yo no pregunto por los planes generales para toda España y los pasos a nivel en general para toda España. Ya me imagino que en el futuro no se construirán más pasos a nivel como los que existen desde hace decenas de años. Por supuesto,

no esperaba otra cosa, porque lo contrario sería una locura. Pero yo pregunto concretamente por ese paso a nivel. Es lo de siempre, se lo decía antes al señor Morlán, aquí sucede el dicho de «usted pregunte lo que quiera, que yo le contesto lo que me da la gana»; suele suceder. No es de su responsabilidad, insisto, yo lamento tenerle que decir a usted cosas que me gustaría y espero poder decirle algún día a la ministra, si tiene a bien comparecer ante esta Comisión. Pero, puesto que ustedes entran en esos accesos, yo lo que quiero es manifestar que hasta el día de hoy no sabemos si va a ser autovía o no. Me dicen ustedes que el Gobierno del Principado, el Ayuntamiento de Gijón y el Ayuntamiento de Carreño están intentando llegar a un acuerdo. Yo tengo que decirle que las posturas están encontradas, lógicamente el Ayuntamiento de Carreño tiene la postura de llevar a cabo el acceso por una zona que perjudica a los intereses de Carreño. Por lo tanto, aunque los dos son del mismo signo político, del Partido Socialista, y Carreño es un municipio pequeño y Gijón es uno de los más importantes de Asturias, yo creo que el ministerio bien podría mediar y ayudar a resolver ese problema, porque me da la sensación que, tal y como van las cosas, se está enquistando y cuanto más se enquistan los problemas sabe usted que son de más difícil solución.

En cualquier caso, lo que quiero decirle es que la monumental obra que se está haciendo en el puerto de El Musel, una obra de gran envergadura financiada por la Unión Europea y por el Estado, merece tener unos accesos en condiciones, y hasta la fecha en ningún caso por parte del ministerio se han dado soluciones en estos temas en los que creo que debe de pronunciarse, porque al final la obra la financiará quien la tenga que financiar, pero la infraestructura fundamental es del Estado, es de Puertos del Estado, es del ministerio, y no podría o no debería el ministerio consentir que una obra de esa magnitud pueda tener los accesos que en estos momentos tiene y que además cuentan con un paso a nivel en el que diariamente los coches tienen que esperar a que veinte veces baje y suba la barrera del paso a nivel.

Puede decirme que todavía queda tiempo, que la obra de ampliación se acaba de iniciar, pero es que hay que planificar de cara al futuro y hay que alentar a la sociedad gijonesa y a todo el entramado que lleva consigo el puerto de El Musel de que se va a dar la solución más adecuada dada la envergadura del proyecto. Tanto el presidente de una de las asociaciones de transportistas, como el vicepresidente del Puerto de El Musel, que es a la vez el presidente de la Cámara de Comercio de Gijón, y el presidente de la Federación Asturiana de Empresarios, todos los sectores implicados manifiestan su preocupación por estos accesos. Yo lo único que pretendo es tratar de poner las pilas al ministerio y que actúe por el bien de esa sociedad gijonesa, sobre todo y especialmente de los usuarios de esos accesos porque no sabemos si va a ser una autovía o no, si ese plan que tiene previsto llevar a cabo la dirección general va a suprimir todos los pasos a nivel. No sabemos cuándo se va a hacer, ni de

qué forma, ni con qué antecedentes cuenta, ni tampoco si cuando se inaugure esa obra ese plan todavía está en el alero o no se ha puesto en marcha y entonces el puerto de Gijón tendrá un paso a nivel para su acceso.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señora Castro, creo que estamos bastante más de acuerdo de lo que las palabras puedan parecer. Hay un tema fundamental en este caso por el que nosotros estamos apostando, que es la interconexión o intermodalidad entre nuestros puertos y nuestras infraestructuras terrestres. Hay una gran operación en el puerto de El Musel y necesita de su acceso terrestre. Usted lo ha dicho con claridad, hay un conflicto de intereses, está en una zona muy urbanizada, ocupada por otras actividades industriales o residenciales y es necesaria la concertación entre las administraciones afectadas. El Ministerio de Fomento entiende que la forma de llevar a cabo esa actuación es mediante la concertación y la atención a todos los intereses industriales, sociales y territoriales en juego, y en eso estamos. Podría haberle dicho cuando hizo su primera pregunta que estamos trabajando de forma muy avanzada en un borrador de acuerdo entre el Ministerio de Fomento, la Autoridad Portuaria, el Principado y los ayuntamientos, pero hasta que no haya pleno acuerdo por parte de las administraciones locales en las propuestas de trazados que hay, me parecería prematuro avanzárselo. Llevamos meses trabajando en ese acuerdo con todas las partes afectadas. Hay una parte que es de carácter económico, que en parte vamos a cubrir unos y en parte otros, pero tan importante como el acuerdo económico, en este caso, es el acuerdo del trazado y la concertación territorial con respecto a los mismos. Usted conoce mejor que yo la zona y sabe la complejidad del territorio en el que estamos interviniendo. Por lo tanto, es necesaria esa concertación para que sirva a los intereses del puerto, sirva a los intereses de las ciudades y, no le quepa la menor duda, ese convenio en el que se está trabajando se va a firmar en breve, pero yo preferiría, señora diputada, hacérselo llegar cuando tengamos el convenio.

— **RETRASO EN LAS OBRAS DEL TRAMO VILLAGRE-VEGARROZADAS EN LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/027759). (Número de expediente 181/001247.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día con el número 27, relativa al retraso de las obras en el tramo Villagre-Vegarrozadas, en la autovía del Cantábrico, formulada por la señora Castro Masaveu.

Señora Castro, tiene S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria general, estoy de acuerdo con usted. Seguro que estamos de acuerdo en muchas más cosas de lo que pueda parecer a la opinión pública, pero el problema es que el diálogo es fácil y fluido con usted, pero no con la señora ministra. Me gustaría, sinceramente se lo digo, y he hablado con usted los cinco minutos que llevamos aquí, que fuese usted la señora ministra, porque probablemente iría todo mucho mejor.

En relación a la pregunta número 27, le voy a ahorrar que me lea la contestación, porque ya me la he leído. En esa respuesta, que se recibió con cinco meses de retraso desde su formulación, se alega que no resulta conveniente abrir al tráfico este tramo por los problemas que se generarían en la N-632 y en la carretera comarcal del enlace de Avilés-oeste y del enlace a La Magdalena. Esto es tanto como reconocer que cuando el 18 de abril de 2005 la ministra se quiso poner la medalla inaugurando Vegarrozada-Soto del Barco, cometió una enorme torpeza. Todos los sectores advirtieron que si se ponía en servicio este tramo de cuatro kilómetros de autovía, ocasionaría un importante problema por el embudo que se iba a producir en los dos tramos de la N-632, que absorbían y después expulsaban los vehículos; y así sucedió. Además, recuerdo con horror la decisión que se tomó, y que luego, afortunadamente, se modificó, de cerrar el acceso de la N-632, el acceso al municipio de Castrillón, a su capital Piedrasblancas. Ese acceso estuvo siete días cerrado, con lo cual los transportistas y las personas que iban a la capital del concejo, Piedrasblancas, tenían que desviarse. Después se modificó y se abrió al tráfico, pero los problemas se generaron. A día de hoy la nefasta gestión de la señora ministra nos lleva a la situación de que el tramo Villalegre-Vegarrozadas está finalizado antes del verano y tendrá que esperar hasta el mes de diciembre, en el que se finalizará el tramo de Tamón-Villalegre para poner en servicio la totalidad.

Decía antes el señor secretario de Estado, al que probablemente usted no ha escuchado, en una contestación a mi compañero Andrés Ayala, que no se podían inaugurar tramos aislados de autovía, porque esto luego producía embotellamientos en las entradas y salidas. Y que tampoco era conveniente tener hechos tramos de autovía finalizadas las obras y sin poder poner en servicio porque esto producía desaliento en los conductores, que sabían que el tramo de autovía estaba finalizado y por tanto el Ministerio hacía las cosas de otra forma. En Asturias ha cometido las dos tropelías, al tener un tramo finalizado y reservado para la inauguración total, porque primero había cometido la torpeza de inaugurar un tramo aunque todo el mundo había expresado al ministerio que se debía esperar a tener los tres tramos como estaba previsto.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señora Castro, muchas gracias por su amabilidad en algunas expre-

siones que ha utilizado, que no sé si compartiría. En cualquier caso le doy las gracias.

Creo que esta pregunta está contestada con la que dimos anteriormente. Ha sido conveniente, oportuno y necesario poner los dos tramos en servicio simultáneamente. Este, como hemos dicho anteriormente, se encuentra actualmente en el 99,8 por ciento de ejecución; es decir, se está reteniendo la aprobación final para ponerla en servicio conjuntamente con el otro y se han acelerado las obras para que pueda adelantarse en unos meses su entrada en servicio. Creo que hay muchos debates generales que podríamos abrir —y yo no me niego a ello— sobre qué es más oportuno según los casos. Yo creo que no podemos decidir, por razones de carácter técnico, funcionales y presupuestarias una subdivisión en tramos con respecto a los ejes que estamos construyendo, siendo en cada caso las características de los enlaces existentes —el tráfico que se registra y otras características funcionales— las que nos llevan a poner en servicio los tramos conforme están siendo aprobados y en otros casos a esperar. Algunas veces las obras no se han realizado en el mismo momento. Ha habido procesos de expropiación que han provocado que algún tramo se retrasara y alguna otra circunstancia que hace que la obra pública no tenga la precisión que tiene una orquesta sinfónica, aunque, a lo mejor, en algunos casos nos gustaría que así fuera. Por tanto, insisto, en estos casos, durante este año y medio, se ha acelerado la ejecución de todas las obras y se ha visto la oportunidad y la conveniencia de que ambas entren en servicio acelerando el tramo que estaba más retrasado para llegar a la fecha de diciembre de 2005. Espero contar con su presencia en la inauguración cuando esta se produzca.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: No le quepa la menor duda, señora secretaria general de que si usted asiste a la inauguración asistiré yo también, pero si solo asiste la ministra creo que va a ser mejor que yo esté ocupándome de otros temas.

— **FECHA DESDE LA QUE TIENE EL MINISTERIO EN SU PODER EL PROYECTO DEL TRAMO TAPIA DE CASARIEGO-PARRÉS DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/027767). (Número de expediente 181/001249.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta 29, porque la 28 la ha retirado usted.

La señora **CASTRO MASAVEU**: La número 28 está retirada.

El señor **PRESIDENTE**: la número 29, relativa a la fecha desde la que tiene el ministerio en su poder el proyecto del tramo Tapia de Casariego-Parres de la autovía del Cantábrico.

Señora Castro, tiene la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Iba a dar por formulada la pregunta, pero no sé si hacerlo porque a lo mejor me lee la respuesta que ya me han entregado. Lo que pasa es que transcurridos dos meses de haber recibido esta contestación, que tardó cinco meses en llegar, a lo mejor la señora secretaria general me aporta algún dato más, por lo que la doy por formulada.

El señor **PRESIDENTE**:. Señora Secretaria General, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Me veo un poco en la obligación de explicar, aunque sea consciente la señora diputada, el procedimiento riguroso que se lleva con respecto al sistema de presentación de preguntas. Llegamos a la demarcación provincial, en su caso, para que se nos dé la primera respuesta técnica, que a su vez sube en los niveles técnicos y políticos del ministerio para que, finalmente, la respuesta llegue con el mayor rigor y precisión posible a poder de los señores diputados. Yo tenía bastante interés en conocer a la diputada. Prefiero ver la cara a la persona que reiteradamente nos está haciendo preguntas. A partir de ahora sabré, cada vez que revise las preguntas, que han sido formuladas por la diputada Alicia Castro y eso que me llevo ganado.

En este caso concreto yo le puedo contestar, ya que así lo ha planteado, que conocemos la respuesta escrita y esta se ha ido actualizando. Efectivamente, a fecha de hoy las obras fueron adjudicadas en septiembre y el contrato ha sido firmado en el mes de octubre, lo que quiere decir que las obras se iniciarán inmediatamente.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro, tiene S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora Secretaria General, yo comprendo lo que usted me dice porque incluso en alguna pregunta me han dicho el número de ellas que se han realizado y cuántas corresponden al Grupo Popular, 37.000. Dice que son muchas las que hay y que han aumentado. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la presidencia)**. Probablemente sea así porque la gestión no es la misma, no me cabe otra posibilidad. Si todas las cosas fueran bien en Asturias le aseguro que no le haría ninguna pregunta, porque esto lleva también su tiempo. Yo no tengo una persona ni un gabinete para hacer las preguntas como tiene la señora ministra para responder, pero ante el cúmulo de despropósitos que suceden día a día, mi obligación, como representante de los asturianos, es formularles preguntas. Insisto, si ustedes funcionasen bien yo no haría preguntas o haría alguna, pero no en el grado en el que las hacemos. Usted me dice que el proceso de respuestas lleva un tiempo porque van a demarcación

de carreteras, tienen que consultar, etcétera. Le voy a decir una cosa, una pregunta al azar —de entre todas estas que estamos viendo— presentada el 30 de marzo y respondida el día 5 de octubre, dice: para asegurar la adecuada fluidez del tráfico en el ámbito de referencia el Ministerio de Fomento ha dado el mayor impulso posible a la ejecución de las obras entre Avilés y Soto del Barco. ¿Siete meses para responder esto? Señora Secretaria General, esto es una tomadura de pelo. Insisto, si las respuestas fuesen elaboradas, contuviesen datos, llevasen informes, etcétera comprendo que tarden un tiempo, porque yo no estoy pidiendo nada diferente a lo que marca el Reglamento de la Cámara, que es el mismo cuando gobernaba el Partido Popular que cuando gobierna el Partido Socialista. En él se dice que después de su publicación el ministerio tiene de plazo veinte días para responder. Han pasado 7 meses para darme una respuesta de dos líneas y media que cualquier funcionario la hace al día siguiente de ser formulada, porque con las consignas que hay no hace falta recabar datos de nada. Es muy raro que se me dé una respuesta con datos sobre algo, o que se responda a lo que se pregunta, aportando la información que se requiere.

En relación a esta pregunta, en abril de 2004 el proyecto estaba en fase de redacción y, según consta en la respuesta, desde septiembre de 2004 el proyecto se encontraba en poder de la Dirección General de Carreteras. ¿Se necesitaron cuatro meses para ser aprobado? ¿La licitación de las obras se produjo el 30 de abril de 2005, tres meses después? Sinceramente quiero decir que en el ministerio las obras las llevan al mismo paso al que van las hormigas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señora diputada, creo haberle respondido con anterioridad a esas cuestiones sobre plazo. No quiero reiterar algunas de las cifras que estamos comentando, referidas a obras que se encontraban en un nivel de ejecución del 12 por ciento cuando nosotros llegamos y están, en octubre de 2005, en el 78 por ciento, y así sucesivamente en otras actuaciones. Las obras tienen un ritmo, que es el que deben de cumplir. Respecto a la cuestión que usted ha planteado ahora mismo, el ritmo no se ha parado, al contrario, se ha acelerado en muchas de las obras que usted ha planteado.

En el caso concreto de la que estamos comentando, la de Tapia de Casariego a Parres, hay un proceso de supervisión por parte de la dirección general, puesto que un proyecto se encarga a una consultoría y es nuestra responsabilidad que se proceda a la supervisión de este proyecto antes de su aprobación definitiva; se tarde dos o cuatro meses, depende de la importancia y complejidad del proyecto. Nosotros entendemos que es un plazo razonable en el volumen de obras que se llevan adelante y existe la necesidad de que todas ellas pasen por ese proceso de supervisión. Una vez que el proyecto está

supervisado, la licitación exige de una tramitación administrativa y de una retención del crédito que también exige algunos meses para su desarrollo. Por tanto, son unos plazos adecuados a la importancia de la obra de la que estamos hablando y de la que finalmente se ha producido la licitación y la adjudicación de las obras, por lo que el inicio de las mismas es inminente.

— **SITUACIÓN ADMINISTRATIVA DEL PROYECTO DEL TRAMO MUROS DE NALÓN-LAS DUEÑAS DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO PENDIENTE DE SU LICITACIÓN DESDE EL MES DE MARZO DE 2004 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/027774).** (Número de expediente 181/001251.)

— **RAZONES POR LAS QUE NO SE HA LICITADO EL TRAMO MUROS DEL NALÓN-LAS DUEÑAS DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/027778).** (Número de expediente 181/001253.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra la señora Castro que según tengo aquí es la 45.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Es la 31, que se agruparía con la 33, porque acabamos de ver la número 29 y la número 30 está suprimida.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra, señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Son dos preguntas referidas al tramo Muros de Nalón-Las Dueñas, una se refiere a la situación administrativa en la que se encuentra y la otra a por qué no se ha licitado.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Me va a perdonar porque yo tengo otro orden. Sé que había dos similares.

La señora **CASTRO MASAVEU**: dos referidas al tramo Muros de Nalón-Las Dueñas.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Si, estoy tratando de identificarlas. Usted conoce bien que en el caso de esta actuación se produjo un retraso con anterioridad, habiendo sido necesario volver a la inicialmente aprobada, es decir, a la propuesta que está en el estudio informativo, y que a partir de ahí ha tenido una tramitación adecuada a la normativa vigente. El proyecto está

pendiente de aprobación definitiva por parte de los servicios técnicos del Ministerio de Fomento.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra la señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora Secretaria General, no tengo conocimiento sobre lo que usted me dice de que hubo que hacer un estudio informativo diferente. Sinceramente, tal y como está aquí expresado, no sé exactamente a qué se refiere.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Se refiere a la pregunta escrita que hemos enviado. Hay un estudio que está aprobado. **(El señor presidente ocupa la presidencia)** Sin embargo, en ese momento se quiso incorporar un trazado de la calzada diferente al que estaba aprobado en el estudio informativo. Estoy hablando del año 2002. Hay un estudio informativo con unas determinaciones que responden a la declaración de impacto y a todas las características técnicas que se habían propuesto y desde el Ministerio de Fomento se decidió estudiar el trazado de una calzada diferente a la que estaba aprobada en el estudio informativo. Eso tuvo contestación por parte de los afectados, se vieron las dificultades de carácter funcional que tenía y los efectos ambientales sobre la población afectada, produciéndose un informe desfavorable por parte del Ministerio de Medio Ambiente en otoño de 2003, lo que aconsejó volver al estudio informativo inicialmente aprobado, que es el que hemos desarrollado en este tiempo.

El proyecto está ya redactado de acuerdo con el estudio informativo inicialmente aprobado; es decir, que hubo una intromisión en el año 2002 para alterar lo que se había aprobado inicialmente, lo que provocó, aparte de alguna contestación ciudadana, un retraso administrativo en el proyecto que se estaba redactando, que finalmente nosotros hemos retomado, y está pendiente de su aprobación. No sé si lo he aclarado pero ha habido esa contingencia con respecto al proyecto inicialmente aprobado. Hubo intereses por modificar lo que estaba aprobado del estudio informativo, dificultades administrativas y sociales para que se hiciera y nosotros, finalmente, hemos retomado el primer estudio informativo y con ese material hemos redactado el proyecto que esperamos sea licitado en los próximos meses.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro, tiene S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: A ver si yo me aclaro. Todos esos problemas que usted nos ha relatado aquí son de la época del anterior Gobierno. Lo que yo puedo decir en esta Comisión, para que así conste en el «Diario de Sesiones», es que en abril de 2004 el proyecto estaba redactado. Los problemas que hubiera habido anteriormente no afectan después salvo, y por eso le digo

que no lo entiendo, que ustedes hayan visto más problemas después de abril de 2004: que haya habido otra contestación, otros problemas de medio ambiente, etcétera y hayan decidido redactar un nuevo proyecto. Si esto es así, ¿se redactó un nuevo proyecto? ¿En qué fecha? ¿Por qué no se dio a conocer a la opinión pública? ¿Qué coste tuvo esa modificación? Insisto, en abril de 2004 el proyecto de Muros del Nalón-Las Dueñas estaba en la mesa de la señora Ministra de Fomento, Magdalena Álvarez. Transcurridos veinte meses desde abril de 2004, lo que sabemos es que no se va a licitar hasta el año 2006, y, como todos los años, son doce meses los que tiene el año 2006. Esto tiene mucha importancia porque ustedes dicen que se licitará en 2006, pero es distinto que se licite en enero que en diciembre de 2006. Saber algo de lo que hace el Ministerio de Fomento —se lo decía antes al señor Morlán y se lo repito a usted ahora— es algo así como intentar encontrar al asesino en el primer capítulo de una novela policíaca. ¿Qué me viene a contar de los problemas que tuvo el señor Cascos cuando estaba en el ministerio? ¿Qué importa a los asturianos si en el año 2002 el señor Cascos tuvo que modificar un proyecto o si el Ministerio de Medio Ambiente dijo que no era bueno el trazado, si a ustedes eso no les afecta porque el proyecto estaba redactado en la mesa de la ministra en abril de 2004? No pretendan que lo que haya pasado antes, salvo que haya vuelto a suceder, les sirva de disculpa para su actuación. Estoy convencida de que esa cacareada transparencia de la que se le llena la boca a la ministra al hablar no es tal.

Pero vamos a lo que nos importa ¿Cuándo se licita? Si se licita en el mes de enero de 2006, probablemente las obras se empiecen en ese año, pero si se licita a finales de 2006 las obras entrarán en fase de construcción en el año 2007 y este tramo entraña, probablemente, las mayores dificultades de todo el trazado occidental de la autovía del Cantábrico. La imposibilidad de desdoblarse el viaducto de la Concha de Artedo (puestos a echar responsabilidades diré que fue construido en la época del Gobierno socialista, cuando en vez de proyectar y construir una autovía se hacían apaños y remiendos en aquella zona, de la que por supuesto usted no es responsable, pero quiero decirlo) obliga a hacer uno nuevo. En aquella época hubo una gran imprevisión por lo que ahora el impacto ambiental que va a provocar ese viaducto nuevo, en paralelo al actual y más alto, es muy importante. Aparte de este viaducto hay cinco más y tres túneles. Todas estas obras suponen la eliminación de dos depósitos de agua, de cuatro naves industriales y afecta a siete casas y, por todo ello, el alcalde de Cudillero, socialista también, ha pedido que se busque una solución puesto que, además de los problemas citados para el concejo, se suprime una importante bolsa de suelo industrial para este municipio que ha perdido mucha población y no se merece ahora un nuevo golpe. Si este proyecto está redactado a qué se espera para licitar las obras, y si se va a modificar de nuevo el proyecto; y si no, señora secretaria general, permítame que le diga que no cabe

en cabeza humana que los proyectos estén redactados y duerman el sueño de los justos en un cajón en vez de empezar con ellos. Esto demuestra que esos esfuerzos inversores en Asturias no son tales porque de todas las partidas que nos han detraído ahora podría venir alguna, por ejemplo, para ejecutar este tramo que permitiría, si empezasen las obras en el primer trimestre de 2006, que la autovía finalizase cuando lo tenía que hacer, aunque todos sabemos que no va a ser así en el plazo previsto.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Secretaria General, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Quiero hacer dos precisiones a la intervención de la diputada. En primer lugar, el proyecto no ha sido entregado a la Dirección General de Carreteras hasta el 2005, no estaba finalizado en abril de 2004, se ha finalizado en 2005. Usted misma ha hecho referencia a una serie de complejidades que tiene este tramo y por lo tanto el proceso de supervisión también ha tenido que ser complejo. En cualquier caso, en contestación a su pregunta, está previsto en los Presupuestos Generales del Estado, si así son aprobados para 2006, una inversión de 16,6 millones de euros en este tramo que, multiplicado por las 166 pesetas, entenderá usted que hay una apuesta potente y una voluntad de licitar las obras a comienzos de año.

— **RAZONES POR LAS QUE NO SE HA LICITADO EL TRAMO VILLAPEDRE-NAVIA DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/027776). (Número de expediente 181/001252.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura con el número 32, sobre razones por las que no se ha licitado el tramo Villapedre-Navia de la autovía del Cantábrico. Tiene la palabra la señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: La pregunta a la que se hace referencia fue formulada el 22 de abril y respondida cinco meses después. Decía: ¿Por qué razones no ha licitado la señora ministra, después de un año en el cargo, el tramo Villapedre-Navia de la autovía del Cantábrico? A día de hoy ¿podría la señora Secretaria General añadirnos algo a la respuesta recibida el día 23 de septiembre?

El señor **PRESIDENTE**: Señora Secretaria General, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Solo añadir que el Gobierno ha autorizado estas obras en el Consejo de Ministros del pasado 2 de noviembre.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro, tiene la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: En sus respuestas ustedes dicen verdades a medias. Se quiere hacer creer que la redacción del proyecto es reciente y eso, señora secretaria general, sabe que es falso. Añaden no sé qué disculpas, echando la culpa, como siempre, al anterior equipo ministerial, pero la realidad es que en abril de 2004 el proyecto estaba redactado y listo para licitar encima de la mesa de la señora ministra. Confunden ustedes en la respuesta el tramo Otur-Villapedre con Villapedre-Navia, y creo que es lo que justifica la contestación que se me ha dado. En el calendario remitido a la Junta General del Principado y al Congreso de los Diputados, como consecuencia de unos debates que hubo en esta Comisión y también en la Junta General del Principado, ustedes unen este tramo a otros de la zona y aseguran que en 2006 van a ser licitados. Como no ponen fecha podríamos, como le decía antes, ponernos en lo peor, diciembre de 2006, lo que supondría que este tramo Villapedre-Navia habría estado dos años y medio largos pendiente de licitación. No sé si podemos afirmar que lleve veinte meses; me dice ahora que fue el 2 de noviembre, de lo cual me alegro porque de lo contrario produciría la sensación de que se trata de perjudicar los intereses de los asturianos y también me alegro porque esta zona es muy necesaria ya que, como le digo, no está referida al tramo Otur-Villapedre, que yo creo que es la duda a la que me contesta, sino al de Navia. Con ello se daría continuidad a ese pueblo del Principado de Asturias que sufre esos atascos monumentales a los que antes nos referíamos y que con la variante de Navia y con este tramo tendrá solucionados de manera satisfactoria los problemas que padece.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Me alegra que la señora Castro comparta que finalmente la autorización por parte del Consejo de Ministro para la licitación de estas obras culmine un complejo proceso que se ha visto afectado por cambios de criterio en la anterior legislatura. En cualquier caso, no se confunde un tramo con otro en las respuestas que le hemos dado, lo que sí es cierto es que los problemas que había en el tramo de Otur-Villapedre podían afectar a los tramos con continuidad, lo que aconsejaba ser cautos en la finalización del proyecto que se ha redactado, en la medida en que los problemas suscitados en uno pudieran afectar a la continuidad de los otros tramos. Una cuestión es que los proyectos se redacten y se contraten de forma fraccionada y otra que hubiera algún problema en la continuidad de los mismos. Por tanto, no es que se haya confundido sino que se han tomado en consideración los problemas que afectaban al tramo Otur-Villapedre y que pudieran

repercutir en el tramo Villapedre-Navia. No es que lo hayamos confundido, es que ha provocado una paralización en la aprobación del proyecto definitivo. En cualquier caso, el proyecto está aprobado, supervisado, el Consejo de Ministros ha aprobado su licitación y en ello estamos.

— **RECONOCIMIENTO POR LA MINISTRA DE FOMENTO DEL HECHO DE QUE EN UN AÑO DE GOBIERNO NO HA LICITADO NI UN SOLO KILOMETRO DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A SU PASO POR EL PRINCIPADO DE ASTURIAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/027779). (Número de expediente 181/001254.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día con el número treinta y cuatro: Reconocimiento por la ministra de Fomento del hecho de que en un año de gobierno no ha licitado ni un solo kilómetro de la autovía del Cantábrico a su paso por el Principado de Asturias.

Señora Castro, tiene S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria general, le leo el texto exacto: ¿reconoce la señora ministra que en un año no ha licitado ni un solo kilómetro de la autovía del Cantábrico a su paso por el Principado de Asturias?

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Le puedo responder con la respuesta enviada. Se han licitado cuatro tramos, que suman un total de 22 kilómetros.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro tiene S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria general, la respuesta ha llegado el día 5 de septiembre, no hablamos después de ese día, lo hacemos hasta entonces. La respuesta es falsa. En primer lugar, no se han enterado de que el tramo de la variante de Grado no es de la autovía del Cantábrico, ni de eso se han enterado. En la autovía del Cantábrico: Las Dueñas-Novellana, correcto; Novellana-Ballota, correcto; enlace de Barres-Ribadeo, correcto; Tapia de Casariego-Barres, correcto; pero la variante de Grado es de la autovía Oviedo-La Espina y aquí se pregunta cuántos kilómetros se han licitado de la autovía del Cantábrico. En vez de contestar que es cierto, que no se ha licitado ni un solo kilómetro de la autovía del Cantábrico el día 5 de septiembre, tratan de justificar este hecho dando una respuesta de presentación de ofertas. En primer lugar, a finales de enero de

este año, 2005, la obra de Tapia de Casariego-Barres no se había ni siquiera adjudicado, al igual que otros tramos como el de Muros de Nalón-Las Dueñas, Otur-Villapedre y Villapedre-Navia. En abril de 2004, cuando ustedes llegaron al Gobierno —no sé si usted está desde esa fecha, pero la señora ministra sí—, los tramos Las Dueñas-Novellana, Novellana-Ballota, Barres-Ribadeo, y Tapia de Casariego-Barres, estaban licitados. El señor Álvarez-Cascos, cuando se fue del ministerio, dejó estos cuatro tramos licitados y ahora pretenden ponerse la medalla como si lo hubiesen hecho ustedes. Y mire, medallas las justas. Cuando todas estas obras se inauguren, la señora Magdalena Álvarez irá a ponerse la medalla de lo que gestionó, puso en marcha y ejecutó el Partido Popular. Efectivamente, han ganado las elecciones y se pondrán las medallas, pero medallas, las justas, porque es absolutamente real lo que le estoy diciendo. Conclusión, en un año de Gobierno del Partido Socialista, a fecha 5 de septiembre, ni un solo kilómetro licitado de la autovía del Cantábrico, así de simple y así de sencillo; no hay vuelta de hoja, mire por donde mire y busque por donde busque, y si le han dicho lo contrario le han metido un gol.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Efectivamente, reconozco que en la respuesta que se le ha dado hay un error —cuando he hablado he dicho que hay cuatro tramos— al incorporar la variante de Grado. Ahora bien, difícilmente corresponden a este Gobierno la licitación y adjudicación de las obras cuyas ofertas se han hecho en los periodos que anteriormente hemos dicho.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora secretaria general. Con esto finalizamos las preguntas a la secretaria general, a la que despedimos para dar paso de inmediato a la señora subsecretaria de Vivienda, que es la que tiene que contestar el resto de las preguntas.

— **VIAJES REALIZADOS POR LA MINISTRA DE VIVIENDA POR EL TERRITORIO NACIONAL EN EJERCICIO DE SUS FUNCIONES, ASÍ COMO MOTIVO DE LOS MISMOS Y PERSONAS QUE LE ACOMPAÑARON (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/029199). (Número de expediente 181/001258.)**

— **VIAJES REALIZADOS POR LA MINISTRA DE VIVIENDA FUERA DEL TERRITORIO NACIONAL EN EJERCICIO DE SUS FUNCIONES, ASÍ COMO MOTIVO DE LOS MISMOS Y PERSONAS QUE LE ACOMPAÑARON (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GO-**

BIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/029200). (Número de expediente 181/001259.)

El señor **PRESIDENTE**: Había tres preguntas formuladas al Ministerio de Vivienda, la primera ha sido retirada, con lo que quedan las dos últimas, que son las que figuran en el orden del día con número 37 y 38, que además han sido agrupadas por voluntad de la señora proponente. En consecuencia, se debatirán las dos de forma conjunta y el presidente será un poco más flexible en el tiempo con ambas intervinientes, ya que se han reducido a una única pregunta.

Señora Castro tiene la palabra para formular las preguntas.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Le agradezco su benevolencia con el tiempo pero ya ve que no estoy excediéndome mucho del señalado. Estas dos preguntas están referidas a los viajes por territorio nacional y por el extranjero de la señora ministra de Vivienda. Se ha aliviado un poco el problema del Ministerio de Fomento, allí tardaban en responder entre cinco y siete meses, y en este caso la tardanza ha sido de cuatro meses, por lo tanto ya hemos ganado algo. Sinceramente, si vamos al fondo de la cuestión, comprobamos que, para dar estas repuestas, no necesitaban ni cuatro días porque se trataba de hacer una relación de los viajes de la señora ministra. Es cierto que la lista de los destinos es larga, pero yo que tengo en alta estima a los funcionarios del Estado y sé que cualquiera de ellos podría haber copiado esos destinos en un momento. El problema es de otra índole. Aquí subyace un problema político; se trata de ocultar información que no va a beneficiar los intereses políticos de la señora ministra y, por lo tanto, no interesa que sepamos lo que hace la señora Trujillo. Hoy sabemos que la señora ministra de Vivienda dedica su tiempo de trabajo a viajar, justo lo contrario de lo que hacen el resto de los españoles, que solo pueden dedicarse a viajar cuando tienen tiempo libre. Pues bien, la señora ministra hace los viajes en días de trabajo. La ministra coincide, sin embargo, con las preferencias de los españoles, ya que la mayoría de los conciudadanos quiere viajar a los destinos que ha visitado la señora ministra. En el primer año de su mandato los destinos elegidos —a los que probablemente haya sido invitada, no digo que no— son: mes de septiembre de 2004, Venecia; octubre de 2004, Costa Rica; noviembre de 2004, Ámsterdam y Róterdam —por cierto, como decía antes, en diciembre, Navidad y enero no ha viajado, que es la época en la que suelen viajar el resto de los españoles coincidiendo con sus vacaciones de Navidad-; febrero y marzo de 2005, Nueva York; marzo de 2005, Marruecos, Praga y Finlandia —menudo mes de marzo que ha tenido la señora ministra, le ha debido resultar agotador aunque solo sea por hacer y deshacer maletas—. Sin embargo, la señora ministra tiene fuerza suficiente para resistir estos viajes porque en la primera semana de abril estuvo en Kenya

y en el mes de julio estuvo en Estambul y en Japón. Es decir, en diez meses ha estado en cuatro continentes.

Si hacemos un análisis muy breve de dos meses, por ejemplo septiembre de 2004 y marzo de 2005, vemos que en la primera semana de septiembre de 2004 estuvo en Mérida y en Venecia, en la segunda dos veces en Barcelona, en la tercera en La Coruña, en Santiago y en Sevilla, y en la última en Barcelona. No sé qué días le quedan a la señora ministra para estar en el ministerio porque los viajes por la península suelen ser de dos días. En marzo de 2005: del 3 al 6 en Marruecos, 14 y 15 en Praga, 17 en Cuenca, 18 en San Sebastián, luego Finlandia y más tarde Alicante. Sinceramente, creo que es complicado que encuentre tiempo para ejercer las funciones propias de su ministerio. Si al tiempo de viaje le sumamos el que primero utilizó en decorar su despacho, después en cambiarlo porque no le gustaba y volver a decorarlo, y además las obras que iba a hacer en la mansión que le fue destinada —que por cierto no tiene nada que ver con los minipisos que quiere para los jóvenes, coincide en los destinos turísticos, pero lo que quiere para ella no es lo que quiere para los demás—, nos encontramos con que le ha quedado muy poco tiempo para ejercer sus funciones y esto es lo grave. Es cierto que la señora ministra prácticamente no tiene competencias en el cargo que ejerce y por lo tanto puede asistir a seminarios, congresos, cursos y demás invitaciones que le puedan hacer, pero eso no justifica el hecho de que actúa más como un ministro de Asuntos Exteriores y dedica muy poco tiempo para lo que le pagan los españoles, que es para solucionar el problema de la vivienda. El gran problema es que no sabe gestionar las escasas competencias que tiene y por eso huye y hace los viajes que está realizando continuamente.

Le voy a poner tres ejemplos. En primer lugar, la señora ministra puso en marcha un plan de choque que contenía once medidas para solucionar los problemas de la vivienda. Pues bien, a día de hoy solo ha podido llevar a cabo dos, las otras nueve están en el baúl de los recuerdos. En segundo lugar, respecto al plan de vivienda que ha puesto en marcha el Gobierno socialista, y que tiene una vigencia de tres años, de enero de 2005 a diciembre de 2008, la señora ministra no fue capaz de que se aprobase dicho plan hasta julio de 2005, por lo que se han desperdiciado siete meses de dicho plan. De tres años de vigencia que tenía, quedan dos años y cinco meses puesto que los otros siete meses los ha empleado la ministra en lograr que ese plan se aprobase. Además, la ministra se comprometió a que a fecha 31 de octubre —fíjese que ya está terminando el primer año de vigencia del plan— se hubiesen firmado los convenios con todas y cada una de las comunidades autónomas derivados de ese plan. Pues bien, a 31 de octubre no había ni un solo convenio firmado. Ya sé que me va a decir que en la primera semana del mes de noviembre —el día 3 exactamente— se firmó un convenio, y me alegro mucho que haya sido con la comunidad autónoma a la que represento, la de Asturias; pero fue el 3 de noviembre, cuando la ministra dijo que todos estarían firmados el 31 de octubre, lo que significa

otro fracaso más. En tercer lugar, la Sociedad Pública de Alquiler ha sido otro fracaso, ya que ha sido rechazada por todos los grupos políticos de este Parlamento, absolutamente todos. No hay más que ver los Presupuestos Generales del Estado: Partido Popular, Esquerra Republicana de Catalunya, Izquierda Unida y Convergència i Unió han presentado una enmienda a los presupuestos del departamento de Vivienda para que desaparezca la partida presupuestaria y se destinen a otros fines los 14 millones de euros reflejados para esta Sociedad Pública de Alquiler que no ha sido capaz de firmar nada más que dos contratos en toda España desde que fue creada y que, además, insisto, fue rechazada por todos los grupos políticos en una proposición no de ley del Grupo Popular que se presentó en esta Comisión.

Señora ministra, por mucho que viaje no creo que vaya a solucionar los problemas de vivienda allí donde vaya ni que en Kenya, por ejemplo, le vayan a solucionar los problemas de la vivienda en España porque supongo que son diferentes. Lo que nos han aportado esos viajes ha sido un gasto al Estado, que los españoles hayan visto qué bien vive la ministra, qué casa tan bonita tiene, qué despacho tan bien decorado en dos ocasiones y qué vida se pega viajando, pero mientras tanto los problemas de la vivienda no solo están como estaban sino que están peor, porque ahora hay un gasto derivado del funcionamiento del propio ministerio que no sirve absolutamente para nada, porque no le han dado contenido y porque el poco que tiene la ministra no lo sabe gestionar ni utilizar.

El señor **PRESIDENTE**: Señora subsecretaria tiene la palabra para contestar.

La señora **SUBSECRETARIA DE VIVIENDA** (Del Palacio Tascón): En primer lugar, quiero presentar mis disculpas en nombre del departamento por no haber respondido en tiempo a la pregunta que formuló su señoría. Por lo que he escuchado, usted tiene la relación de viajes de la señora ministra, tanto al extranjero como dentro del territorio nacional, y los ha presentado de una manera eficaz para sus pretensiones pero torticera para con la verdad, porque no son viajes turísticos, son viajes en ejercicio de la política del ministerio, en ejercicio de sus funciones como ministra de Vivienda del Gobierno de la nación y en desarrollo de las políticas que el ministerio tiene encomendadas. No deja de sorprenderme que, prácticamente en el año 2006, los viajes que figuran en la agenda de un directivo o dirigente, sea de una empresa pública o privada, o de la ministra y de otros ministros o altos cargos en organizaciones públicas o privadas, se asocien al turismo o al placer. Francamente, hay gustos para todo, solo se ha escrito sobre los gustos; no es que no haya nada escrito sobre gustos, es que es prácticamente sobre lo único que se ha escrito, pero los que tenemos una vida profesional o política y parte de esa vida ha estado vinculada a la realización de viajes, sabemos que, precisamente, el viaje de trabajo no es un placer, sino que es una de las partes más fatigosas de ese trabajo. Insisto, creo que en el año 2006, no hace falta más que ver el incremento en las estadísticas de viajes

al extranjero de los españoles, si se piensa que alguien puede utilizar su puesto de trabajo o su cargo político para viajar, francamente me parece que estamos hablando de otro país y de otros perfiles profesionales.

Efectivamente, los viajes han estado vinculados a las políticas del ministerio. No ha ido a Venecia de vacaciones, ha ido en el ejercicio de la difusión de la arquitectura española y ha acudido a la inauguración de la novena bienal de la arquitectura de Venecia el año que se dedicaba a la arquitectura española. En Estambul ha ido al congreso de la Unión Internacional de Arquitectos, inaugurando la exposición de un eminente arquitecto español. A Japón acudió el Día de España en la exposición universal de Aichi. En el ámbito de esta competencia también ha desarrollado un viaje a Barcelona para asistir al consejo ordinario de la Fundación Mies van der Rohe, a San Sebastián para inaugurar la exposición de Sagües y a Santander para asistir al acto de inauguración de la séptima Bienal de arquitectura española.

En el ámbito relacionado con la política de rehabilitación del patrimonio urbano y arquitectónico, que es otra de las políticas que desenvuelve el ministerio, acudió a Pamplona y a Logroño, en octubre del año 2004, a inaugurar la Asamblea de Cener y la restauración de la ermita del Pilar en el municipio de Alfaro; en Granada acudió a la firma del convenio de rehabilitación del edificio que albergará la escuela técnica superior de arquitectura de la Universidad de Granada; en Cuenca —más recientemente— asistió a la sesión constitutiva del patronato de la ciudad de Cuenca; en San Sebastián asistió al XIII Congreso estatal de administradores de fincas; en Galicia, A Coruña y Santiago de Compostela fue en visita oficial; a Barcelona fue a inaugurar el VIII Meeting Point; a Santiago de Compostela a inaugurar el II Congreso de Registradores de España al acto de clausura de la Asamblea General de Promotores de Vivienda Pública, en San Sebastián; a Murcia realizó una visita institucional en abril de este año, al igual que a Aragón lo hizo en enero y febrero de este año; a Alicante para la firma de un convenio entre Sepes y Alicante para urbanizar y realizar actuaciones de ámbito residencial; a Barcelona y a Lleida para inaugurar la primera edición de la Feria Habitania; otra vez a Barcelona para visitar la Feria Construmat; recientemente a Zaragoza para visitar las obras del proyecto de Valdesparteras; a Asturias para inaugurar un curso de verano en la Universidad de Oviedo y visitar las obras del polígono de La Peñona que tanto preocupan a S.S.; a Hospitalet este mes de junio para asistir a pronunciar una conferencia en las Primeras jornadas de buenas prácticas de políticas municipales.

En lo que se refiere al suelo y al urbanismo viajó a Barcelona para clausurar el II Foro Urbano Mundial, cuya presidencia ostenta por turno. Asturias, en visita institucional al diputado; volvió a Barcelona unos pocos días más tarde para clausurar el Foro Urbano Mundial; a Sevilla para inaugurar la feria Surban 2004, a La Rioja para el acto de firma de convenio entre el Ministerio de Vivienda y el Ayuntamiento de Alfaro para la creación de polígonos industriales; a Barcelona para pronunciar una conferencia en el Círculo Financiero de la Caixa; a San-

tander para inaugurar un curso de verano patrocinado por el ministerio y por Sepes, bajo el enunciado *Encuentro sobre las políticas de suelo y las ciudades: perspectivas de reforma de la legislación estatal del suelo*; a Coruña, en concreto al municipio de Narón, para asistir a la firma del convenio con dicho ayuntamiento con el objetivo de crear polígonos empresariales; a Sevilla para clausura el master de urbanismo de la Universidad de Sevilla; a Guadalajara para la firma del convenio de colaboración entre el Ministerio de Vivienda y el Ayuntamiento de Marchamalo; a Cáceres para inaugurar el curso sobre biodiversidad y recursos naturales; a Granada para firmar un convenio con el Ayuntamiento de Atarce para la construcción de viviendas de protección oficial; a Costa Rica para asistir a la XIII Asamblea general de ministros y autoridades máximas de vivienda y urbanismo de América Latina y el Caribe y el IX Foro Iberoamericano de ministros y autoridades máximas del sector de vivienda y urbanismo; a Róterdam para asistir a la reunión informal de ministros de la Unión Europea sobre el territorio y el urbanismo. Las preferencias o destinos de los viajes de trabajo de la ministra le diré que coinciden casi en términos absolutos con las preferencias de los españoles que eligen España como principal destino de sus vacaciones. Así las cosas, prácticamente el 80 por ciento de los viajes de la titular del departamento de vivienda han tenido como destino el territorio nacional.

En lo que se refiere a que durante diciembre, Navidad y enero no ha viajado y naturalmente no lo ha hecho porque no viaja por turismo, lo hace por razones de su cargo, por lo que no procede que viaje en las fechas de Año nuevo. Reitero que la pregunta de S.S. era sobre los viajes en el ejercicio de sus funciones, no a título personal ni de ocio, por eso no coinciden con las fechas que nuestros conciudadanos eligen o prefieren para desarrollar sus actividades de ocio.

Con respecto a que dedica su tiempo a viajar, dedica su tiempo a trabajar porque, insisto, los viajes de trabajo forman parte de las cargas de trabajo de un puesto como el de Ministra de Vivienda y solo, desde una visión roma y obtusa —si me permite estos calificativos— se puede decir que viajar por razones de trabajo es escaquearse del mismo; sinceramente, para cualquiera que haya tenido que viajar por cuestiones de trabajo, y quien en este momento habla ha tenido que viajar mucho durante casi 15 años, los viajes son una pesadilla, al menos para mí. Por otra parte quiero que sepa que en la organización interna del ministerio cuando la ministra viaja las dos personas que ocupamos los segundos niveles, el secretario general de Vivienda y yo misma, permanecemos en el ministerio. La señora ministra suele ser acompañada, aparte de por el personal de seguridad por alguna persona de su gabinete y, con carácter general, por el director general sectorial de la materia de que se trate.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señora subsecretaria. Quiero decir a las dos intervinientes en este debate que mi flexibilidad en el tiempo se acaba en el máximo del cómputo de las dos preguntas. Lo digo

porque en la primera intervención las dos han consumido con exceso el tiempo.

Señora Castro tiene la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: En ningún momento podrá decir alguien aquí, y a los hechos que aparecerán publicados en el *Diario de Sesiones* me remito, que la señora ministra se dedicaba a hacer turismo; lo que dije y reitero es que la señora ministra se dedica a viajar en horas de trabajo, a realizar gestiones que no cubren para nada las necesidades de su departamento, porque se ha recorrido cuatro continentes en seis meses a destinos turísticos —insisto— porque tanto Venecia como Estambul, Kenia, Nagoya (Japón), Costa Rica, Amterdam, Róterdam, Nueva York, Praga o Finlandia son destinos que desean y ambicionan muchos españoles. Por discreción, no quería relacionar todos los viajes ni citar todos los días que ha estado fuera para que los españoles no supieran que están pagando el sueldo a una ministra para que inaugure exposiciones, vaya a cursos, congresos, etcétera, y suscriba convenios de los que podría firmar treinta en una mañana, en vez de ir de paseo treinta días por España. (**Rumores.**) Digo de paseo por España porque al final, al día de hoy, como le dije, tanto en el Plan de Vivienda, como en el Plan de choque con la Agencia de alquiler, la política de la señora ministra no ha dado, veinte meses después, ni un solo fruto, y los españoles no pagan sus impuestos para mantener a personas que se dedican a ocupar un puesto que ya sé que no es su responsabilidad porque lo que le han ofrecido es hacerse cargo de un ministerio que no tiene competencias. De ahí el fracaso de la política de vivienda de la señora ministra y del Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero.

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

La señora **SUBSECRETARIA DE VIVIENDA** (Del Palacio Tascón): Usted dice que el Plan de choque no ha dado los frutos que se preveían. El Plan de choque

se ha cumplido en su totalidad gracias a las comunidades autónomas que lo han ejecutado. Esos son los datos que operan en nuestro departamento. En lo que se refiere a la ejecución del Plan de Vivienda 2005-2008, a la fecha del jueves de la semana pasada se habían ejecutado más de 69.000 actuaciones de las 180.000 previstas gracias a la colaboración de las comunidades autónomas. Tiene una información relativamente insuficiente respecto a la firma de los convenios con las comunidades autónomas y a la ejecución del Plan de choque. No solo es Asturias —su comunidad autónoma—, también es Galicia, pero no es tan fácil en contra de lo que usted dice citar a toque de corneta a todos los municipios o a todas las comunidades autónomas para que acudan al despacho de la señora ministra y a la voz de ya y haciendo el paso de la oca firmen el convenio de que se trate. Los convenios se negocian y se firman cuando están cerrados, y en este momento, en las semanas del mes de noviembre se irán firmando convenios que ya están cerrados y cuya firma dependerá de la agenda de las autoridades que lo suscriben. Me parece poco cortés llamar a toque de corneta a las autoridades firmantes, que no son necesariamente las autoridades del gobierno de la nación, y citarles un día para la firma; depende de las agendas de todas las personas involucradas en la negociación de ese convenio.

Si los viajes son muchos o pocos eso es una valoración subjetiva, son los que la ministra, como titular del departamento, ha considerado necesarios para el desenvolvimiento de sus competencias en el territorio nacional y fuera de éste, teniendo en cuenta que estas competencias no son las suyas, son las del ministerio y son las del Gobierno en el ámbito de la vivienda, el suelo, el territorio, la arquitectura y las profesiones vinculadas al sector de la edificación residencial.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señora subsecretaria. Finalizado el orden del día se levanta la sesión.

Eran la una y cuarenta minutos de la tarde.

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**

