



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2006

VIII Legislatura

Núm. 479

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 26

celebrada el martes, 14 de febrero de 2006

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

De la señora Castro Masaveu (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre:

- Motivos por los que no se ha llevado a cabo la inversión presupuestaria en el año 2004 para el proyecto de reforma e instalación de ascensor en la Casa del Mar en Lastres (Asturias) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/038521). (Número de expediente 181/001603.) 4
- Actuaciones llevadas a cabo por la ministra de la Vivienda en el año 2005 para fomentar la creación y mantenimiento de un parque de vivienda protegida, que se corresponda con las necesidades y demandas de los españoles (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/039245). (Número de expediente 181/001552.) 5

— Acuerdos o convenios firmados por Gobiernos anteriores, en el Principado de Asturias, que el Ministerio de Vivienda considera que estaban paralizados y que afirma haber impulsado, describiendo situación en la que se encontraban en abril de 2004 y actuaciones realizadas desde la citada fecha (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/0040620). (Número de expediente 181/001577.)	6
— Localidades del Principado de Asturias en las que el Ministerio de Vivienda tiene previsto conveniar la construcción de viviendas (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/045775) (Número de expediente 181/001556.)	7
— Iniciativas previstas para solucionar la grave crisis que sufren los transportes asturianos (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/039324). (Número de expediente 181/001555.)	8
— Solicitudes recibidas por parte del Gobierno asturiano en relación con la retirada del helicóptero «Helimer Cantábrico» (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/045056). (Número de expediente 181/001600.)	10
— Previsiones acerca de la ampliación del aeropuerto de Ranón (Asturias) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/031866). (Número de expediente 181/001396.)	12
— Número de buques que han tenido entrada desde mayo de 2004 en el puerto de Musel (Asturias) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/034021). (Número de expediente 181/001387.)	14
— Previsiones acerca de llevar a cabo los enlaces del nudo de Latores (Oviedo), el campus universitario y la zona hospitalaria del Cristo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/034521). (Número de expediente 181/001540.)	15
— Fecha prevista para la finalización del estudio sobre el enlace del nudo de Latores (Oviedo) con el campus universitario y la zona hospitalaria del Cristo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/041668). (Número de expediente 181/001541.)	15
— Motivos por los que la demarcación de carreteras del Principado de Asturias considera que el enlace Latores-El Cristo no encaja en los criterios del Ministerio de Fomento (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/041669). (Número de expediente 181/001599.)	15
— Solución dada al trazado de la línea férrea de FEVE en la localidad de Pola de Siero (Asturias) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/045256). (Número de expediente 181/001602.)	17
— Malestar entre los vecinos afectados por el nuevo trazado del Metrotrén en Gijón (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/048765). (Número de expediente 181/001584.)	19
— Posición del Ministerio de Fomento en relación con la declaración ambiental de la autovía del Cantábrico, a su paso por Cudillero (Asturias) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/047945). (Número de expediente 181/001564.)	20
— Fecha prevista para el inicio de las obras del enlace de la autovía del Cantábrico con el centro comercial Parque Principado, en Siero (Asturias) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/039345). (Número de expediente 181/001608.)	22
— Fecha desde la que tiene el Ministerio de Fomento en su poder el proyecto del tramo Muros del Nalón-Las Dueñas, de la autovía del Cantábrico (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/049527). (Número de expediente 181/001613.)	24

	Página
— Fecha prevista para la aprobación del proyecto del tramo Túneles-Los Pontones de la variante de Pajares (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/034027). (Número de expediente 181/001391.)	26
— Razones que justifican la decisión de la ministra de Fomento de que en la línea del AVE León-Gijón se compatibilice el tráfico de viajeros con el de mercancías, mientras que sólo será para viajeros desde León a Madrid (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/047948) (Número de expediente 181/001565.)	26
— Número de estaciones de AVE previstas en el Principado de Asturias (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/040654). (Número de expediente 181/001593.)	26
— Previsiones acerca de realizar el trazado del AVE desde Pola de Lena a Gijón aprovechando el actual tendido de Renfe (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/040655). (Número de expediente 181/001594.)	26
— Previsiones acerca de la finalización de la redacción de los proyectos de construcción de los tramos adyacentes a los túneles de la variante de Pajares, así como fecha de licitación de las obras de plataforma (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/041103). (Número de expediente 181/001597.)	26
— Estudios, iniciativas o actuaciones realizadas para llevar a cabo la infraestructura ferroviaria del AVE del Cantábrico (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/040629). (Número de expediente 181/001580.)	30
— Previsiones acerca de llevar a cabo la denominada Ronda Norte de Oviedo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/033994.) (Número de expediente 181/001394.)	31
— Finalización de las autovías del Cantábrico y de Oviedo-La Espina, así como de la variante de Pajares (AVE de Asturias) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/034034). (Número de expediente 181/001390.)	32
— Motivos por los que el Ministerio de Fomento no recoge en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) la construcción de la denominada autovía del Sella (Asturias) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/034087). (Número de expediente 181/001389.)	35
— Fecha prevista para la licitación del proyecto de un centro logístico integral de actividades vinculadas con el ferrocarril, en Onzonilla (León) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/039302). (Número de expediente 181/001554.)	37
— Previsiones acerca de constituir un grupo de trabajo con el Gobierno del Principado de Asturias para abordar la prolongación de la autovía Oviedo-La Espina hasta Ponferrada (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/045779). (Número de expediente 181/001557.)	37
— Motivos del cambio de opinión en relación con la construcción de una vía de comunicación entre La Espina-Ponferrada (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/045780). (Número de expediente 181/001558.)	37
— Características técnicas contempladas para la vía La Espina-Ponferrada (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/0445781). (Número de expediente 181/001559.)	37
— Planes acerca de la construcción de una nueva vía de comunicación entre el suroccidente de Asturias y Ponferrada (León) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/039513). (Número de expediente 181/001574.)	37

— Motivos de la actitud del Ministerio de Fomento de negar la respuesta a su pregunta sobre previsiones acerca de prolongar la autovía Oviedo-La Espina hasta Cangas del Narcea (Asturias), así como previsiones en relación con dicha pregunta (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/039765). (Número de expediente 181/001575.)	37
— Razones por las que no está incluida la prolongación del corredor Oviedo-La Espina hasta Ponferrada (León) en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/039330). (Número de expediente 181/001607.)	37
— Fase en la que se encuentra el proyecto de construcción de una comunicación entre La Espina y Ponferrada (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/039330). (Número de expediente 181/001609.)	38
— Previsiones acerca de crear un Centro de transportes en Avilés (Asturias) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/032542). (Número de expediente 181/001395.)	40
— Medidas previstas para salvar la barrera del ferrocarril en Avilés (Asturias) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/040623). (Número de expediente 181/001579.)	40
— Conclusiones de la reunión mantenida el día 4 de octubre de 2005 por el alcalde de Avilés y el secretario de Estado de Infraestructuras para la eliminación de la barrera férrea de esta localidad (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/048002). (Número de expediente 181/001581.)	41
— Trabajos o estudios realizados para la eliminación de las vías en Avilés (Asturias), así como planes de futuro (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/048297). (Número de expediente 181/001582.)	41

Se abre la sesión a las nueve y treinta y cinco minutos de la mañana.

El señor **PRESIDENTE:** Se abre la sesión, que, como saben SS.SS. está dedicada a un turno de control al Gobierno con preguntas formuladas por la diputada doña Alicia Castro. Quiero dar las gracias tanto a doña Alicia Castro como a todos los implicados en esta comparecencia porque no ha sido sencillo ordenar el debate, pero creo que hemos encontrado un procedimiento que puede facilitar que la señora Castro vea satisfecha su demanda de información y lo podamos hacer de una manera ordenada.

Para que conozcan SS.SS. el orden que vamos a seguir anuncio que vamos a comenzar con tres preguntas que iban dirigidas al Ministerio de la Vivienda y que contestará el señor secretario general de la Vivienda, y después continuaremos con una serie de preguntas dirigidas al Ministerio de Fomento que contestará el secretario general de Transportes, Infraestructuras, etcétera. Y sin más preámbulos pasamos a las preguntas.

PREGUNTAS:

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

- **MOTIVOS POR LOS QUE NO SE HA LLEVADO A CABO LA INVERSIÓN PRESUPUESTADA EN 2004 PARA EL PROYECTO DE REFORMA E INSTALACIÓN DE ASCENSOR EN LA CASA DEL MAR EN LASTRES (ASTURIAS) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/039521). (Número de expediente: 181/001603).**

El señor **PRESIDENTE:** Señora Castro, tiene S.S. la palabra para formular la primera pregunta, que versa sobre motivos por los que no se ha llevado a cabo la inversión presupuestada en el año 2004 para el proyecto de reforma e instalación de ascensor en la Casa del Mar en Lastres, Asturias.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Hubiese sido deseo de esta diputada que no se tuviese que celebrar esta sesión porque todas las preguntas realizadas hubiesen sido contestadas en tiempo y forma por ambos ministerios de Vivienda y de Fomento. Efectivamente, del Ministerio de Vivienda quedan vivas tres preguntas que no han sido respondidas, y la primera es: ¿Por qué motivos la inversión presupuestaria en 2004 de 390.650 euros para llevar a cabo el proyecto de reforma e instalación de ascensor en la Casa del Mar de Llanes, Asturias, no se ha llevado a cabo? Tengo que decir que cuando esta pregunta se formuló, el 18 de julio de 2005, iba dirigida al Gobierno, puesto que yo desconocía en aquel momento, y sigo desconociendo al día de hoy, cuál es el ministerio responsable de haber eliminado esta partida presupuestaria.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario general, tiene S.S. la palabra para contestar la pregunta.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA VIVIENDA** (Ramos Guallart): El Ministerio de la Vivienda solicitó informe al Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales sobre esta pregunta, puesto que es el ministerio del que depende la Casa del Mar de Lastres. No obstante, en representación del Gobierno se la puedo contestar, si le parece oportuno.

Ante la aparición de grietas y resquebrajamientos en el edificio donde se ubica la Casa del Mar de la localidad de Lastres, en Asturias, la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina (ISM) en Gijón encargó un estudio geotécnico de cimentación a la empresa técnica Ingenieros Sociedad Anónima, así como un informe de habitabilidad al ingeniero de caminos don Ignacio Ruiz Latierro. En los informes presentados quedó de manifiesto la existencia de un estado de deterioro estructural de dicho inmueble así como un grave riesgo, de persistir en su utilización, para la seguridad de los trabajadores y usuarios del edificio, motivo por el que se decidió el desalojo de las instalaciones en enero del año 2004. A fin de poder seguir prestando los servicios necesarios al sector náutico-pesquero de la zona, se tramitó expediente de contratación de un local en alquiler, ubicado en la calle San Antonio de Lastres, de 80 metros cuadrados, propiedad de la Cofradía de Pescadores Santa María de Sábada, para ubicar los servicios administrativos de la oficina local del Instituto Social de la Marina, tramitación culminada con la firma de contrato de arrendamiento el 24 de agosto de 2004. Por todo ello, y dado que la utilización del edificio prestado no es necesaria para el desempeño de las funciones del Instituto Social de la Marina en la localidad de Lastres, se prevé solicitar a la Tesorería General de la Seguridad Social, como titular del patrimonio único de la Seguridad Social, la desadscripción del inmueble al que la pregunta hace referencia, de acuerdo con lo previsto en el artículo 12.5 del Real Decreto 1221/1992, de 9 de octubre.

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

La señora **CASTRO MASAVEU**: Gracias, señor secretario general de Vivienda, por haber hecho el esfuerzo de reclamar al ministerio correspondiente la contestación. Lo que no entiendo muy bien es por qué, sabiendo el Gobierno que era el de Trabajo y Asuntos Sociales, han transcurrido siete meses sin que esta pregunta haya sido respondida, lo que pudiera haberse realizado, y más teniendo en cuenta que existe ese informe que usted nos ha detallado. Lo que sí quisiera saber es si a usted le consta, y si no, preguntaré al ministerio correspondiente, si es que se ha decidido dejar a un lado la Casa del Mar que existía, es decir, si ya no se va a rehabilitar, porque insisto en que en el año 2004 había en los Presupuestos Generales del Estado una partida presupuestaria destinada a esto. Quizá usted no conozca el dato, pero en cualquier caso me gustaría, a efectos de hacer traslado a las gentes, a los pescadores y marineros y a todos los que utilizaban la Casa del Mar, saber qué es lo que va a suceder, si van a seguir permaneciendo en el local que ha sido alquilado o si, por el contrario, van a poder trasladarse de nuevo al edificio porque va a ser rehabilitado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA VIVIENDA** (Ramos Guallart): Por el deber de información que prestó el Gobierno a sus preguntas hemos conseguido un informe, que no ha sido difícil de conseguir, simplemente solicitarlo, sobre la pregunta concreta que me hacía. El resto de los datos se podrán solicitar, evidentemente.

— **ACTUACIONES LLEVADAS A CABO POR LA MINISTRA DE VIVIENDA EN EL AÑO 2005 PARA FOMENTAR LA CREACIÓN Y MANTENIMIENTO DE UN PARQUE DE VIVIENDA PROTEGIDA QUE SE CORRESPONDA CON LAS NECESIDADES Y DEMANDAS DE LOS ESPAÑOLES (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/039245). (Número de expediente: 181/001552).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta 181/001552, relativa a actuaciones llevadas a cabo por la ministra de Vivienda en el año 2005 para fomentar la creación y mantenimiento de un parque de vivienda protegida que se corresponda con las necesidades y demandas de los españoles. Señora Castro, tiene S.S. la palabra para formular la pregunta.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Le comuniqué antes de comenzar la Comisión al secretario general de

Vivienda que, por un error en la transcripción de las preguntas que se retiraban, esta no figuraba, pero que ha sido retirada porque la contestación que se me ha dado, satisface al menos los deseos de esta diputada.

El señor **PRESIDENTE**: No haré ninguna observación cada vez que retire alguna, señora Castro.

— **ACUERDOS O CONVENIOS FIRMADOS POR GOBIERNOS ANTERIORES EN EL PRINCIPADO DE ASTURIAS QUE EL MINISTERIO DE VIVIENDA CONSIDERA QUE ESTABAN PARALIZADOS Y QUE AFIRMA HABER IMPULSADO, DESCRIBIENDO SITUACIÓN EN LA QUE SE ENCONTRABAN EN ABRIL DE 2004 Y ACTUACIONES REALIZADAS DESDE LA CITADA FECHA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/040620). (Número de expediente: 181/001577.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta 181/001577, sobre acuerdos o convenios firmados por gobiernos anteriores en el Principado de Asturias que el Ministerio de Vivienda considera que estaban paralizados y que afirma haber impulsado, describiendo situación en la que se encontraban en abril de 2004 y actuaciones realizadas desde la citada fecha.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Efectivamente, esta pregunta se realiza por el hecho de que en alguna de las respuestas que esta diputada recibió del Ministerio de la Vivienda se hace constar una frase que dice que en un año la señora ministra ha realizado muchas más actuaciones que las que habían realizado otros gobiernos con anterioridad en el Principado de Asturias, que además se habían realizado con mucha más celeridad y que el ministerio estaba muy satisfecho de sus actuaciones en el Principado de Asturias. Como quiera que la respuesta no ha sido contestada desde el mes de julio —han transcurrido siete meses—, supongo que era simplemente una declaración de buenas intenciones, para ponerse una medalla, pero que no tiene contenido.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA VIVIENDA** (Ramos Guallart): Señoría, como sabe, en Asturias, con el Plan de Vivienda 2005-2008, 26.698 familias disfrutarán de una vivienda, frente a las 13.975 del Plan 2002-2005. Esto supone también una inversión notable, es decir, el Plan 2005-2008 aportará a la Comunidad de Asturias para financiar viviendas una cantidad de 193 millones de euros, frente a los 89 millones del Plan 2002-2005. En materia de vivienda, el programa 2004 del Plan de Vivienda 2002-2005 se inició con unos

objetivos convenidos para el Principado de Asturias que totalizaban la financiación de 4.563 viviendas. El convenio que soporta este compromiso financiero para 2004 se firmó el 3 de julio de 2002 y se refiere a las actuaciones protegidas en materia de vivienda que recibirán ayudas directas del Estado durante el período 2002-2005. Finalmente, los datos de cierre de este programa 2004, que se corresponde con el primer año de gestión del Gobierno socialista, indican que en el Principado de Asturias han recibido financiación 8.769 viviendas. Es decir, gracias a las medidas contenidas en el denominado plan de choque, el grado de cumplimiento del plan ha sido del 192 por ciento sobre los objetivos convenidos y del 161 por ciento sobre los objetivos totales atribuibles. Es especialmente significativa la adquisición protegida de viviendas existentes, con una financiación del 449 por ciento, y en el suelo para vivienda protegida, con un 346 por ciento, lo que garantiza en cierta medida la continuación de la promoción de vivienda protegida. Es de resaltar que la Comunidad del Principado de Asturias ha sido pionera en la ejecución de las ayudas a inquilinos y a arrendadores, un 186 por ciento y un 27 por ciento, respectivamente. Como dato significativo cabe señalar que la aportación del Ministerio de Vivienda en los tres últimos años a las políticas de vivienda en Asturias ha crecido desde 10 millones de euros en el año 2002 hasta casi duplicar las aportaciones a los ciudadanos asturianos para la política de vivienda en el año 2004, cuando se han transferido 19 millones de euros. El demostrado impulso dado en 2004 a la política de vivienda queda también patente en el nuevo Plan estatal 2005-2008, cuyo convenio y desarrollo en el Principado de Asturias se firmó el pasado día 3 de noviembre. Este nuevo plan en Asturias incrementa los objetivos a financiar en más del 91 por ciento y movilizará préstamos por valor de más de 938 millones de euros.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor secretario general, si los datos son tan buenos, ¿por qué ustedes no dieron traslado a esta diputada, después de siete meses, de esa respuesta? Sinceramente, no lo entiendo. Le voy a explicar dónde creo yo que está el truco. Y es que todas esas viviendas y todos los logros que se ha adjudicado la señora ministra son consecuencia de una actuación en Mieres, en la zona del Vasco-Mayacina, que, curiosamente, es una actuación que se inició en la época del Gobierno de Felipe González. Cuando se trata de la construcción de viviendas hay que llevar a cabo una planificación urbanística y unas actuaciones urbanísticas por parte de los ayuntamientos, incluido el Principado de Asturias, para desarrollar esos terrenos, y desde el año 1985, en el que creo que se iniciaron las tareas, hasta el año 2004 se llevaron a cabo una serie de actuaciones muy importantes que permitieron que ahora, casualmente, sea la señora ministra la que haya puesto la pri-

mera piedra, pero eso no significa que se pueda adjudicar al actual Ministerio de la Vivienda.

En relación con el Principado de Asturias, efectivamente, la consejera de Vivienda del Principado de Asturias, que pertenece a Izquierda Unida, ha presentado un plan ambicioso de vivienda, y la felicitamos por ello siempre y cuando se lleve a cabo ese plan que aspira a tener en cuatro años 15.000 viviendas, lo que, sinceramente, creemos que es difícil teniendo en cuenta los logros de los anteriores ejecutivos asturianos, que, prometiendo un número similar de viviendas, no llegaron ni siquiera a construir 1.000 por legislatura. En cualquier caso, de lo que se trata efectivamente es de solucionar el problema de la vivienda, y Asturias lo tiene, creo que como el resto de comunidades, pero no se trata, yo creo, de ponerse medallas y mucho menos desde un ministerio que no tiene competencias, porque usted sabe tan bien como yo y como todos los que estamos aquí que las competencias son de las comunidades autónomas, y de lo que se trata es de poner un ministerio de Vivienda para hacer pensar que se van a solucionar con eso los problemas de vivienda de los españoles y de los asturianos. Usted sabe tan bien como yo que las comunidades autónomas son las competentes y que lo único que podría hacer el ministerio sería impulsar y dar aire a esos planes de vivienda. Y cuando digo dar aire me estoy refiriendo a poner inyecciones económicas a las comunidades autónomas, y para eso, sinceramente, señor secretario general —y usted es el secretario de ese ministerio—, no creo que hiciese falta la creación de un ministerio de Vivienda.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA VIVIENDA** (Ramos Guallart): Señora diputada, no me cabe la menor duda de que el Ministerio de Vivienda servirá para cumplir los objetivos a medio y largo plazo que este Gobierno se ha propuesto.

— **LOCALIDADES DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS EN LAS QUE EL MINISTERIO DE VIVIENDA TIENE PREVISTO CONVENIAR LA CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDAS (PRO-CEDENTE DE LA PREGUNTA AL NÚMERO DE EXPEDIENTE 840/045775). (Número de expediente 181/001556.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta 181/001556, sobre localidades del Principado de Asturias en las que el Ministerio de Vivienda tiene previsto conveniar la construcción de viviendas. Señora Castro, tiene S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Que así sea, señor secretario general, ése es el deseo del Partido Popular. Que conste que lo que queremos es que el problema de la vivienda se resuelva, y, por lo tanto, si lo hacen ustedes, les daremos la enhorabuena, no le quepa la

menor duda. Usted acaba de hablarnos de los logros del ministerio en el Principado de Asturias. Sin embargo, si hay tantos logros desde el 22 de septiembre de 2005 —han transcurrido cinco meses— me temo que la respuesta a la pregunta sobre en qué localidades asturianas piensa el Ministerio de Vivienda conveniar la construcción de viviendas —conveniarlas, lógicamente, con el Principado de Asturias—, es que tampoco se ha hecho. Por lo tanto, supongo que salvo el Vasco-Mayacina, en Mieres, no hay nada de nada, de nada. ¿Es así?

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA VIVIENDA** (Ramos Guallart): En primer lugar, y añadido a la pregunta anterior, le diré que el impulso que este Gobierno y desde el Ministerio de Vivienda se está dando a la vivienda para facilitar el acceso a la misma de todos los españoles será un logro también de todos, del Estado y de las comunidades autónomas, y trabajando juntos conseguiremos paliar el importante problema que supone hoy día la vivienda en España. Hemos pasado de una situación heredada a un futuro esperanzador para todos los españoles, de eso no tengo la menor duda, y espero y esperamos la colaboración de ayuntamientos y comunidades autónomas para conseguirlo, por supuesto, también, evidentemente, de todos los partidos.

Centrándonos en la pregunta que nos ocupa, insisto en que con fecha 3 de noviembre pasado la ministra de Vivienda firmó con el Principado de Asturias el convenio del Plan de Vivienda 2005-2008, que prevé la financiación de 26.698 viviendas, prácticamente el doble de los objetivos iniciales del anterior plan. El nuevo plan en Asturias supone, en resumen, un incremento de los objetivos a financiar del 91 por ciento respecto a los previstos inicialmente por el anterior plan y supone también que en el Principado de Asturias se movilizarán por parte del sistema crediticio préstamos por un importe de 968 millones de euros. Además, como conoce, este ministerio, a través de la entidad pública empresarial de suelo SEPES, transforma suelo para que *a posteriori* se construyan viviendas, por ser ésta una actividad propia de las empresas constructoras. Es cierto que de forma excepcional estamos promoviendo la construcción de 84 viviendas protegidas con características de eficiencia energética en Vasco-Mayacina. Hasta el momento solo hemos firmado el convenio con la localidad asturiana de Mieres, pero hay que tener en cuenta que SEPES actúa a instancia de los ayuntamientos y solo el Ayuntamiento de Langreo se ha dirigido a esta entidad para estudiar el desarrollo de una posible actuación residencial. De todas maneras, y puesto que usted ha mencionado los orígenes de la actuación de Mieres, le diré que esta es una actuación residencial muy peculiar a la que se ha dado el impulso definitivo en el último año gracias a la estrecha colaboración que ha habido entre el Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Mieres y el Ministerio de

Vivienda. En total, se generarán más de 86.000 metros cuadrados de suelo neto que permitirán la construcción de 808 viviendas protegidas, las 97 de promoción pública ya finalizadas por el Principado y utilizadas para el realojo y las 711 que se construirán en las parcelas resultantes. La operación ha requerido una inversión de 12,5 millones de euros, más de 2.000 millones de pesetas, por parte del ministerio, más la realizada por el Principado para construir las 97 viviendas de promoción pública, todo ello con el propósito de conseguir un doble objetivo: proporcionar una vivienda digna y asequible a un número importante de ciudadanos y regenerar una zona aislada de Mieres que pasará a ser un espacio nuevo dotado de todo tipo de servicios. El Ministerio de Vivienda, a través de SEPES, promoverá directamente 84 viviendas protegidas en una de las parcelas. Dichas viviendas se construirán atendiendo a altos parámetros de sostenibilidad y eficiencia energética. Toda la urbanización contará con elementos encaminados a la protección del medio ambiente, como recogida selectiva de basuras mediante el sistema soterrado de buzones, separación de aguas pluviales y aguas sucias, alumbrado público no contaminante con alta eficiencia energética, especies vegetales autóctonas, etcétera.

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

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor secretario general, con los datos que usted me da me dice que se ha firmado con el Principado de Asturias la construcción de 26.000 viviendas. Estamos en el año 2006 y, por lo que usted me dice, solamente está firmado Vasco-Mayacina y la posibilidad de una serie de viviendas en Langreo, en total no llegan a 2.000, quedan 24.000. ¿No cree usted que llevamos más de un año perdido y que en realidad lo que hay son, como siempre, declaraciones de buenas intenciones pero actividad que se plasme en hechos, cero o escasa? Puesto que, insisto, el Vasco-Mayacina es un tema que cualquier gobierno hubiese llevado a cabo porque estaba listo, después de toda la tramitación urbanística y de todos los expedientes que tuvieron que llevarse a cabo, para que la señora ministra o cualquier ministro de cualquier otro grupo político que hubiese ganado las elecciones pudiese llevar a cabo ese plan tan ambicioso del que ustedes se sienten tan satisfechos, como si fuese algo que hubiese nacido el día 30 de abril del año 2004 y que ustedes hubiesen ejecutado en su totalidad. Yo le insisto, 2.000 viviendas. Teniendo en cuenta lo que usted nos ha dicho de que en Langreo todavía no está conveniado, simplemente se están haciendo unas posibles valoraciones para ver el número de viviendas que se hacen, no llegan a 2.000. Sinceramente, tengo que insistir en que me parece que los resultados son muy pobres teniendo en cuenta el tiempo transcurrido.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE VIVIENDA** (Ramos Guallart): Señoría, usted me está hablando de futuribles. Son las dudas que a usted se le plantean, desde su punto de vista razonables, no desde el mío, sobre el plan de vivienda en Asturias y en el futuro, y yo hablo de hechos concretos. Con el Plan 2005-2008 se duplica al menos la inversión que se va a realizar en vivienda en el Principado de Asturias, y el Ministerio de Vivienda confía en el Principado de Asturias para llevar a cabo la totalidad del programa comprometido y firmado el pasado 3 de noviembre.

El señor **PRESIDENTE**: Con esto finalizamos las cuestiones formuladas al Ministerio de la Vivienda. Le doy las gracias por su comparecencia.

— **INICIATIVAS PREVISTAS PARA SUPERAR LA GRAVE CRISIS QUE SUFREN LOS TRANSPORTISTAS ASTURIANOS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/039324). (Número de expediente 181/001555.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar con un conjunto de preguntas que va a responder el secretario general de Transportes. La primera —la leo para que, como las hemos transmitido el último día a través de correo electrónico y fax, si hubiera algún error lo podamos subsanar—, es la 181/001555, relativa a iniciativas previstas para solucionar la grave crisis que sufren los transportistas asturianos. Tiene la palabra la señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Cuando esta pregunta se realizó, el 22 de julio del año 2005, iba destinada al Gobierno. Se trataba de hacer un sondeo sobre la opinión del Gobierno acerca de posibles actuaciones que iban a llevar a cabo para solucionar los graves problemas que los transportistas asturianos padecen. Hay que tener en cuenta que son en general los transportistas de toda España los que tienen problemas como consecuencia de la subida del gasóleo, pero especialmente los asturianos, que tienen unas infraestructuras en una situación que no es la mejor ni la más adecuada puesto que las nuevas obras y los proyectos de autovía tienen retrasos, paralizaciones, etcétera, y, por otro lado, están sometidos cada vez que van a la meseta a unos peajes en la autopista del valle del Huerna. El Partido Socialista prometió en la pasada campaña de las elecciones generales a los asturianos que eliminaría esos peajes una vez que llegase al Gobierno; probablemente en aquellos momentos veían tan difícil llegar al Gobierno que se les hacía casi imposible pensar que pudiesen tener que cumplir ese compromiso.

Curiosamente, en la respuesta recibida el 5 de enero, una vez que ya se había planteado la necesidad de que la

respuesta se diese oralmente y en Comisión —porque, eso sí, han espabilado mucho para dar respuestas una vez que esta diputada ha reclamado sus comparecencias o las respectivas comparecencias en Comisión—, el Gobierno da traslado al Ministerio de Fomento del tema en cuestión y dice que el mensaje del Ministerio de Fomento al sector del transporte por carretera ha sido que debe hacer frente a la actual situación trabajando en tres aspectos: la mejora en los costes de sus suministros (entre ellos el gasóleo), la repercusión del alza de costes y la mejora en la estructura y funcionamiento del sector para mejorar su posición en el mercado. Yo tengo que preguntarles en este momento si ustedes consideran que los problemas que tienen los transportistas, como consecuencia de la falta de cumplimiento de un compromiso electoral como es la eliminación de un peaje, la subida de los precios del gasóleo, etcétera, los tienen que solucionar los transportistas, porque las tres posibilidades que dan aquí se refieren a las líneas en las que tiene que trabajar el sector del transporte para mejorar los costes. Y yo les pregunto, señor secretario general de Transportes, si ustedes trabajan en algo, si se dedican al menos a tratar de solucionar los problemas de los transportistas asturianos.

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

EL SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES (Palao Taboada): Señorías, sobre la situación por la que atraviesa el sector del transporte por carretera en Asturias hay que decir que no es diferente de la que en esencia soporta el sector del transporte en el resto de España. Sobre ese tema hemos tenido la oportunidad de comparecer ante esta Comisión tanto yo personalmente como el director general de Carreteras informando con detalle de las actuaciones llevadas a cabo.

Desde abril de 2004, el precio del gasóleo ha subido de una forma casi permanente, afectando por ello a uno de los componentes de explotación más importantes para las empresas de transporte por carretera, entre otros sectores afectados. Concretamente, la subida media de los costes de gasóleo en el año 2005, en comparación con el precio medio del gasóleo en el año 2004, ha representado una subida del 18,8 por ciento, que es una subida seria y preocupante en relación con los costes del sector. Ese es un hecho concreto, pero hay que tener en cuenta que el sector del transporte por carretera de mercancías es un sector liberalizado que tiene que repercutir sus costes y establecer una estructura de costes en función de la estructura de costes que está obligado a soportar. Por ello, las recomendaciones no pueden ser más que las que se apuntaron en la contestación que el Gobierno dio a S.S.. Si hay unos costes de peaje, el problema es que hay que repercutir en el usuario estos costes y todos los demás que configuran la estructura de costes del transporte por carretera en Asturias. El sector, efectivamente, dada su estructura, la debilidad y la división de sus empresas, insuficiente en muchos casos, tiene problemas

para efectuar esa repercusión, y ahí es donde hay que ayudarle tanto, por un lado, con medidas coyunturales que permitan pasar el bache de costes y cubrir determinados retrasos en la repercusión de esos costes en precios, como, por otra parte, abordar determinadas medidas estructurales como la separación del gasóleo profesional respecto al gasóleo de consumo privado, etcétera, todas ellas incluidas en el acuerdo del Consejo de Ministros publicado en el Boletín del 22 de octubre de 2005. Ahí hay una serie de medidas que afectan a todos los ministerios interesados, como pueden ser Trabajo, Fomento, Economía, Interior, para actuar sobre el sector con motivo del conflicto declarado en toda España en relación con estos temas. Estas medidas se están poniendo en práctica sistemáticamente a partir de su aprobación. En Asturias y en la cornisa cantábrica el conflicto se prolongó algo más que en el resto de España, quizá porque determinadas asociaciones de ámbito local consideraron que no se habían atendido suficientemente todas sus demandas, fundamentalmente en relación con las garantías que los cargadores les ofrecían de incrementar los precios que iban a pagar por sus contratos de transporte. Esta es la situación, y creemos que en estos momentos el coste del gasóleo ha bajado ligeramente, aunque no se han restituido ni muchísimo menos las posiciones de 2004, pero no ha continuado la tendencia creciente. En función de todas estas medidas, habría que analizar cada una de ellas, su contenido, su eficacia y su aplicación, y creemos que el sector está suficientemente tranquilo en estos momentos.

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

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor secretario general, a usted le parecerá que el sector está tranquilo, pero yo creo que se está ahogando cada día que pasa. Usted dice que la situación no es diferente de la de otras comunidades o regiones españolas, y yo le digo que sí es diferente por la orografía de la región de Asturias. No sé si usted discurre todos los días por las carreteras asturianas como lo hacemos los asturianos, pero nuestras carreteras son terriblemente complicadas y nuestras autovías, insisto, no van al ritmo que se esperaba. Además, insisto, y es muy importante este tema, ustedes, tanto el presidente Areces como el candidato número 1 de cabeza de lista por Asturias a las elecciones generales, como, pasadas las elecciones generales, el señor Zapatero, todos se comprometieron a eliminar el peaje de la autopista del valle del Huerna, ese peaje por el que ustedes ahora han hecho una rebaja a los transportistas, a los transportes pesados, del 30 por ciento, pero eso no es lo que se prometió y esa no es la solución. Le digo esto porque usted me podrá decir, bueno, el peaje es solamente uno de los condicionantes de los problemas de los transportistas, pero es que la inmensa mayoría de los transportistas tienen tráfico a la meseta y, por lo tanto, están sometidos a esos peajes. Yo quisiera saber,

aunque efectivamente quizá no sea en este acto cuando se pueda contestar porque usted tal vez desconozca cuáles son los planes de la señora ministra y del conjunto del Gobierno, porque aquí hay ministerios implicados como pueda ser el Ministerio de Economía que ya han dicho que no es posible la eliminación del peaje del Huerna, si es que esa rebaja del 30 por ciento se va a extender a los asturianos, porque creo que la igualdad de derechos que recoge la Constitución también se refiere a estos temas, y si es que finalmente se va a eliminar totalmente el peaje a los transportistas. Ustedes han dicho que lo harían nada más llegar al Gobierno, y yo les doy un tiempo de confianza, aunque todo tiene sus límites, aunque las medidas se anuncian a la ligera, lo que no se debería de hacer porque las campañas electorales son muy serias ya que es cuando se ejerce el compromiso con los ciudadanos, considero que ese peaje todavía podría ser eliminado durante la legislatura.

A la falta de cumplimiento de la promesa electoral de eliminar este peaje hay que sumar el hecho de que la señora ministra ha incumplido todos y cada uno de los plazos previstos en la autovía del Cantábrico, en la autovía de Oviedo-La Espina y en la variante de Pajares, con innumerables retrasos que se van acumulando y anunciando en el transcurso de los meses. Si los asturianos en general necesitamos esas infraestructuras, se puede usted imaginar que mucho más lo ansían los transportistas. Y ustedes ni siquiera justifican los retrasos, aunque la verdad es que no es necesario pues todos sabemos que lo que subyace es el desvío de fondos a otras comunidades autónomas o a otra comunidad autónoma en concreto, y usted, señor secretario general de Transportes, sabe que no cumplen ni los plazos ni las promesas electorales. Yo tengo que decirle que el Ministerio de Fomento es un auténtico desastre, ni siquiera responde a las preguntas en plazo. Comprendo que si no cumplen unos plazos que recoge el Reglamento de la Cámara en las respuestas, mucho menos van a hacer infraestructuras en tiempo y plazo debido. Pero yo le digo que ustedes están ahí para solucionar los problemas, y, desde luego, en lo relacionado con Asturias creo que solución de problemas, ninguno, nos han dejado ustedes en cada una de las infraestructuras que estaban en marcha algún problema nuevo, algún retraso nuevo o alguna paralización, incluso, en algunos casos, eliminación. Además, usted dice que se han atendido las demandas de los transportistas, y yo, sinceramente, tengo que decirle que no se ha atendido ninguna, que lo único que se ha hecho ha sido rebajar en un 30 por ciento —un 30 por ciento— el peaje de la autovía del valle del Huerna.

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

El **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Tengo la sensación de que las preguntas que me formula S.S. están mal dirigidas porque ni el desarrollo de infraestructuras forma parte

de mi competencia como secretario general de Transportes ni, por supuesto, la política de peajes. En cualquier caso, lo que le quiero decir es que, insisto, tratándose de un sector liberalizado, lo que se plantea no es un problema específico del sector de transportes asturiano. Cada empresa compite con sus propios costes, todas las empresas que vayan a ir de Asturias hacia la meseta, sean asturianas o no, tienen los mismos costes de transporte y de peaje; eso son los costes que habrá que repercutir en precios y, por lo tanto, en el marco de una política liberalizada.

Sobre el cumplimiento de la política de infraestructuras, no tengo aquí los datos, pero tengo la impresión de que dista mucho de justificar la valoración que S.S. está haciendo sobre el desarrollo de esas infraestructuras en el Principado de Asturias. En cualquier caso, como le digo, al secretario de Estado de Infraestructuras seguramente tendrá usted la oportunidad de preguntarle con más detalle sobre esta cuestión. Por lo demás, convertir en una especie de desgracia el hecho de que se haya bonificado el peaje para cargas pesadas en la autopista del Huerna parece un contrasentido. Estamos en una situación más favorable para el coste de los cargadores con origen y destino en Asturias, y me parece que esto es positivo en el marco de esta política de reducción de los peajes. En cuanto a si se han cumplido o no los compromisos con los transportistas, me remito a los acuerdos firmados con el Comité Nacional de Transportes, que es una entidad de ámbito nacional representativa de todas las asociaciones de transportistas tanto de mercancías como de pasajeros. Desde el conflicto que se planteó en el mes de octubre pasado se han venido desarrollando todas y cada una de las medidas que comprendía ese acuerdo del Consejo de Ministros.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Déjeme hacer una precisión respecto a la anterior pregunta. Usted me dice que yo me he equivocado de persona y de ministerio, y yo le digo que la pregunta está hecha al Gobierno, y que esté usted hoy aquí, secretario general de Transportes, contestando no lo he decidido yo, lo han decidido en el ministerio. Por lo tanto, a mí no me responsabilice de nada más que de lo que tengo responsabilidad, pero no de quién responde, cómo responde y por qué responde.

— **SOLICITUDES RECIBIDAS POR PARTE DEL GOBIERNO ASTURIANO EN RELACIÓN CON LA RETIRADA DEL HELICÓPTERO «HELIMER CANTÁBRICO» (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/045056). (Número de expediente 181/001600.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta 181/001600, relativa a solicitudes recibidas por parte del

Gobierno asturiano en relación con la retirada del helicóptero *Helimer Cantábrico*. Señora Castro, tiene S.S. la palabra.

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

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

EL SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES (Palao Taboada): En la contestación que se remitió a su pregunta escrita inicial ya se indicaba que el Gobierno asturiano no había solicitado al Ministerio de Fomento que no se cometiera lo que usted calificaba de nueva tropelía por la supuesta retirada del *Helimer Cantábrico*, y ello por la sencilla razón de que el Ministerio de Fomento no ha cometido ninguna tropelía con el Principado de Asturias. Por supuesto, sobre el asunto objeto de su pregunta hemos mantenido un diálogo y una comunicación intensa con los responsables del Gobierno asturiano. El tema que nos ocupa hay que enmarcarlo en el ámbito más general de la elaboración del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009, en el que estamos trabajando en estos momentos y que se encuentra en una fase muy avanzada. El plan será elevado al Consejo de Ministros una vez reciba el visto bueno de la Comisión Nacional de Salvamento, que preside la ministra de Fomento. Y como seguramente conoce, estamos llevando a cabo también la renovación de nuestra flota de helicópteros, que tendrá como resultado un mejor aprovechamiento de los mismos y, en concreto, una cobertura más eficiente de la cornisa cantábrica, con independencia de que ello pudiera requerir una distribución de las ubicaciones no necesariamente coincidente con la actual. Puede estar segura, en cualquier caso, de que el nuevo Plan Nacional de Salvamento reforzará claramente nuestras capacidades para actuar en el salvamento marítimo y en todos los aspectos relativos a la seguridad marítima y la lucha contra la contaminación, que creo que estará de acuerdo conmigo en que debe ser el objeto prioritario de todos nosotros.

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

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor secretario general, la respuesta que me han dado ustedes no dice todo lo que usted me está diciendo, dice simplemente: El Gobierno no ha cometido ninguna tropelía con el Principado de Asturias, por lo que difícilmente puede estar justificado que el Gobierno asturiano le solicite que no realice una nueva. Eso no es respuesta a una pregunta tan concreta como si el Principado de Asturias ha solicitado alguna actuación por parte del Gobierno sobre el *Helimer Cantábrico*. eso no es una respuesta, señor secretario general. Supongo que no es usted el que la responde, pero le tengo que decir que, sinceramente, no

me parece que ustedes hayan contestado a nada. Y tropelías, muchas, porque, insisto, retrasos, paralizaciones, supresión de proyectos, no hay nada bueno en la acción del Ministerio de Fomento respecto al Principado de Asturias, lo que lamento porque me gustaría que todo fuese un éxito y que hoy ni usted ni yo tuviésemos que estar aquí, yo formulándole las preguntas que no les ha dado la gana contestarme y usted respondiéndolas. Pero se han pasado ustedes varios meses dando vueltas al helicóptero *Helimer Cantábrico*, lo hemos sabido por los medios de comunicación, ese helicóptero que en tiempos ya del ministro Arias Salgado se decidió dejar en Gijón, como quedó recogido en el tercer Plan de Salvamento Marítimo que va desde el año 2002 al año 2005. Ahora no nos consta cuál es la decisión final. Así lo denunció el consejero de Justicia del Principado de Asturias, miembro de un Gobierno socialista en coalición con Izquierda Unida, el señor Valledor, que sigue esperando una respuesta del ministerio sobre si este helicóptero va a ser trasladado a Santander o si va a ser sustituido por otro nuevo. Sembrar incertidumbre nunca es bueno, y en este caso, como en tantos otros, ustedes han sembrado incertidumbre, y en este momento podría usted tranquilizar a la opinión pública y especialmente a los trabajadores que dependen de la estancia en Asturias o no de ese helicóptero.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario general.

EL SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES (Palao Taboada): El Ministerio de Fomento no ha sembrado ninguna incertidumbre en relación con ese tema. Se ha estado trabajando sobre la elaboración del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009, y en ese proceso se han producido filtraciones, interesadas en algunos casos —y yo diría que además podría situar el origen de esas filtraciones—, precisamente por algunos de los que entendían que se podrían ver afectados por el desplazamiento de un helicóptero que nunca ha tenido una base permanente y fija, sino que debe situarse en el sitio donde proporcione la mejor cobertura al conjunto de las obligaciones que se derivan del Plan de Salvamento Marítimo y de las competencias que asumimos a través del servicio público de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación. El *Helimer Cantábrico* que venía prestando cobertura en la cornisa cantábrica, era un *Sikorsky S-61-N*, con una edad de 37 años, técnicamente obsoleto. Este helicóptero ha sido recientemente sustituido por otro de mejores prestaciones, un *Dolphin SA-365-N2*, con una velocidad superior en casi 40 nudos a la del anterior, con mayor autonomía de vuelo y dotado con modernos instrumentos de biónica. Además, desde primeros de marzo, la tripulación de este helicóptero se habrá incrementado lo suficiente para poder dar una respuesta en quince minutos a cualquier hora del día o de la noche, en definitiva, se ha mejorado de manera muy significativa el servicio que presta el *Helimer Cantábrico* en su área de cobertura.

Cuestión distinta es si para mejor prestar ese servicio la ubicación más idónea de su base es Gijón u otro punto del litoral cantábrico, dado que este es un instrumento básico para el salvamento de vidas en emergencias que se produzcan en cualquier punto de la zona SAR de responsabilidad española no cubierta por otro helicóptero de salvamento. Así, por ejemplo, en la emergencia surgida a bordo del pesquero *Concheiro*, cuando se encontraba en posición 40 millas al norte de la localidad de Zumaya el pasado 5 de diciembre de 2005, el tiempo de llegada del *Helimer Cantábrico* alcanzó dos horas y diecinueve minutos, mientras que si el *Helimer* hubiera estado en el aeropuerto de Santander, por ejemplo, dicho tiempo se habría reducido a una hora y diez minutos. Afortunadamente, la vida de esa tripulación no dependió de la llegada del helicóptero. Con el helicóptero actual ubicado en Santander y con la dotación de tripulación permanentemente en base, es posible alcanzar en un máximo de 60 minutos prácticamente cualquier punto del mar en una franja de 25 o 30 millas desde la costa, y, como ejemplo, todas las emergencias atendidas en 2004 por el *Helimer* se alcanzarían en 60 minutos como máximo. En cualquier caso, la decisión de localización del helicóptero nuevo será objeto de análisis y discusión en la elaboración del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009.

— **PREVISIONES ACERCA DE LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE RANÓN (ASTURIAS) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/031866). (Número de expediente: 181/001396.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta 181/001396, previsiones acerca de la ampliación del aeropuerto de Ranón, en Asturias. Señora Castro, tiene S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: La pregunta que se formulaba ha tenido una respuesta en la que el ministerio dice que se vienen realizando las obras de ampliación en el aeropuerto de Ranón y las mejoras de acuerdo con el vigente Plan director del aeropuerto aprobado en el año 2001, y que el Gobierno ha previsto, y ya está realizando, la revisión de los planes directores de los aeropuertos para analizar sus necesidades y programar las actuaciones precisas. Cualquier persona que leyera esta respuesta podría pensar que esas obras de ampliación que se vienen realizando y que ustedes alegan en la respuesta las ha realizado el Ministerio de Fomento del Gobierno socialista de Rodríguez Zapatero, pero todas las obras, todas y cada una de las obras realizadas en el aeropuerto de Ranón, que han supuesto una importante ampliación y que ese aeropuerto tenga ya una edificación así como unos sistemas y unas dotaciones que son las adecuadas para un aeropuerto que recibe más de 84.000 pasajeros al año, las ha realizado el Partido Popular, el

gran ministro que tuvo Asturias, y que ustedes se empeñan en denostar, que es Francisco Álvarez Cascos. Decir esto de la forma en la que lo dicen es una desfachatez porque, insisto, lo que se pretende hacer creer es que han sido ustedes los que están llevando a cabo esas obras de ampliación.

En veintidós meses ustedes no han hecho absolutamente nada, porque han pretendido hacer una mejora en el aparcamiento y hoy, veintidós meses después, no se han iniciado las obras, no existen plazas de aparcamiento suficientes, a pesar de las ampliaciones que se han venido haciendo, insisto, en épocas del Gobierno del Partido Popular. Y dicen ustedes ahora que están realizando una revisión de los planes directores de los aeropuertos. Eso se les da de maravilla: revisar planes, convocar comisiones mixtas, inventar que van a hacer un trabajo con la comunidad autónoma o que están estudiando, eso es lo que ustedes se dedican a decir, pero a la hora de la verdad, en la práctica, absolutamente nada. Si todo está bien, ¿Por qué no lo reconoce, alguna vez, una sola vez? Nada, ustedes no han hecho la ampliación. ¿Lo sabe, o sinceramente cree que es una obra socialista? ¿Qué van a hacer para impedir el colapso aeroportuario que se produce cuando hay niebla? ¿Tienen alguna previsión? Porque, efectivamente, el sistema instalado a finales del año 2003, el ILS, es la más moderna tecnología, pero ahora alegan que los problemas orográficos del aeropuerto y las condiciones climatológicas impiden el aterrizaje de los aviones incluso teniendo ese sistema, lo cual significa que no pretenden solucionar nada, porque si se refieren solamente a las condiciones orográficas y a la climatología, o soplan para que no haya niebla o, como no pretenden hacer ninguna obra que permita el aterrizaje de los aviones, suponemos que vamos a seguir padeciendo el problema, cuando lo que tienen ustedes que hacer obligatoriamente es solucionarlo porque para eso están, para solucionar los problemas. Si en algo ha fallado el anterior Gobierno, ustedes tienen que solucionar los problemas. Y si en algo no hemos acertado el Ejecutivo anterior del Partido Popular, ustedes tienen obligación de demostrar que lo pueden solucionar, y lo que hacen es todo lo contrario, crear problemas donde no los hay.

El Gobierno socialista asturiano parece ser que les ha exigido en junio de 2005 que se pongan en marcha, sin que hasta el día de hoy lo hayan hecho, al menos que se sepa. Y la proyectada ampliación del aparcamiento ¿Cuándo va a comenzar? Ustedes, en una respuesta parlamentaria a esta diputada, han dicho ya hace tiempo que se estaba proyectando esa ampliación del aparcamiento y que las obras se iban a empezar a ejecutar enseguida. Es una declaración de intenciones, pero han transcurrido meses y meses sin que veamos que esa ampliación se vaya a hacer. ¿Cuándo va a estar en servicio esa ampliación del aparcamiento? Porque al ritmo que ustedes trabajan preveo que no vaya a ser en esta legislatura. Y durante el tiempo en el que se realicen las obras en ese aparcamiento ¿Se va a ver alterada la capa-

cidad del actual aparcamiento? Si la respuesta es afirmativa, ¿Qué soluciones van a arbitrar para que los coches de los pasajeros puedan permanecer en la zona aeroportuaria? En fin, son cuestiones que los asturianos necesitamos conocer porque somos usuarios del aeropuerto. Yo comprendo que cuando las respuestas las dan personas que están en el ministerio y que no conocen los problemas tengan dudas y consideren que yo puedo estar exagerando, pero es que yo discurro por las carreteras asturianas, utilizo el aeropuerto de Asturias y veo con mis propios ojos, lo que está sucediendo. Comprendo que le parezca a usted que estoy exagerando, pero le aseguro que no es una exageración, y espero que después de esta comparecencia del día de hoy cuando vea temas de Asturias se acuerde de mí y los mire con un poco más de cariño.

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

EL SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES (Palao Taboada): Sinceramente, no entiendo cómo de la respuesta escrita que se envió a la pregunta que usted en su día remitió deduce todo ese ninguneo de la política anterior de otros ministros. Concretamente la voy a leer para aclarar este tema. En relación con la pregunta de referencia, se informa lo siguiente: En el aeropuerto de Ranón (Asturias) se vienen realizando las obras de ampliación y mejora de acuerdo con el vigente Plan director del aeropuerto aprobado en el año 2001. El Gobierno ha previsto y está realizando ya la revisión de los planes directores de los aeropuertos para analizar sus necesidades y programar las actuaciones precisas. Que alguien entienda que esto significa que se está apuntando el Gobierno las actuaciones que han hecho gobiernos anteriores, yo, sinceramente, lo comprendo en cuanto que la susceptibilidad de S.S. puede ser mucho más alta o mucho más sensible que la mía. En cualquier caso, las principales actuaciones inversoras en el aeropuerto de Asturias según su estado de ejecución son las siguientes. En servicio desde 2004: el suministro e instalación de tres pasarelas de embarque de pasajeros en el edificio terminal, la canalización de aguas residuales del colector municipal, el nuevo depósito de agua y acometida de agua potable. En ejecución: el suministro en estado operativo de un sistema de mejora de radares y ayuda al control de aeronaves, el suministro en estado operativo de un radar de movimiento de superficie SMR y el suministro con instalación de equipos de 400 hercios. En fase de redacción del proyecto: ampliación del aparcamiento público y adaptación de gasolinera y viales y la sustitución de grupos electrógenos en la central eléctrica. En fase de planificación: la zona industrial de carga, la nueva plataforma de la dirección general, la ampliación de la plataforma comercial, el suministro en estado operativo de cables de media tensión de fibra óptica para cierre de los anillos de energía y comunicación para el ILS CAT III de la pista 29, el edificio ter-

minal de aviación general y el suministro en estado operativo de un sistema de comunicaciones de voz en la torre. El aeropuerto de Asturias ha tenido en 2005 un tráfico de 1,2 millones de pasajeros, tráfico que, si bien está teniendo importantes incrementos, es perfectamente atendible con las actuales instalaciones en un amplio horizonte temporal, sin perjuicio de que el Gobierno esté llevando a cabo la revisión de los planes directores de los aeropuertos para analizar sus necesidades y, en su caso, programar las futuras actuaciones necesarias.

En cuanto al ILS II/III al que usted aludía, la situación que se ha planteado, efectivamente, es que los pilotos, por la orografía del propio aeropuerto, detectaban problemas en su utilización. El ILS está actuando, está validado y está operativo, el problema es que a los pilotos no les ofrece la seguridad necesaria. Para resolver este problema, se ha hecho un balizamiento nuevo utilizando un sistema recomendado por el Copac, por el Colegio de Pilotos de Aviación Civil, y que está validado en Norteamérica, pero que no lo está todavía en España. Este sistema, que tendrá que ser objeto de validación por la Dirección General de Aviación Civil, ofrece unas garantías adicionales o complementarias desde el punto de vista de la situación del suelo o de la altura del avión sobre el suelo en relación con la maniobra de aproximación. A partir de esa validación, que habrá que hacerla detenidamente porque, como digo, es un sistema que no tiene validación europea, habrá que dar formación a los pilotos de las compañías aéreas para que lo puedan utilizar desde el punto de vista de asegurarles unas mejores condiciones de confianza desde el punto de vista de las maniobras de aproximación al aeropuerto de Ranón. De modo que se trata de un problema que está en vías de solución, y confío en que se pueda resolver en los próximos meses.

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

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor secretario general de Transportes, ¿ve como usted no me da bien los datos? Todas esas obras que ha enumerado diciendo que se han puesto en servicio en el año 2004, no son ciertas. Quien le ha preparado los papeles ha caído precisamente en la denuncia que yo hacía antes, porque en 2004 comenzaron ustedes su gobierno, y todas esas obras se inauguraron en la última quincena del mes de diciembre de 2003. En la última quincena del mes de diciembre de 2003, señor secretario general, porque ahí estaba yo, en esa inauguración en diciembre de 2003. Le apuesto a usted lo que quiera, si lo desea, un viaje a Asturias para que compruebe in situ la situación de la región.

Respecto a la siguiente pregunta, la doy por formulada, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este turno le corresponde ahora la palabra al señor Palao.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor presidente, creo que yo había utilizado los dos turnos y él también, y simplemente dije eso como apostilla.

El señor **PRESIDENTE** (Torres Vela): No, perdón.

El señor **PRESIDENTE** (Torres Vela): Usted había utilizado un primer turno, éste era su segundo turno. Es que los dos han consumido un turno largo, pero no habían utilizado los dos. Al señor Palao le queda lo mismo que a usted, por eso lo decía. A lo mejor me he confundido yo.

El **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Voy a ser muy breve. Las obras que he mencionado de suministro e instalación de tres pasarelas de embarque de pasajeros en el edificio terminal, de canalización de aguas residuales al colector municipal y del nuevo depósito de agua y acometida de aguas potables han sido puestas en servicio después de abril de 2004. (**Rumores.**)

Es que es muy posible que las inauguraciones estuvieran hechas con anterioridad, porque, por ejemplo, no nos olvidemos de que el aeropuerto de Barajas fue inaugurado dos años antes de la puesta en servicio efectiva por el presidente Aznar. Entonces, a lo mejor esta técnica de inauguraciones permite que la puesta en servicio se distancie de la inauguración un tiempo importante.

— **NÚMERO DE BUQUES QUE HAN TENIDO ENTRADA DESDE MAYO DE 2004 EN EL PUERTO DE MUSSEL (ASTURIAS) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/034021). (Número de expediente: 181/001387.)**

El señor **PRESIDENTE** (Torres Vela): Pasamos ahora a la pregunta 181/001387, número de buques que han tenido entrada desde mayo de 2004 en el puerto de Musel, Asturias. Señora Castro, tiene S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Esta pregunta, formulada el 3 de junio del año 2005, ocho meses más tarde sigue sin contestarse, y no creo que aquí haya ningún problema. Lo que se pide simplemente es saber el número de buques y su tonelaje. Son datos lo que se solicita.

El **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Efectivamente no hay ninguna dificultad en contestar ni a esta pregunta ni a ninguna otra. Quizá el único argumento que puede justificar que algunas preguntas se hayan retrasado es que en el año 2005 el Ministerio de Fomento ha recibido 17.000 preguntas parlamentarias, que es una cifra realmente

importante, y, además, no todas ellas se responden con una cifra o con un número.

El número de buques mercantes que han entrado en el puerto de Gijón desde el 1 de mayo de 2004 al 21 de junio de 2005 —era la pregunta inicial— ha sido de 1.124. Si la pregunta, por el retraso habido, hay que extenderla hasta la actualidad, la cifra desde el 1 de mayo de 2004 al 10 de febrero de 2006 es de 1.740 buques. De todas formas, estamos en condiciones de ofrecer a S.S. cualquier dato o cifra de entrada y salida de buques que usted considere oportuna o le sea más útil para su trabajo.

En cuanto a mi conocimiento o desconocimiento del Principado de Asturias, tuve la oportunidad de ocupar hasta hace poco el puesto de presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón y viviendo en Asturias, por lo que también tuve la oportunidad de utilizar el aeropuerto de Ranón, de transitar por las carreteras asturianas y de conocer más detalladamente las infraestructuras y las condiciones de vida del Principado de Asturias, período que además recuerdo con verdadero afecto y cariño. (**La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.**)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señora Castro Masaveu.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor secretario general, le agradezco que haya manifestado que conoce Asturias. Por eso precisamente se lo decía, y como usted no me contestaba nada ni me decía nada después de insistir yo en que fuese a Asturias, creía que era porque no iba a reconocer que había estado allí y en cargo tan importante. Precisamente por eso todavía me extraña más que esta pregunta no haya sido contestada en tiempo, porque usted conoce perfectamente la situación del puerto de Musel. No entiendo muy bien por qué por el hecho de que haya 17.000 preguntas no se dé la respuesta adecuada. Tendrá usted que reconocer que si hay tantas preguntas será por la mala gestión, porque si todo fuese perfecto, —insisto— no habría preguntas y hoy no estaríamos aquí.

Es probable que esas obras de saneamiento se hayan hecho después, pero le aseguro que, a finales de diciembre del año 2003, los pasajeros entrábamos y salíamos del avión por un *finger* y utilizábamos una planta superior en el aeropuerto. Esto es así, y quien le haya preparado el documento se lo ha hecho mal. Es seguro que también usted utilizó el aeropuerto en esos finales de diciembre del año 2003, o primeros, mucho antes, por supuesto, del 14 de marzo o del mes de abril en el que tomó posesión el nuevo Gobierno.

Respecto a la pregunta que nos ocupa solicitaré que no solamente se me dé traslado de la respuesta que usted me dio, porque no la tengo todavía, sino que también se me informe sobre el tonelaje de los buques. Supongo que no tiene usted los datos aquí. Formularé por escrito nuevamente esa pregunta, y espero que interceda por mí para que obtenga la respuesta en tiempo y forma y no

tengamos que volver a vernos aquí para responder este tipo de preguntas.

El **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Lo haré con el mayor afecto y el mayor interés.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Entonces, despedimos al secretario general de Transportes. (El señor presidente ocupa la Presidencia). (Pausa.)

— **PREVISIONES ACERCA DE LLEVAR A CABO LOS ENLACES DEL NUDO DE LATORES (OVIEDO), EL CAMPUS UNIVERSITARIO Y LA ZONA HOSPITALARIA DEL CRISTO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/034521).** (Número de expediente: 181/001540.)

— **FECHA PREVISTA PARA LA FINALIZACIÓN DEL ESTUDIO SOBRE EL ENLACE DEL NUDO DE LATORES (OVIEDO), CON EL CAMPUS UNIVERSITARIO Y LA ZONA HOSPITALARIA DEL CRISTO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/041668).** (Número de expediente: 181/001541.)

— **MOTIVOS POR LOS QUE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS CONSIDERA QUE EL ENLACE LATORES-EL CRISTO NO ENCAJA EN LOS CRITERIOS DEL MINISTERIO DE FOMENTO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/041669).** (Número de expediente: 181/001599.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión con la comparecencia de la secretaria general de Infraestructuras, que va a ir contestando a las preguntas. Señora Castro, leeré los números como los tenemos, tanto usted como yo, para que, si hay algún error, poder subsanarlo. Creo que le remití también al ministerio el agrupamiento de las preguntas. Ha sido un intercambio triangular hasta acoplar el orden del día.

La primera es la 181/001389, relativa a los motivos para que la autovía del Sella quede fuera del Plan estratégico de infraestructuras y transportes. ¿Es ésa?

La señora **CASTRO MASAVEU**: Me consta como primera la 181/001540; previsiones acerca de llevar a cabo los enlaces del nudo de Latores, el campus universitario y la zona hospitalaria, que va agrupada con otras.

El señor **PRESIDENTE** (Torres Vela): De acuerdo. Es que estas dos estaban separadas.

El señor **PRESIDENTE**: Seguimos esa ordenación, si es la que usted tiene. De acuerdo.

Empezamos con la 181/001540: previsiones acerca de llevar a cabo los enlaces del nudo de Latores (Oviedo), el campus universitario y la zona hospitalaria del Cristo, la 181/001541: fecha prevista para la finalización del estudio sobre el enlace del nudo de Latores (Oviedo) con el campus universitario y la zona hospitalaria del Cristo; y 181/001599: motivos por los que la demarcación de carreteras del Principado de Asturias considera que el enlace de Latores-El Cristo no encaja en los criterios del Ministerio de Fomento. Esas son las tres preguntas que se formulan de manera agrupada en este momento. Señora Castro, tiene S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Voy a dar por formuladas las tres preguntas, no sin antes dar las gracias a la señora secretaria general de Infraestructuras por su comparecencia hoy aquí en este acto. La última vez que nos encontramos en esta comisión de esta triste manera, reclamando la contestación de preguntas, quedamos en que no volvería a suceder, pero, señora secretaria general, ha vuelto a ocurrir, y aquí estamos otra vez usted y yo debatiendo una serie de cuestiones por el simple hecho de que no les ha parecido oportuno dar respuesta a esta diputada.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Nosotros comparecemos con mucho gusto en estos actos. Respuestas se han dado. Han sido precisas, otra cuestión es que la señora diputada quiera o necesite una mayor aclaración con respecto a las respuestas por escrito que se han dado. No tengo ningún inconveniente en comparecer personalmente siempre que usted lo estime necesario porque entienda que las respuestas no han sido suficientes o son incompletas. En cualquier caso, el ministerio ha dado las respuestas precisas a todas, pero si necesita una aclaración, estamos dispuestos a dársela.

En relación con el tema que plantea en este primer bloque respecto al enlace del nudo de Latores —sabe que está en servicio el nudo—, lo que se está planteando es su enlace con el campus universitario y con la zona hospitalaria del Cristo. Como se ha dicho en las respuestas que se han enviado, en 1996 primero, y luego en 1998, el ayuntamiento de Oviedo se comprometió a abonar en su totalidad todas las expropiaciones que afectaran a esta conexión. El ayuntamiento de Oviedo no lo ha hecho, no lo hizo en 1998, no lo hizo en 1999, no lo hizo en 2000, y, por lo tanto, en las dos anteriores legislaturas tampoco se estimó que se podría hacer puesto que el Ayuntamiento de Oviedo no estaba cumpliendo su compromiso. Esa es la situación que se le ha transmitido. Por lo tanto, los terrenos no están a dispo-

sición del ministerio y no se puede asumir si el compromiso del Ayuntamiento de Oviedo no se cumple.

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

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria general, una precisión. Las preguntas han sido respondidas el 30 de enero, y esta diputada, entre el día 10 y 12 de enero, solicitó que, puesto que no habían sido respondidas en tiempo y forma y por escrito, pasasen a comisión. Las preguntas llegaron tarde y mal, porque llegar han llegado.

En cualquier caso, en el tema que nos ocupa le tengo que decir que a las diversas repreguntas realizadas sobre los aspectos relacionados con los enlaces del nudo de Latores con la zona hospitalaria y el campus universitario del Cristo, las respuestas son todas idénticas y, como cabía esperar de un ministerio tan caótico como el Ministerio de Fomento, no dan respuesta a ninguna de las cuestiones planteadas. Se limitan a echar una reprimenda, como siempre, al Ayuntamiento de Oviedo por el simple hecho de que está gobernado por el Partido Popular. Digo esto porque esta es la causa de su actitud, y, sinceramente, resulta desolador que día tras día, mes tras mes, el ministerio trate de eludir su responsabilidad arguyendo que no es una vía de su competencia. Pero tengo que decirle, señora secretaria general, que las rondas de circunvalación urbanas, en todos los casos, son construidas por la Administración del Estado, al igual que sus enlaces, y, si esto no fuera así, las rondas se convertirían en unos meros anillos cerrados que podrían servir como velódromos pero resultarían insuficientes para la comunicación. De esta forma se construyó el enlace que comunica la ronda exterior de Oviedo con la ronda Sur, a la altura de Fozaneldi, y el caso que nos ocupa es evidentemente análogo. Son decenas de miles los asturianos que acceden diariamente a los equipamientos sanitarios y educativos del Cristo. Desde abril de 2005, el escrito del Ayuntamiento de Oviedo, que urge la necesidad de la construcción de estos enlaces, se encuentra en la Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras sin que, transcurrido casi un año, se haya sabido nada acerca de la posición afirmativa o negativa del expediente.

Señora secretaria general, la construcción del tramo El Cristo-nudo de Latores no es un viario estructurante de la propia ciudad de Oviedo, como se le ha tildado en algún escrito de la Demarcación de Carreteras. La invito personalmente a que un día, entre semana, se acerque usted a Oviedo y compruebe in situ la realidad de la que le estoy hablando. Hágalo. Le aseguro que yo la acompañare, y nos dará entonces la razón a mí y al ayuntamiento de Oviedo. En cualquier caso, no parece que sea propio de una administración competente el hecho de no responder a una petición de un ayuntamiento de capital de provincia que le recuerdo que ha sido suscrita con la unanimidad del Pleno, es decir, también por los socia-

listas ovetenses. Son pocos los concejales socialistas en Oviedo, pero los hay.

¿Cuándo van ustedes a contestar? ¿Cuándo van a tomar una decisión? ¿Qué les pasa a ustedes con el ayuntamiento de Oviedo? Todos los proyectos comprometidos con Oviedo —y luego veremos alguno más— por el anterior Gobierno del Partido Popular han sido borrados por arte de magia del Ministerio de Fomento que dirige la señora Magdalena Álvarez. Los enlaces del Rubín estaban en obras, y fueron paralizadas hace 22 meses. Tendrían que haber estado en el mes de octubre de 2004 en servicio, y hace 22 meses que esas obras están paralizadas. Ahora dicen que no van a construir la Losa de Santullano, después de casi dos años, y eso que se trata de proteger la iglesia de Santullano, reconocida en 1998 por la Unesco como patrimonio mundial. Quizá no lo hagan porque es una iglesia. A lo que se van a dedicar es a poner unas pantallas que no van a servir absolutamente para nada. Es mejor que se ahorren el gasto y que la iglesia siga como está, en una autovía. La ronda Norte ha desaparecido de los Presupuestos Generales del Estado en el año 2005, y no sabemos nada más. Ahora estamos debatiendo sobre los enlaces de Latores con El Cristo, y más de lo mismo, pero para Oviedo, nada de nada. ¿Por qué? ¿Quizás sea porque los ovetenses, mayoritariamente, como le he dicho antes, votan al Partido Popular?

Usted, señora secretaria general, me hablado de la responsabilidad del ayuntamiento por el hecho de no haber cedido los terrenos, etcétera. Bien. Tengo un expediente completo de la situación, y conozco el asunto porque fui concejal de Urbanismo del Ayuntamiento de Oviedo hasta el año 1999, por lo tanto es un tema que conozco y sé lo que sucede. Cuando en un principio se negoció con el ministerio la realización de este enlace, es cierto que el ayuntamiento decía en el convenio —lo tengo aquí, por lo que conozco su contenido—, iba a aportar los terrenos, pero después lo que se proyectó fue una vía inmensa que tampoco era necesaria, porque lo que se necesita es un enlace, un enlace digno, un enlace que pueda asumir todo el tráfico. No se necesitan unos enlaces como si se tratase de una autovía a la entrada de Madrid, por ejemplo, la M-40 o la M-50. El ayuntamiento comunicó al ministerio —y usted conocerá esa comunicación— que lo que se pretendía era hacer un enlace que fuese capaz de asumir y recoger los flujos de la zona hospitalaria y del campus del Cristo, pero no ese inmenso viario. A partir de ahí poco hemos sabido porque, con la llegada de ustedes, a lo único que se han dedicado es a culpabilizar al ayuntamiento de no haber dispuesto los terrenos, cuando saben que lo que quiere el ayuntamiento es otra cosa y no aquel amplio viario del que se había hablado en un principio.

Le pediría —insisto— que fuese a ver lo que allí sucede y a comprobar que la zona hospitalaria (aunque se vaya a construir un nuevo hospital esa es una zona hospitalaria que todavía tendrá muchos años de vida) y la zona del campus universitario del Cristo requieren urgentemente la construcción de ese enlace. También le

pido que, en vez de buenas o malas palabras para el ayuntamiento de Oviedo, diga a los ovetenses y a los asturianos —porque en definitiva ese es un enlace que van a utilizar no solo los ovetenses sino quienes se desplazan precisamente a esa zona hospitalaria y a ese campus del Cristo— si van a tener o no van a tener el acceso comprometido por el Ministerio de Fomento.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): En primer lugar, voy a responder a su crítica sobre el funcionamiento caótico del Ministerio de Fomento ya que da respuestas idénticas. El Ministerio de Fomento demuestra ahí que no es caótico sino ordenado y responsable, y cuando se hacen preguntas similares responde con respuestas similares. Por tanto, todo lo contrario: usted repite la pregunta de forma distinta, y nosotros le damos siempre la respuesta correcta, que siempre es la misma. Nosotros siempre damos a preguntas parecidas respuestas idénticas, porque el ministerio sabe perfectamente lo que ha contestado a la señora diputada hace dos semanas o hace tres días. Damos respuestas idénticas a preguntas similares porque solamente hay una respuesta para las que la diputada formula en algunos casos.

Dicho eso, insisto en lo primero. Desde 1998 hay un acuerdo, un convenio por el que el ayuntamiento de Oviedo dice que va a poner los terrenos que haya que expropiar para construir el enlace, pero no lo ha hecho, y ni lo hizo en las dos anteriores legislaturas del Partido Popular. En consecuencia, no hay por parte de este ministerio ninguna animadversión hacia Oviedo sino todo lo contrario, lo que pasa es que el ayuntamiento de Oviedo no cumple sus compromisos, por lo que difícilmente el Ministerio de Fomento puede emprender una actuación que tiene un carácter mucho más urbano que de intercomunicación entre ciudades, y, difícilmente puede cumplir su compromiso si el ayuntamiento no hace lo primero de todo, que es poner a disposición del ministerio los terrenos para realizar ese enlace.

— **SOLUCIÓN DADA AL TRAZADO DE LA LÍNEA FÉRREA DE FEVE EN LA LOCALIDAD DE POLA DE SIERO (ASTURIAS) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/045256). (Número de expediente: 181/001602).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la pregunta 181/001602, sobre la solución dada al trazado de la línea férrea de FEVE en la localidad de Pola de Siero, Asturias.

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

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): El ayuntamiento había planteado la necesidad de corregir una variante de la línea de FEVE. Esa actuación se estuvo estudiando por el ministerio y, como se recoge en la respuesta que se remitió (no sé si la diputada ha tenido ocasión de verla porque se envió en enero), se trabajó sobre la solución que planteaba el ayuntamiento. Cuando el ayuntamiento vio que el trazado suponía una modificación de la ubicación de la estación, entonces, se planteó que tendría que volver a estudiar la operación.

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

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria general, lo que acaba de decir usted de que a preguntas idénticas se dan respuestas idénticas no es cierto. Se dan respuestas idénticas cuando no se tiene nada que decir sobre la cuestión, porque precisamente aquí tenemos un caso similar y las respuestas son diferentes, por lo tanto, no siempre dan las mismas respuestas a preguntas similares. En cuanto al hecho de que haga muchas preguntas es para ver si haciendo muchas preguntas sobre un tema logro obtener alguna contestación sobre alguna de ellas, porque, normalmente, lo que ustedes hacen son declaraciones de intenciones, decir que están estudiando, que se van a reunir, que van a llegar a un acuerdo, que van a crear una comisión mixta, etcétera, pero hechos, cero.

En septiembre de 2005 se me dio traslado de una respuesta en la que se decía: La reunión celebrada el pasado 5 de abril entre el alcalde de Pola de Siero y el director general de Ferrocarriles tuvo un contenido eminentemente técnico, y en ella se analizaron las distintas soluciones en relación con el trazado de la línea férrea de FEVE en Pola de Siero, sin descartar por el momento ninguna de ellas. Estos contactos van a continuar con objeto de poder llegar a un acuerdo sobre la solución a desarrollar en el menor plazo posible.

Posteriormente, el 30 de enero, el último día del mes de enero y una vez que yo ya había solicitado estas comparecencias, se responde a otra pregunta manifestando que la estación polesa va a quedar en el mismo sitio y que las demandas del alcalde responden a necesidades urbanísticas más que ferroviarias. La pregunta era la misma y las contestaciones, como ve, eran diferentes.

En cualquier caso, esta es una solución que han encontrado ustedes para todas aquellas localidades asturianas que tenían planteado este problema y que estaban negociando con el anterior Gobierno el soterramiento de las líneas ferroviarias. Ustedes han encontrado la panacea de decir: de soterramiento, nada, y aquí lo que tienen estos señores son problemas urbanísticos, que los resuelvan ellos mismos. Porque, que se sepa, no me parece que tengan ustedes intenciones —ustedes, que no

resuelven absolutamente nada— de resolver los problemas urbanísticos que, lógicamente, son municipales, en todo caso pueden corresponder a la cuota, pero nunca al ministerio. Este mismo asunto lo veremos después, al tratar de la eliminación de la barrera ferroviaria de Avilés. Me responden ustedes exactamente lo mismo, que es un tema urbanístico, lo cual significa, supongo, que no van a hacer nada en absoluto con relación a las vías, ni las van a cambiar de sitio, ni las van a soterrar, ni nada de nada. Que a la estación no se la iba a reubicar es algo que ya se había decidido con el anterior Gobierno, por lo tanto, no han hecho nada nuevo. Precisamente no se iba a reubicar, y el anterior Gobierno así lo había decidido porque los polesos no querían un cambio de emplazamiento. Como es lógico está situada en el centro de la localidad y no quieren tener que caminar hasta las afueras para coger el tren. Pero lo que demandan el alcalde y los habitantes del municipio de Siero es la supresión de la denominada «curva de la bombilla», el soterramiento de las vías en el casco urbano y la construcción de una losa en los terrenos liberados. Por lo tanto, la supresión de la denominada «curva de la bombilla» no es una actuación urbanística. Que luego se liberen unos terrenos, que se desarrollen urbanísticamente y que, a lo mejor, con esos terrenos liberados se pueda financiar la liberación de la curva, esa es otra historia. Y el soterramiento de las vías en el casco urbano tampoco es lo que ustedes quieren decir. Lo entiendo perfectamente.

Para tratar todo esto, se dio a conocer a la opinión pública la constitución de una comisión mixta del ministerio y el ayuntamiento, una de esas a las que antes me refería diciendo que a ustedes tanto les gusta tanto constituir, y hasta el día de hoy, que se sepa, no hay nada más que su desalentadora respuesta. Ustedes son maestros en la creación de comisiones que sirven para justificar el hecho de que en Fomento se trabaja, pero la realidad es muy diferente. La liberación soñada por el ayuntamiento de 100.000 metros de terreno que servirían para financiar una losa sobre las vías del tren, y que además propuso el FEVE, junto a la supresión de la «curva de la bombilla», son todavía posibles, señora secretaria general. No me diga que está en estudio, porque han transcurrido veintidós meses, y ustedes desde el principio, desde el mes de abril, tenían ya el problema sobre la mesa. Porque el 13 de febrero del año 2004, justo un mes antes de las elecciones, el anterior equipo ministerial del Partido Popular se había manifestado públicamente en torno a que la estación de FEVE se iba a mantener en el mismo lugar en el que está actualmente, que es el centro, como le decía antes, de Pola de Siero, y, además, se habían iniciado los estudios para dar una solución a la famosa «curva de la bombilla». Después, como consecuencia del más brutal atentado que haya tenido nuestro país, el resultado electoral fue diferente y ustedes tomaron posesión de sus cargos, pero el problema lo tenían encima de la mesa y los estudios estaban iniciados para la supresión de la «curva de la bombilla». Y al día de hoy, transcu-

ridos —insisto— veintidós meses, no tenemos ni una buena palabra sobre el soterramiento de las vías en Siero, que ya vemos que no se va a hacer, ni sobre la supresión de la «curva de la bombilla», que también vemos que no se va a hacer. Me da la sensación de que ustedes han largado la pelota al ayuntamiento de Siero para que hagan lo que les parezca, pero que sean actuaciones urbanísticas en las cuales ustedes no tengan que intervenir. Quiero recordarle que, curiosamente, el alcalde de Pola de Siero, que es socialista, que es de su partido político, es otro de los que está sufriendo que todos los proyectos que había para Siero del anterior Gobierno del Partido Popular se hayan visto suprimidos, paralizados o se encuentran en comisiones de estudio, que ya sabemos todos para lo que sirven que es absolutamente para nada. **(El señor vicepresidente, Martínez Sieso, ocupa la Presidencia.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Tiene la palabra la señora secretaria general de Infraestructuras.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señora diputada, resulta dramático que usted ponga en relación un accidente tan grave como el que se produjo en España hace ahora casi dos años con una variante. Resulta dramático, y ése es su problema, que en dos años no hayan superado todavía algo que todos los españoles sufrimos. Siempre es lo mismo, señora diputada. Hoy, que además es el aniversario del asesinato del señor Tomás y Valiente, el alma se me pone en la boca, así se lo digo **(El señor Ayala Sánchez: Ya es un sentimiento compartido.)** Bueno, pues por eso.

Paso a la pregunta que usted me ha formulado. Son tantas cosas a la vez que no va haber tiempo. Usted dirá cuándo se me acaba, señor presidente. Hay dos o tres cuestiones de carácter general. Respecto a las comisiones, por supuesto, es necesario negociar y concertar con las otras administraciones, en una política de lealtad institucional, todas las intervenciones en las que existen competencias compartidas, sean comunidades autónomas o ayuntamientos y del signo político que sea, porque la política es así. Los ayuntamientos, las comunidades autónomas y el Gobierno de la nación tienen distinto signo político, pero el interés del ciudadano está por encima y debe ser compartido por todos nosotros. Por tanto, la constitución de esas comisiones responde a ese criterio que quizá en otros momentos no se tomaban en consideración, y muchos de los problemas que nosotros hemos heredado lo han sido como consecuencia de la falta de acuerdo existente con otras administraciones cuando llegamos al Gobierno.

En relación a la política de soterramiento, estaría dispuesta a celebrar una sesión larga de trabajo con los señores diputados para hablar de esa cuestión o de la integración ferroviaria de las infraestructuras en España, una situación absolutamente singular que no se da en

otros países de la Unión Europea. Por lo tanto, la integración ferroviaria es una cuestión, el soterramiento de las líneas es otra. El Gobierno, a través del Plan estratégico de infraestructuras de transporte, ha dejado claramente sentados cuáles son sus criterios sobre las actuaciones de integración ferroviaria y permeabilización de los espacios urbanos como consecuencia del crecimiento urbano en el entorno de las infraestructuras ferroviarias preexistentes. Ahí está claramente marcada la política del Gobierno, que interviene siempre y cuando haya una operación ferroviaria que lo afecte a él o al servicio ferroviario, pero cuando se trata de una intervención que tiene unos beneficios, como usted misma acaba de plantear (inmediata liberalización de 100.000 metros cuadrados para una operación urbanística), naturalmente corresponde a Urbanismo hacerse cargo de esta operación.

Si usted ha sido consejera de Urbanismo en Oviedo durante un período, yo he sido directora general de Ordenación del Territorio y Urbanismo durante nueve años en la Junta de Andalucía, y también sé de lo que estoy hablando. Los usos lucrativos de los aprovechamientos urbanísticos, no la ciudad, tienen que ser los que soporten esto, son los que tienen que hacerse cargo de este tipo de operaciones. Los recursos del Estado son limitados, como en todas partes, y nosotros tenemos que hacer el mejor uso de nuestros recursos en los lugares más adecuados. Las operaciones urbanísticas deben ser cubiertas por las operaciones urbanísticas, y las operaciones ferroviarias deben ser asumidas por los responsables de la infraestructura ferroviaria. Ahí hay un punto de encuentro, y cuando hay una responsabilidad compartida hay también unas actuaciones compartidas. Cuando son fundamentalmente de un carácter, pues son fundamentalmente de ese carácter, y cuando se liberan 100.000 metros cuadrados para una operación urbanística, no se liberan 100.000 metros cuadrados para hacer una actuación ferroviaria, como es natural. Nosotros estamos a la espera de la respuesta del ayuntamiento para saber si asumen esa operación en los términos en que ha sido planteada.

— **MALESTAR ENTRE LOS VECINOS AFECTADOS POR EL NUEVO TRAZADO DEL METROTRÉN EN GIJÓN (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/048765). (Número de expediente: 181/001584.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Para formular la siguiente pregunta, en concreto, la 181/001584, sobre el malestar entre los vecinos afectados por el nuevo trazado del Metrotrén en Gijón, tiene la palabra la señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria general, no sabe lo que me alegra que compartamos criterios y sentimientos en relación con los terroristas y que usted comparta criterios iguales a los del Partido

Popular cuando hay personas de su partido que me parece que no están en la misma línea.

En cualquier caso, usted ha dicho que en la actuación del ministerio prevalece el interés de los ciudadanos. Vamos a ver si en esta respuesta que usted me da —porque yo no he recibido ninguna, ni siquiera el 30 de enero cuando vieron que ya estaba la cosa apuradilla y que tenían que venir a la comisión a comparecer; insisto, en que no he recibido ningún tipo de contestación sobre el hecho de los vecinos de Gijón que sufren las obras o que las van a sufrir como consecuencia del nuevo trazado que ustedes han realizado en las obras del Metrotrén— efectivamente prevalece el interés de los ciudadanos y si ustedes, al menos, los reciben.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Tiene la palabra la señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Como parece que no ha recibido la respuesta (tengo aquí como fecha de salida del ministerio el 25 de enero), le resumo lo que en ella se dice sobre el cambio de trazado para no perjudicar a los gijonenses. Le respondo que ya se ha cambiado el trazado del soterramiento de Gijón, precisamente para una actuación más beneficiosa para el conjunto de los gijonenses, y que ese cambio de trazado ha tenido toda la tramitación correspondiente e información pública. El Ministerio de Fomento está satisfecho e incluso orgulloso de la modificación que se ha llevado a cabo en defensa de los intereses de los gijonenses precisamente por razones de seguridad, con el fin de evitar el paso por zonas habitadas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Tiene la palabra la señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Las obras del Metrotrén en Gijón han sufrido desde abril de 2004, con la llegada al ministerio de la señora Magdalena Álvarez, toda suerte de avatares. Por cierto, los gijonenses todavía están esperando que el ministerio les dé traslado de los plazos de puesta en servicio de las instalaciones ferroviarias. Repito que toda suerte de avatares protagonizan desde abril de 2004 estas obras. Paralización tras paralización, los gijonenses saben que el túnel del Humedal, que iba a estar listo en otoño de 2005, está en suspenso como consecuencia de varias paralizaciones y de la decisión de cambiar el trazado. Paralizaciones de siete meses, incluyendo la de la tuneladora, con un coste de 6.000 euros diarios, un millón de las antiguas pesetas, para someter de nuevo a información pública el proyecto en el tramo de la calle Cabrales y el Humedal. Eso sí, en la nota del ministerio relativa a los plazos de paralización se habla —abro comillas— de que la fecha de terminación de las obras se mantiene sin cambios, —cierro comillas— al tiempo que se daba cuenta de que —abro comillas— se estima que la ejecución del túnel sufrirá un

retraso de siete meses, que en ningún momento afectará a la puesta en servicio de las obras —cierro comillas—. ¿Cómo es posible terminar siete meses más tarde y que no haya retraso? Anuncios de que el proyecto no se puede ejecutar con el presupuesto inicial, cosa lógica por otra parte solamente teniendo en cuenta el gasto generado de 6.000 euros diarios —insisto para los nostálgicos: un millón diario de las antiguas pesetas —de la tuneladora paralizada —repito— durante siete meses. Escapes de gas, inundaciones, retrasos en los plazos de las obras exteriores de la estación de El Bibio, etcétera.

El caso que nos ocupa, y para el que parece ser que no tienen respuesta, se refiere al hecho de si van a ustedes a oír —que parece ser que no— a los vecinos que han presentado alegaciones al nuevo trazado que ustedes han diseñado; si les van ustedes a estimar sus alegaciones cambiando el trazado; parece que tampoco. Ustedes, señora secretaria general, cada vez que hacen algo o modifican los planes que para Asturias habían diseñado Francisco Álvarez Cascos y el Partido Popular, arman un buen jaleo, y, lo que es peor, una vez que lo arman, no solo no dan soluciones, sino que provocan una nueva paralización. Los vecinos de cerca de 50 comunidades de propietarios no se fían de ustedes (como para fiarse están las cosas), y tienen miedo de que su modificación provoque riesgos en los edificios. Es más, algunos vecinos han presentado un recurso ante la Audiencia Nacional solicitando que el nuevo trazado, el de la señora ministra —no trate usted de decir que ese nuevo trazado es del Gobierno anterior; no— que con el objeto de paralizar nuevamente las obras encarga la realización de un nuevo trazado, sea— sometido a evaluación de impacto ambiental porque no se fían de ustedes.

Conclusión: ¿Qué van a hacer ustedes? ¿Una nueva paralización? ¿La más fácil y la que se adapta más a los nuevos tiempos socialistas? ¿Van a volver ustedes al proyecto inicial de la época de Francisco Álvarez Cascos? Eso nunca, ¿verdad?, pues representaría dar la razón al Partido Popular. En todo caso, le ruego que al menos reciban a estos vecinos, ustedes, a los que se les llena la boca de talante y que dicen que para ustedes prevalece el interés de los ciudadanos, y explíquenles su proyecto y no creen más problemas, porque ya han creado bastantes. Dicen ustedes que están orgullosos y satisfechos, pues si están tan orgullosos y satisfechos reciban a esos vecinos. Por cierto, si usted va a Gijón, que ya veo que tampoco, verá que en todas esas calles y comunidades de vecinos afectadas las ventanas están llenas de pancartas protestando contra la actuación del ministerio. Y no parece que sea porque ustedes se ocupan mucho de ellos, porque insisto en que ni los han escuchado ni creo que vayan a hacerlo en el futuro. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Esperaba que hubiera retirado esta pregunta —como ha hecho con algunas cuyas respuestas no le interesaban de acuerdo con el discurso que mantiene— puesto que los vecinos fueron recibidos y registraron las obras el día 26 de enero y *La Nueva España* dice literalmente: Los vecinos salen del túnel de Metrotrén con plena confianza en la seguridad de las obras. Y sigo citando a *La Nueva España* de Gijón: Lo tienen todo controlado, afirma el portavoz vecinal. El director del proyecto dice que en el 99,7% de las perforaciones no hubo incidencias. Así sigue el resto de la prensa. Si bien, como usted decía, parece que no había recibido la respuesta, y ya en ella se decía que a los vecinos se les iba a recibir durante el mes de enero, yo esperaba que hubiera retirado la pregunta al ver que los vecinos visitaron el túnel el día 26 de enero... **(La señora CASTRO MASAVEU: El túnel, no el ministerio.)** Pero, bueno, ¿para qué quieren venir al ministerio viendo el túnel y cómo funciona y dándoles plena seguridad? Si a los vecinos se les invita a ver el túnel y salen plenamente satisfechos, no entiendo para qué quieren ver los despachos si lo que necesitan es que se les garantice la seguridad de las obras. **(La señora CASTRO MASAVEU: Las pancartas continúan.)**

El señor **PRESIDENTE**: No interrumpa, señora Castro, por favor.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Da igual. O sea, que han sido recibidos, y satisfactoriamente, según sus propias declaraciones en la prensa.

— **POSICIÓN DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN RELACIÓN CON LA DECLARACIÓN AMBIENTAL DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO, A SU PASO POR CUDILLERO (ASTURIAS), Y CON LA SOLICITUD PLANTEADA POR EL AYUNTAMIENTO DE DICHA LOCALIDAD (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/047945). (Número de expediente: 181/001564.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a las preguntas agrupadas, que son: la 181/001564, posición del Ministerio de Fomento en relación con la declaración ambiental de la autovía del Cantábrico, a su paso por Cudillero, Asturias, y con la solicitud planteada por el ayuntamiento de dicha localidad; y la 181/001613, fecha desde la que tiene el Ministerio de Fomento en su poder el proyecto del tramo Muros del Nalón-Las Dueñas de la autovía del Cantábrico. Son tres preguntas referidas a la autovía del Cantábrico. Señora Castro, tiene S.S. la palabra para formular la pregunta.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor presidente, una cuestión de orden. En el escrito que se le ha remitido en el día de ayer se solicita contestación por separado de las siguientes preguntas a la secretaria general de Infraestructuras, y son precisamente estas cuatro preguntas..., no, perdón, hay una retirada, que es la 1.598, y las otras tres van por separado.

El señor **PRESIDENTE**: Perdona, lleva razón. Es que yo tenía la ordenación, que la hice nueva después de la de usted, y cuando empecé a tener el mismo orden que tenía usted me pasé a otro papel, y ya nos hemos...

La señora **CASTRO MASAVEU**: En todo caso, de lo que se trata es de que estas tres van por separado porque...

El señor **PRESIDENTE**: Sí, efectivamente, en mi papel yo las tengo separadas. De acuerdo, las contestamos. ¿Las tiene organizadas? (**La secretaria general de Infraestructuras: Si me dice cuál es la primera, presidente.**) 181/001564, relativa a la autovía del Cantábrico en Cudillero. Señora Castro, tiene S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Deseo decirles algo, tanto al señor presidente como a la secretaria general. Me dan ganas de volver otra vez al principio y plantear de nuevo todas aquellas preguntas que fueron retiradas si es que la señora secretaria general considera que he recibido unas respuestas tan satisfactorias que no merece la pena formularlas. En cualquier caso, la próxima vez que vuelva a celebrarse una comisión de este tipo, que lamento que vaya a tener que volver a producirse porque ustedes no responden a nada, le aseguro que no retiraré ni una sola pregunta. (**El señor Encina Ortega: ¿Qué falta de responsabilidad!**) No, la falta de responsabilidad es la del ministerio, que no responde en tiempo y forma...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro, no entre en diálogos. No se interrumpan. La sesión de control ha sido muy tasada, la señora diputada tiene derecho a preguntar y la secretaria general tiene la obligación de contestar. Es así de sencillo. Formule S.S. la pregunta. No interrumpan a la señora diputada ni a la señora secretaria general.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Insisto para que conste en el «Diario de Sesiones», si es que se recoge la afirmación del señor diputado del Partido Socialista, en que la falta de responsabilidad es única y exclusivamente del Ministerio de Fomento, que no responde a esta diputada cuando tiene que responder ni a ningún diputado del Partido Popular.

El Ayuntamiento de Cudillero ha solicitado al Ministerio de Fomento la modificación de los proyectos de dos tramos de la autovía a su paso por el citado muni-

cipio con el objetivo de evitar la construcción de dos nuevos viaductos. La pretensión de que se estudie la viabilidad técnica del desdoblamiento de los viaductos de la Concha de Artedo y de San Pedro, evitando de este modo dos nuevas estructuras al lado de las ya existentes que se pretende sean desdobladas, es una lógica ambición de un municipio turístico y costero como es el de Cudillero. La base de la solicitud se encuentra, al parecer, en el estudio de impacto ambiental, que aboga por el desdoblamiento para no provocar dicho impacto en las playas de la Concha de Artedo y de San Pedro. Por cierto, la playa de la Concha de Artedo es una de las más bonitas del Principado de Asturias. Este tramo de autovía, el de Muros del Nalón-Las Dueñas, afectado por el viaducto sobre la Concha de Artedo, va a sufrir un retraso de dos años, pues, a pesar de estar el proyecto listo para licitar en abril de 2005, ustedes, al día de hoy, todavía no han licitado la ejecución de las obras.

¿Qué es lo que van a hacer? ¿Se van a producir nuevos retrasos? ¿Por qué no han respondido a la pregunta de esta diputada? ¿Acaso es porque no tienen posición? ¿Cuándo decidirán lo que van a ejecutar: dos viaductos, desdoblamiento de los existentes, desdoblamiento solamente de uno, desdoblamiento de los dos? Es la pregunta que se formula en los términos en los que está recogida en el documento.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): La respuesta que en su día se le dio a la señora diputada lo dice con claridad. Respecto a este tramo, se va a dar estricto cumplimiento a la declaración de impacto ambiental, como no podía ser de otra manera, y ahí, por lo tanto, están implicadas todas las afectaciones que pudieran tener.

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

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor presidente, creo que hay un error por parte de la señora secretaria general porque, efectivamente, hay dos preguntas relacionadas con este tema. Una dice: ¿Va el ministerio a ampliar el viaducto de San Pedro en Cudillero (Asturias) en vez de construir uno nuevo como estaba proyectado en Las Dueñas-Novellana, cuyas obras fueron adjudicadas ya en 2004? En caso afirmativo, ¿existe sobrecoste en la obra?, ¿va a suponer un nuevo retraso? Esta pregunta sí ha sido contestada, pero no así la que se recoge como no contestada, que es qué decisión va a tomar el Ministerio de Fomento en relación con la declaración ambiental de la autovía del Cantábrico a su paso por Cudillero y a la solicitud planteada por el ayuntamiento. Esa pregunta, al menos yo, tampoco la tengo contestada, señora secretaria general. Le han pasado mal los datos, lo siento.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): No, no. Tengo, efectivamente, una pregunta que usted planteó: qué decisión va a tomar el Ministerio de Fomento en relación con la declaración de impacto ambiental de la autovía del Cantábrico a su paso por Cudillero y a la solicitud planteada por el ayuntamiento de Cudillero.

La respuesta, emitida con fecha de enero de 2006, dice literalmente: En relación a la pregunta de referencia se informa, en primer lugar, que, tal como está redactada, no se puede saber a qué se refiere la señora diputada, porque no sabemos cuál es la solicitud planteada por el ayuntamiento de Cudillero, si bien puede afirmarse que en la redacción del proyecto se dio cumplimiento a la declaración de impacto ambiental que le afecta. Insiste en que no se especifica a qué petición del ayuntamiento se refiere, y el propio gabinete de la ministra, haciendo un esfuerzo en relación con ello, dice: Dicho lo anterior, si la pregunta alude a las manifestaciones en los medios de comunicación del señor alcalde de Cudillero, etcétera. Es decir, de su pregunta no se deduce qué solicitud ha planteado el alcalde. Entonces, el gabinete de la ministra hace un esfuerzo, el gabinete parlamentario hace un esfuerzo, y dice: Dicho lo anterior —es decir, que no especifica a qué petición se refiere—, si la pregunta alude a las manifestaciones en los medios de comunicación del señor alcalde de Cudillero, cabe indicar que el viaducto del Esqueiro está incluido en el tramo Las Dueñas-Novellana, 12/O/4730, con proyecto aprobado el 27 de enero de 2004 y actualmente en fase de ejecución de las obras. Pudiera usted referirse a otra solicitud —esa ya no sería la respuesta, hasta ahí hemos llegado—, del alcalde o del ayuntamiento de Cudillero, pero insisto en que en el gabinete parlamentario, tal como está formulada la pregunta, lo único que le podemos decir firmemente es que la declaración de impacto ambiental se cumple a rajatabla por el Ministerio de Fomento. Si hay otra solicitud que no sea ésta a la cual ha hecho referencia la respuesta, tendría mucho gusto en contestársela por escrito y oralmente.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Desolada me deja, señora secretaria general, y no le digo nada de cómo va a quedar mi amigo Kiko, el alcalde socialista de Cudillero cuando vea, si los medios de comunicación lo recogen, que ustedes no saben qué es lo que él quiere, porque le puedo asegurar que ha empeñado todas sus fuerzas y ha efectuado todas las gestiones que ha podido para tratar de solucionar los problemas que afectan al municipio de Cudillero con el tramo de esta autovía. Le aseguro que si se da traslado de esto a los medios de comunicación, es probable que se lleve un nuevo disgusto con el Gobierno de la nación, de su mismo signo político. Me ha dejado tan desolada, sinceramente, que no tengo palabras para añadir nada más. Vamos de mal en peor.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Vamos a ir por partes. A la pregunta que usted hace, tal como la formula, es difícil dar respuesta: la solicitud planteada por el Ayuntamiento de Cudillero. ¿La solicitud en dónde? ¿En el proceso de información pública? Nosotros no tenemos obligación de responder ante esa pregunta, tal como usted la plantea. Y hay otras en ese sentido. Hemos tratado de dar respuesta, y la declaración de impacto ambiental se cumple, y se cumple rigurosamente.

Pues claro que conocemos ese problema, pero lo que no podemos es contestarle tal como usted formula la pregunta, porque no sabemos qué es lo que está planteando usted. Nosotros le estamos contestando a usted, y no al ayuntamiento de Cudillero, estamos contestando su pregunta y no lo que usted dice que ha planteado el alcalde de Cudillero. Por lo tanto, le ruego precisión en sus preguntas para que nosotros podamos tener precisión en nuestras respuestas. Es más, le diré que la segunda parte ni siquiera la habría incorporado en la respuesta, si usted se refiere a esta declaración. Por lo tanto, no venga a decir que no, porque para nosotros carece de precisión la pregunta que usted formula, no lo que el ayuntamiento de Cudillero quiera plantear. Vamos a ir por partes: lo que no tiene precisión es lo que usted está preguntando.

— **FECHA PREVISTA PARA EL INICIO DE LAS OBRAS DEL ENLACE DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO CON EL CENTRO COMERCIAL PARQUE PRINCIPADO, EN SIERO (ASTURIAS) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/039345). (Número de expediente: 181/001608.)**

El señor **PRESIDENTE**: Seguimos con la pregunta 181/001608, enlace de la autovía del Cantábrico con el centro comercial Parque Principado, en Siero (Asturias). Tiene la palabra la señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: La sociedad empresarial Parque Principado financiará íntegramente las obras de acceso al complejo desde la autopista Y en La Corredorira y el Espíritu Santo. Esta afirmación está recogida en el convenio firmado con el Ayuntamiento de Siero en marzo del año 2001, y, a la vez que se firmaba este convenio con el Ayuntamiento de Siero, se firmaba otro con el Ayuntamiento de Oviedo en idénticos términos; me estoy refiriendo al coste cero que tendría para ambos ayuntamientos o para cualquier otra administración tanto del Principado como del Gobierno central las obras de este enlace.

Dicho esto, cabe señalar que el Gobierno central había dado el visto bueno a los pinchazos de la autovía Y, pero ese visto bueno quedó condicionado a la culminación

del Rubín, ese enlace que lleva veintidós meses paralizado y del que el Ayuntamiento de Oviedo hace cada poco reclamaciones al Gobierno sin que se haya puesto en marcha, teniendo que haber estado inaugurado, como dije con anterioridad, en octubre de 2004. El Ayuntamiento de Oviedo intentó sin éxito en abril de 2004 la actuación del ministerio, y, curiosamente, hace tan sólo tres días, qué casualidad, justo cuando se va a ver esta pregunta, el alcalde socialista de Siero reclamó, a través de los medios de comunicación, a Parque Principado que llevase a cabo las conexiones. Digo curiosamente porque hoy se está viendo aquí esta pregunta y la respuesta, esta sí, ha llegado precisamente en el día de ayer a las 12,30 de la mañana y efectivamente, en esa respuesta que ustedes me dan, se refieren a una contestación que el señor Morlán dio el 20 de diciembre de 2005 a un senador y concejal del Ayuntamiento de Oviedo, el señor Reinares. Desconocía yo este texto, aunque sí conocía por los medios de comunicación que se había formulado esa pregunta en el mes de diciembre, pero la que yo había hecho al ministerio era del 7 de julio del año 2005, con lo cual, con notable anterioridad, se había interesado esta diputada por el tema y no había recibido respuesta.

Pues bien, cuando comparece en el Senado el señor Morlán, se ve que desconocía que el ministerio tenía que haber concedido las autorizaciones administrativas pertinentes para el pinchazo de la autovía, y que, por lo tanto, sin esas autorizaciones difícilmente puede la sociedad empresarial Parque Principado acometer unas obras. Imagínese usted que, por una casualidad, se le ocurriese hacerlo sin las preceptivas autorizaciones del ministerio, la que se montaría, y con razón, porque no se pincha una autovía, la A-66 en este caso, la denominada Y, así como así. Si el 20 de diciembre el señor Morlán finaliza su intervención diciendo que se va a interesar por el tema y va a solucionar el problema porque los datos que él tiene son diferentes o que no le constaban, cosa que, por otra parte, también es lógica, porque es una simple autorización, y puede despistarse o puede no constar al funcionario correspondiente que lleve el expediente, lo que está claro es que ha transcurrido mes y medio sin que hasta la fecha se sepa nada, y más teniendo en cuenta, señora secretaria general, que la respuesta que a mí se me da es esta. Creo que se deberían de haber molestado en leer lo que decía el señor Morlán diciendo que se iba a interesar por el tema y que lo iba a solucionar con celeridad en vez de haberme remitido sus palabras de compromiso y demostrarme que, al día de ayer, que fue cuando yo recibí la respuesta, no habían hecho, en mes y medio, absolutamente nada.

¿Se va resolver el tema?, porque insisto en que afecta a dos municipios por los tráficoos que hay y que en definitiva no es que sea beneficioso para el centro comercial, que lo es, sino que es mucho más beneficioso para los dos municipios que tienen que soportar los tráficoos, que en estos momentos no son los adecuados para acceder a un centro comercial de esa envergadura.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Como la señora diputada ha entrado en materia, yo voy a entrar también en materia contestándole con precisión. Se va a resolver, correspondiéndole al Parque Principado su resolución; le corresponde al centro comercial la resolución del problema. Me he leído las declaraciones del secretario de Estado así como el expediente de solicitud de acceso a la red general del Estado por parte de este centro llamado de desarrollo comercial Parque Principado que se inicia en el año 2000.

Usted misma habla de una forma muy gráfica de pinchar la autovía. Por razones de seguridad y de fluidez en los tráficoos, en la normativa del ministerio se dice, una vez que hemos hecho una actuación de la envergadura de las autovías, que todo el acceso tanto de los municipios como de las zonas privadas debe ser a través de los nudos de conexión existentes, vías de servicios, que conecten con esos nudos. Por tanto, ya el 12 de junio de 2001, el entonces director general autorizó —y aquí es donde se ha producido un problema—una conexión previa mediante una carretera municipal a un enlace que no tenía la capacidad necesaria para soportar los tráficoos que tiene, entiendo yo, Parque Principado. Lo que se le había indicado al Parque Principado era que hiciera una vía de servicio para conectar con un nudo que sí tiene esa capacidad. Parque Principado no ha hecho esa actuación, sino que quiere esa conexión, que fue provisional en su momento mientras que se realizaba la principal, con un nudo que no tiene la capacidad necesaria para asumir esos tráficoos, que siguen cargando esa entrada o acceso a la autovía. Por lo tanto, corresponde a Parque Principado presentar el proyecto al Ministerio de Fomento por la vía de servicio para ir al nudo principal, que sí tiene capacidad para absorber esos tráficoos. Ellos mantuvieron una reunión con la Demarcación de Carreteras —no tengo la fecha exacta, pero en 2005— y se les hizo ver la obligación que tenían de presentar el proyecto antes de recibir permiso alguno de construcción. Ellos manifestaron en esa reunión, así me lo han transmitido a mí, que tenían hecha una reserva de tres millones de euros, pero que, de ser más cara, las administraciones tendrían que correr con la diferencia. Esa no es la política de la Administración pública puesto que todos los accesos de actuaciones de carácter privado, sean polígonos industriales, sean zonas de parques, les corresponde asumirlas a ellos. En cualquier caso, lo primero es que Parque Principado presente el proyecto que ya se le pidió en 2001, porque lo que se le dio fue una autorización provisional para aquel acceso, que lleve la vía de servicio correspondiente al nudo principal y se haga cargo de la totalidad de la actuación, como están haciendo en el resto de territorio otras actuaciones de carácter privado.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Simplemente, señor presidente, por significar que, efectivamente, en los convenios firmados con los dos ayuntamientos, tanto el de Siero como el de Oviedo, la empresa de Parque Principado se compromete a llevar a cabo las obras económicamente, asume el costo. Efectivamente, desde el año 2001 hasta el año 2006 la subida de los precios hará que no sean suficientes esos tres millones, pero por lo que yo quería interesarme era por si se van a llevar a cabo o no, porque insisto en que para los tráficos de los dos municipios de Oviedo y de Siero es importante que se lleven a cabo.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Entonces, ha quedado claro que lo que se dio inicialmente fue una autorización provisional hacia un nudo que no tenía la capacidad para absorber; también entiendo yo que, en un primer momento, no habría mucho tráfico y ahora mismo es un centro potente. Siempre se le dijo desde 2001 que tendría que hacer la vía de servicio para la conexión con el nudo principal y que nosotros estamos abiertos. Entendemos que es un problema que hay que solucionar, pero que es el privado el que tiene que asumir el coste. En este caso parece ser que nos hemos puesto de acuerdo, señora diputada.

— **FECHA DESDE LA QUE TIENE EL MINISTERIO DE FOMENTO EN SU PODER EL PROYECTO DEL TRAMO MUROS DEL NALÓN-LAS DUEÑAS DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/049527). (Número de expediente: 181/001613).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la pregunta 181/001613, fecha desde la que tiene el Ministerio de Fomento en su poder el proyecto del tramo Muros del Nalón-Las Dueñas de la autovía del Cantábrico. Señora Castro, tiene S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: La pregunta, que está sin contestar también al día de hoy, al menos a mí no me ha llegado la respuesta, trae causa de una anterior que esta diputada había formulado en el mismo sentido, era exactamente la misma pregunta. O sea, yo había dicho el 22 de abril: Desde qué fecha tiene el ministerio en su poder el proyecto del tramo Muros del Nalón-Las Dueñas de la autovía del Cantábrico, y ustedes, como suele ser habitual, responden yéndose por las ramas, que el proyecto, que el retraso, pero no me dicen lo que les pregunto. Porque si un diputado pregunta desde qué fecha tiene el ministerio en su poder el proyecto del tramo equis, es desde qué fecha, y no es una declaración

de intenciones ni una parrafada filosófica que no dice absolutamente nada de lo que se pregunta. Porque no es que yo les pregunte en qué fecha van ustedes a inaugurar, que me pueden decir que no lo saben, es desde qué fecha tiene el ministerio un documento en su poder. No han sido capaces de contestarlo en abril, llegando la respuesta en septiembre, y esta diputada vuelve a formular la pregunta alegando que no recibió la respuesta a la pregunta realizada. Al día de hoy, desde el 19 de octubre hasta el 14 de febrero, sigue sin contestarse. Estos son los antecedentes que motivaron la pregunta.

¿Por qué no se responde en abril y tampoco en octubre? ¿Por qué hay que esperar un año, señora secretaria general, para tener una respuesta sobre en qué fecha se presentó un proyecto en el ministerio? ¿Cuándo van a comenzar las obras?, ¿van a comenzar en este año? Tenga usted en cuenta que ustedes mismos han anunciado el fin de las obras, que toda la autovía del Cantábrico en el territorio del Principado de Asturias estará en servicio en el año 2009. ¿Cree usted posible que este tramo, precisamente uno de los más complicados de la autovía del Cantábrico, vaya a finalizarse cuando en el año 2006 ni siquiera han licitado ustedes el proyecto? ¿Qué motivos hay para tantos retrasos? ¿Van a hacer nuevos modificados en las obras? Y, muy especialmente, reitero la pregunta: ¿desde qué fecha, día, mes y año, tiene el ministerio en su poder el proyecto del tramo Muros del Nalón-Las Dueñas?, solamente con que me diga un día, un mes y un año ya está respondida la pregunta, señora secretaria general.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): La señora diputada debía conocer cuál es la dinámica de funcionamiento porque tiene una buena información sobre cómo funciona el Ministerio de Fomento con el volumen de preguntas que nos hace. Yo le puedo contestar que el proyecto está aprobado con fecha 21 de noviembre de 2005. Ahora bien, en relación a desde cuándo tiene el proyecto el ministerio, le daré una información que quizá no le hayan dado en otros momentos.

El proyecto entra en el ministerio y se produce, según dicen los expertos, o bien una supervisión dinámica o bien una supervisión por fases. Hay un registro de entrada, hay una fecha en la que el consultor entrega el proyecto. ¿Está dado por bueno? No. En ese momento se produce un trabajo entre los técnicos del ministerio, la Dirección General de Carreteras y el consultor que redacta el proyecto, y se procede a esa supervisión por fases para llegar a la aprobación definitiva, y eso puede llevar, según la complejidad del proyecto, un tiempo. No voy a entrar en los detalles, que usted también conoce bien, sobre por qué se tuvo que reiniciar y modificar en abril de 2004 el anterior proyecto como consecuencia del informe negativo que hubo de Medio Ambiente, pero

lo que sí le puedo garantizar es que el proyecto se reelaboró con respecto al anteriormente existente, que se produjo una entrega por parte de la consultora del nuevo proyecto y que el proyecto está aprobado y en fase de supervisión desde el 21 de noviembre de 2005 y se va a licitar en breve. Creo que este proyecto está asignado a la Sociedad Estatal de Infraestructuras y Transportes Terrestres, y en el momento en que esté entregado a la sociedad, se licitará.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Hay que ver, todavía no me ha dado la fecha, pero es igual porque los asturianos la conocemos, señora secretaria general, los asturianos sabemos que, cuando el anterior Gobierno dejó las carteras ministeriales, en el Ministerio de Fomento se quedó presentado el proyecto; el proyecto se presentó antes de que ustedes tomaran posesión. Por lo tanto, todas esas cosas que hacen ustedes, que son maestros en distraer la atención, auténticos maestros en decir que existen problemas, que rechazan, que vuelven, que para adelante, que para atrás, que los expedientes, que los proyectos, que nuevas redacciones, que comisiones mixtas, etcétera, en eso son maestros, han provocado que dos años después de presentarse el proyecto en el ministerio, ustedes todavía no hayan sido capaces de licitar las obras, así de claro. Ustedes pueden llamarlo como quieran, pueden decir que la gestión de los anteriores cargos del Ministerio de Fomento fue desastrosa; díganlo, la gente ve otra cosa. Pueden decir ustedes que los proyectos los encargaban a las peores consultorías, que eran un desastre y que ustedes tuvieron que modificarlo todo, porque ustedes todo lo tienen que arreglar, pero la gente lo que sabe es que ustedes allí en donde tocan algo lo que hacen es estropearlo, retrasarlo y paralizarlo, eso al menos en Asturias lo sabemos.

Me dice usted que yo conozco muy bien la mecánica del Ministerio de Fomento. Pues no, no la conozco en absoluto, lo único que hago es preguntar. Y le quiero decir que he preguntado a los servicios de la Cámara y parece ser que es la primera vez en la historia de la democracia española que se celebra una comisión solamente para formular preguntas no respondidas en tiempo y forma, y es la Comisión de Fomento, y además, también es la primera vez que se celebra una sesión monográfica sobre una comunidad autónoma por incumplimientos de un gobierno, y digo incumplimientos porque, independientemente de que los hay, el primer incumplimiento es el no haber respondido en tiempo y forma a las preguntas realizadas por esta diputada. Por lo tanto, no conozco la mecánica del ministerio, ni la quiero conocer, lo único que quiero es que funcione el ministerio de acuerdo con las expectativas que había creado el anterior Gobierno para el Principado de Asturias, y supongo que para el resto de España, pero en Asturias, íbamos muy atrasados por el déficit de infraestructuras que habíamos padecido con los catorce años de gobierno

socialista; estábamos pendientes de que las cosas fuesen a mejor y teníamos una ilusión que ahora ustedes han defraudado.

El proyecto Muros del Nalón-Las Dueñas quedó redactado y listo para licitar por el anterior ministro, dato que interesada y torticeramente ocultan, y en él se incorporaba una alegación del Ayuntamiento de Cudillero. Pues bien, desde el ministerio se han empeñado en decir que el proyecto se encontraba en redacción, porque ustedes cada vez que dan un documento a los medios de comunicación con un *planning* de plazos dicen que está en redacción, y eso es mentira, eso es una tremenda mentira; lo que pueden decir es que han cambiado la redacción, pero tampoco lo dijeron, dijeron: en redacción; a ver si colaba. Y lamento, sinceramente, señora secretaria general, ser el Pepito Grillo que viene a esta Comisión a denunciar todos sus incumplimientos y a denunciar todas sus argucias para engañar a los ciudadanos. Insisto en que es una falsedad y una mentira el hecho de que estaba en redacción. Y usted, señora secretaria, lo sabe, prueba de ello es que esta pregunta, formulada casi hace un año, no ha sido respondida. Este es uno de los tramos más complejos de la autovía del Cantábrico, eso lo sabemos, y sabemos que esa complejidad ocasiona problemas a los redactores del proyecto y a los técnicos del ministerio que lo supervisan y examinan, pero es que han pasado dos años, señora secretaria general, y yo creo que en esos dos años ustedes lo que tenían que haber hecho era acelerar precisamente el tramo más complicado y más conflictivo de la autovía del Cantábrico, para ponerlo en marcha antes y poder inaugurarlo al menos cuando pretendía el anterior Gobierno. Por cierto, ese señor Cascos, al que ustedes tanto critican e intentan hacer ver que era un desastre, era el ministro que adelantaba las inauguraciones y puestas en servicio en algunos casos once meses, en otros, seis, y le digo los ejemplos por si acaso cree que me lo estoy inventando. La autovía Gijón-Villaviciosa se adelantó once meses; la autovía Onzonilla-Benavente, que para Asturias era muy importante, se adelantó seis meses; el ramal de la autovía del Cantábrico hacia el aeropuerto se adelantó tres meses. Ese es el ministro que se preocupaba de los problemas de los ciudadanos, y desde la llegada de su gobierno lo único que ha habido, al menos en Asturias, han sido retrasos, paralizaciones o supresión de obras.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Vamos a ir por partes. No sé si usted dice como mérito la singularidad de que se haga esta comparecencia exclusivamente para Asturias. En esto quizá haría un chiste: es como aquel que decía cuando veía su hijo iba con el paso cambiado: Qué bien. Todos van con el paso cambiado menos mi niño. Pues aquí, si todos estamos en otra honda, a ver

quién tiene el paso cambiado. Lo siento, pero es el recuerdo que se me ha venido en cuanto a la excepción, cuando se dice que es lo único. Bueno, a ver quién está aquí con el paso cambiado.

La obra del señor Cascos yo no la voy a juzgar, la han juzgado los españoles y la juzgará también a la larga la Historia, por lo tanto, yo ahí ni me voy a molestar en contestar.

He contestado a su pregunta, señora diputada, he contestado, pero si acaso volveré a ella. Efectivamente, el inicio de la redacción del proyecto de este tramo se dio el 16 de diciembre de 2002, pero como consecuencia de un informe desfavorable del Ministerio de Medio Ambiente de otoño de 2003, hubo que modificar el proyecto que se presentó, y es la fecha que le he dado anteriormente, el 15 de abril de 2004: ese modificado se produjo con celeridad. Por tanto, ¿que había un proyecto entregado con anterioridad? Probablemente sí. ¿Que ese proyecto respondía a la declaración de impacto ambiental? Pues yo no sé quién era maestro entonces en redactar proyectos contrarios a las declaraciones de impacto ambiental, no sé quién era maestro en esas actuaciones tan rápidos. Por tanto, es precisamente el no cumplimiento de una declaración del Ministerio de Medio Ambiente de otoño de 2003 lo que provoca el retraso y lo que lleva a tener que plantearse un modificado de la redacción del contrato para que, finalmente, el proyecto ya esté aprobado y supervisado, y sea la Sociedad Estatal de Infraestructuras y Transportes Terrestres la que va a licitar este proyecto en este año.

— **FECHA PREVISTA PARA LA APROBACIÓN DEL PROYECTO DEL TRAMO TÚNELES-LOS PONTONES DE LA VARIANTE DE PAJARES (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/034027).** (Número de expediente 181/001391.)

— **RAZONES QUE JUSTIFICAN LA DECISIÓN DE LA MINISTRA DE FOMENTO DE QUE EN LA LÍNEA DEL AVE LEÓN-GIJÓN SE COMPATIBILICE EL TRÁFICO DE VIAJEROS CON EL DE MERCANCÍAS, MIENTRAS QUE SOLO SERÁ PARA VIAJEROS DESDE LEÓN A MADRID (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/047948).** (Número de expediente 181/001565.)

— **NÚMERO DE ESTACIONES DE AVE PREVISTAS EN EL PRINCIPADO DE ASTURIAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/040654).** (Número de expediente 181/001593.)

— **PREVISIONES ACERCA DE REALIZAR EL TRAZADO DEL AVE DESDE POLA DE LENA A GIJÓN APROVECHANDO EL ACTUAL TENDIDO DE RENFE (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/040655).** (Número de expediente: 181/001594.)

— **PREVISIONES ACERCA DE LA FINALIZACIÓN DE LA REDACCIÓN DE LOS PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DE LOS TRAMOS ADYACENTES A LOS TÚNELES DE LA VARIANTE DE PAJARES, ASÍ COMO FECHA DE LICITACIÓN DE LAS OBRAS DE PLATAFORMA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/041103).** (Número de expediente 181/001597.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a una serie de preguntas agrupadas sobre el AVE. La 181/001391, fecha prevista para la aprobación del proyecto del tramo Túneles-Los Pontones de la variante de Pajares; la 181/001565, razones que justifican la decisión de la ministra de Fomento de que en la línea de AVE León-Gijón se compatibilice el tráfico de viajeros con el de mercancías mientras que sólo será para viajeros el de León a Madrid; 181/001593, número de estaciones de AVE previstas en el Principado de Asturias; la 181/001594, previsiones acerca de realizar el trazado del AVE desde Pola de Lena a Gijón aprovechando el actual tendido de Renfe; y la 181/001597, previsiones acerca de la finalización de la redacción de los proyectos de construcción de los tramos adyacentes a los túneles de la variante de Pajares, así como fecha de licitación de la obra de plataforma. Señora Castro, tiene la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor presidente, estoy frustrada porque tengo el paso cambiado; ahora, le puedo asegurar que el paso cambiado lo tengo en Madrid, pero en Asturias quien tiene el paso cambiado es el Ministerio de Fomento, con la señora ministra a la cabeza; eso que se sepa. Porque lo único que estoy haciendo en esta Comisión, independientemente del derecho que me asiste de reclamar las respuestas de la secretaria general, es defender los intereses del millón de asturianos, de todos ellos, no solamente de los que votaron al Partido Popular mayoritariamente el pasado 14 de marzo, sino de todos los asturianos a los que ustedes han frustrado todas sus expectativas.

Y, señor presidente, señora secretaria general, doy por formuladas las preguntas relacionadas con el AVE de Madrid a Gijón y Avilés a través de la variante de Pajares.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Agradezco la agrupación, pero también me crea un poco de confusión. Voy a ver si soy capaz de contestar.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria, a mí la agrupación se me ha pedido. Si usted no la quiere, hacemos pregunta por pregunta, como usted desee.

El señor **PRESIDENTE**: La agrupación es una propuesta del presidente.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Gracias, presidente, porque es verdad que algunas están muy relacionadas (**La señora Castro Masaveu: Ya, pero como voy con el paso cambiado...**) No se sienta frustrada, si además está triunfando en Asturias, o sea, que no se sienta frustrada.

La aprobación del proyecto del tramo Túneles-Los Pontones por la variante de Pajares. Quizás esta pregunta tenga relación con la anterior. La redacción del proyecto se terminó en el cuarto trimestre de 2005. En este momento está en fase de supervisión y de aprobación del proyecto, que el ADIF, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, prevé tener en el próximo mes. Así se contestó también a la pregunta más completa sobre el conjunto de los tramos adyacentes, de los cuales, éste es uno de ellos. Ya se contestó en su momento que de los cuatro tramos adyacentes a Pajares se iba a producir en breve La Robla-Túnel de Pajares. De hecho, después de la respuesta que se dio de que se iba en este sentido, ya el pasado 16 de noviembre de 2005 el Consejo de Ministros autorizó licitar las obras de plataforma del primero de los tramos antes señalados, es decir, La Robla-Túnel de Pajares. Esta licitación se ha producido ya el 28 de diciembre de 2005, por lo tanto, con los trámites necesarios para que una licitación se lleve a efecto, se prevé su adjudicación en el mes de marzo, y los otros tres tramos, en los tres meses siguientes.

La siguiente pregunta era con respecto al tema del tráfico mixto y el tráfico exclusivo. Creo que hay un error en su pregunta, porque se le envió el plano del PEIT que así lo recoge. El tráfico es mixto desde Valladolid, León y Oviedo, por lo tanto, no hay un tráfico exclusivo hacia León, sino que es el mismo tráfico mixto Valladolid-León-Oviedo. Creo que se le envió, pero yo tengo aquí copia del Plan Estratégico de Infraestructuras, si lo quiere.

Otra cuestión es si quiere que abramos un debate sobre las conveniencias o las ventajas de lo que es tráfico mixto y tráfico exclusivo. Por distender un poco a la Cámara, porque llevamos ya mucho rato, les contaré que el otro día, hablando con un periodista, me dijo que él entendía que el tráfico mixto es que iban a ir dos vagones de viajeros y dos vagones de mercancías. Quizá tengamos que hacer un ejercicio didáctico. (**Rumores.**) Qué quiere

que les diga, así fue la pregunta. (**El señor Ayala Sánchez: ¡Si no sabemos lo que es el tráfico mixto!**) No, no estoy hablando de la Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: No interrumpa, señor Ayala. Con el juicio de valor que todos tenemos, yo le podría contar muchas anécdotas sobre las altas prestaciones de la alta velocidad que me he encontrado, pero no viene al caso. Señora secretaria general, puede continuar.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): No esperaba que el señor Ayala se diera por aludido en este caso, estaba hablando de los periodistas.

El señor **PRESIDENTE**: No entren en diálogos. Señora secretaria, conteste a la pregunta y no conteste al señor Ayala, que no tiene formulada ninguna cuestión en esta Comisión y por lo tanto no tiene voz. Así que conteste su señoría.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): El tráfico es mixto desde Valladolid-León a Asturias, por lo tanto, la información que tenía la diputada no era la precisa, y creo que se le ha enviado copia del plano. No sé si tiene copia del PEIT, si no la tiene, con mucho gusto se la enviamos.

En relación a las estaciones, la respuesta que se le ha dado a la señora diputada es que todavía no es el momento. Estamos en el estudio informativo para determinar la ubicación de las estaciones de la alta velocidad en Asturias.

Lo mismo se le ha contestado con respecto a si se va a aprovechar el trazado actual de Renfe, ya que tenemos que ir cambiando hacia ADIF porque Renfe ya se queda como una operadora. En cambio, no sabemos, cuando habla de informes de los expertos, a qué hace referencia. Este es otro de los casos en donde entendemos que no había precisión en la pregunta de la señora diputada como para poder responder.

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

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria, tenga usted en cuenta que usted es una persona técnica del Ministerio de Fomento. En cuanto a las precisiones a las que usted se refiere, le diré que yo hablo para los ciudadanos, no hablo para los técnicos. Efectivamente, quizá en alguna ocasión no emplee el término adecuado, técnicamente hablando, que ustedes desearían, pero a mí lo que me importa es que me entiendan los asturianos, y le aseguro que me entienden perfectamente, lo que no entienden es cómo actúan ustedes.

De la respuesta se puede deducir que ustedes no hacen previsiones ni planifican. En el Ministerio de Fomento,

señora secretaria general, lamento decírselo, se trabaja poco y mal. Por otra parte, es lógica esta actitud teniendo en cuenta que ustedes siempre estuvieron en contra de la construcción de esta infraestructura, que es imprescindible para el desarrollo del Principado de Asturias y para su comunicación con la meseta. Prueba de lo que estoy diciendo es que nada más llegar a su cargo, la señora ministra ordenó la primera paralización, con la excusa de que no le gustaba licitar proyecto y obra en un mismo acto administrativo. Lo que consiguió con una nueva licitación separada y desdoblado uno de los tramos en dos fue algo lógico y muy sencillo de comprender, que es encarecer el proyecto en el 137 por ciento y, además, detraer 478 millones de euros de esta infraestructura, es decir, quitarnos a los asturianos 400 millones de euros comprometidos con la región y que al día de hoy no sabemos adónde fueron a parar, aunque, como es lógico, todos nos lo imaginamos y está en todas nuestras mentes.

Otro hecho lamentable es la falta de coordinación y previsión del ministerio y su titular para que la obra se lleve en paralelo, es decir, avance en las vertientes asturiana y leonesa al mismo ritmo. Aquí tampoco se trabaja adecuadamente, incluso la puesta en marcha de la tuneladora, que por fin estaba prevista para el día 28 de enero, sigue sin comenzar sus trabajos. No sabemos tampoco si este hecho se debe a que el señor Zapatero sigue con los retortijones que le impidieron asistir a la puesta en marcha de la tuneladora el día 28 de enero. Quizás esta sea la causa de la no asistencia, pero creemos que no será la causa de que la tuneladora que el 28 de enero tenía que entrar en funcionamiento no lo haga. Y ayer también, curiosamente, me ha llegado una respuesta, después de seis o siete meses, en la que se me dice que se pondrá en marcha en el primer trimestre del año 2006. O sea, que todavía, a lo mejor, nos quedan cuarenta y tantos días para que se ponga en marcha la tuneladora, que en principio se iba a poner el día 28 de enero con la llegada triunfal del señor Zapatero y la señora ministra. Sin embargo, en la zona leonesa han tenido mucha más suerte y allí la obra al menos está en marcha y funciona con un cierto ritmo. La disculpa dada es la nieve. ¿Pero acaso, señora secretaria general, no nieva en la vertiente leonesa? No den disculpas que no se puedan creer, porque, sinceramente, yo creo que nevará igual o más en la vertiente leonesa que en la asturiana.

Es preciso diseñar el trazado del AVE hasta Gijón, no por capricho del Partido Popular, sino por el bien de los municipios a través de los cuales va a discurrir el trazado, y tienen que hacer una planificación urbanística adecuada a las necesidades. Y usted sabe tan bien como yo que los procedimientos administrativos de esta índole son excesivamente lentos. ¿Es realmente prematuro, como ustedes dicen en las contestaciones que han dado a mis preguntas, conocer las posibles estaciones que esta línea de AVE va a tener en Asturias? ¿No comprende, señora secretaria general, que también en este caso los ayuntamientos de las localidades que se vayan a ver

beneficiadas tienen que actuar urbanísticamente? ¿Cuál es el cambio anunciado el 10 de febrero de este año que obliga a expropiar 304.000 metros cuadrados más en el municipio de Pola de Lena y que hemos conocido por los medios de comunicación la semana pasada? ¿Por qué esta falta de previsión? ¿No tuvieron tiempo en veintidós meses para hacerlo? ¿Vamos a tener que soportar un nuevo retraso? Aunque ustedes digan que no afectará al presupuesto ni al plazo de ejecución, no hace falta ser muy agudo para saber que esto es falso. Así que, por favor, no nos engañen más, porque ya está bien, señora secretaria general. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

En su trazado asturiano, incluida la variante de Pajares, el AVE tendrá 133 kilómetros de recorrido, y desde que finaliza la variante, 50 kilómetros; para los otros 83 ustedes no tienen nada de nada, ni recorrido, ni estaciones, ni trazado, nada, señora secretaria general. Y con esto lo que tenemos garantizado los asturianos es que el AVE no entrará en funcionamiento en el año 2010, como había previsto el Partido Popular, aunque, curiosamente, quizá por un baile de fechas, el señor Zapatero ha anunciado que se inauguraría en el año 2009. Ojalá sea así, pero creo que lo tenemos muy crudo.

Además, el futuro AVE de Asturias necesita entre Pola de Lena, Gijón y Avilés un trazado nuevo distinto de los actuales sistemas ferroviarios. La ejecución de la planificación contenida en el PEIT 2000-2007 puso en marcha las obras del trazado Madrid-Valladolid y del túnel que cruza la cordillera entre Pola de Gordón y Los Pontones, y se redactaron también los proyectos de algunos tramos, mientras que otros, aquellos que no quedaron redactados por el Gobierno del Partido Popular y que al día de hoy no han visto la luz, siguen siendo una incógnita —y me temo que lo serán por mucho tiempo porque ustedes no creen en esta obra—, y entre ellos está el tramo entre Pola de Lena, Gijón y Avilés.

Hasta la llegada al gobierno del Partido Socialista y hasta la redacción del PEIT, las previsiones eran muy distintas. Hoy ha quedado recogido en su PEIT que el tráfico sea mixto, es decir, de viajeros y mercancías. Ustedes han cambiado las previsiones del Partido Popular de que el tráfico fuese única y exclusivamente de viajeros, lo han cambiado en el PEIT, y ésa es su grave responsabilidad, porque esto representa un notable empeoramiento de las condiciones, ya que antes las previsiones eran que el tráfico fuese únicamente de pasajeros.

El pronóstico de los expertos es que este hecho augura una compleja explotación ferroviaria que amenaza las previsiones de la alta velocidad. Si no me corrige usted, desde Madrid hasta Gijón y Avilés habrá tramos sólo de viajeros (lo ha dicho, desde Madrid a Valladolid será sólo de viajeros) y otros, como los asturianos, serán mixtos. De esta forma convivirán una red de alta velocidad de ancho europeo y una red convencional de ancho Renfe, o ADIF, lo que usted quiera, llámelo como quiera. Los ciudadanos entienden mucho mejor lo de Renfe porque

lo de ADIF no tienen ni idea de lo que es ni les importa, porque con lo mal que funciona, para qué lo quieren saber. Saben lo que es Renfe que es adonde van a coger el tren. Por la red convencional de ancho Renfe discurren los trenes de mercancías, siendo el único tramo el de León, Gijón y Avilés, en el que parece que se tratarán de compatibilizar ambos tráficos.

¿Qué más nos puede decir sobre todo esto, señora secretaria general? Aunque ya nos ha adelantado algo, supongo que dejará para la réplica alguna cuestión que pueda darnos un poco de luz. ¿Habrá un trazado nuevo desde Pola de Lena, Gijón y Avilés? Tenga usted en cuenta que, de no haberlo, estaríamos hablando de meter la alta velocidad por el trazado actual que es del siglo XIX —no sé si usted lo conoce, pero es un trazado del siglo XIX—, demasiado para una infraestructura tan antigua. En ninguno de los trazados de alta velocidad en obras actuales se plantea esta posibilidad. Ni en Barcelona, ni en Zaragoza, ni en Valencia, ni en Málaga, ni en Murcia, ni en Cádiz, ni en Valladolid, ni en Alicante, ni en La Coruña, ni en Vigo, ni en Bilbao, ni en San Sebastián, ni en Vitoria, ni en Zamora se han compatibilizado los trazados antiguos con los actuales, incluso existen ambiciosos proyectos de estaciones de AVE en zonas que van más adelantadas que la nuestra, quizá porque a ustedes les interesa más.

¿Por qué, si en el resto de España las cosas están claras, en Asturias hay tantas dudas? ¿Seguirá quedando la entrada de Asturias asociada a un descenso brusco en la velocidad? Encontrar la solución para el tramo Pola de Lena, Avilés y Gijón no supone un reto mayor, en una región acostumbrada a los túneles, que en los accesos de Málaga, Tarragona o Barcelona. La diferencia es que Cataluña es Cataluña, Málaga es la tierra de la ministra y Asturias es una pobre región del norte de España que a los socialistas les importa muy poco...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señora Castro, vaya terminando.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Voy terminando, señora presidenta, poquito me queda.

En cuanto al impacto paisajístico y ambiental que puede usted darme como disculpa, le tengo que advertir que existen técnicas modernas para tratar márgenes y taludes, y sobre todo con la utilización de túneles y viaductos que eviten la recurrencia a los grandes desmontes que alteran las laderas y desestabilizan y destruyen la vegetación, modificando así la baja calidad del paisaje y compartimentando artificialmente el territorio. Estas técnicas no son nuevas, señora secretaria general, no tienen ustedes que inventar nada, estas técnicas son las que se utilizan en los países montañosos europeos más desarrollados.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Sobre la carencia de

planificación también está la señora diputada con el pie cambiado. Hay un Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes que ha sido aprobado por este Gobierno, presentado en distintos foros, que tiene el reconocimiento social, político y de los sectores empresariales. Y me cuesta mucho trabajo pensar que la señora diputada no conozca la planificación rigurosa, consensuada, transparente y con información pública que este equipo ha emprendido en los primeros seis meses de gobierno y aprobado, luego, en los otros seis. Por lo tanto, esa tendencia a hablar de paralización, de falta de actuación del ministerio o de este Gobierno es difícil de compartir por aquellos que conocen lo que el ministerio y el Gobierno están haciendo. Planificación, por tanto, toda, planificación ambiciosa, planificación con un horizonte a 2020. La ausencia de planificación es cuando se plantea realizar un túnel en medio, que va de ningún sitio a ninguna parte. Y, desde luego, nuestro objetivo es conectar la variante de Pajares con la meseta y con Gijón, pero lo que no tiene mucho sentido es empezar la casa por el tejado, como se ha hecho en algunas actuaciones del anterior gobierno que no conectaban con una radiación continua desde el centro hacia la periferia. La voluntad de este Gobierno de asumir la obra hasta Gijón está establecida en el PEIT, perfectamente establecida, y hay un diseño de gobierno y de Estado para llevar la alta velocidad a todo el territorio nacional. Por lo tanto, no hay abandono de ningún territorio, sino que los objetivos que están planteados en el PEIT de cohesión territorial están perfectamente identificados con esta apuesta de gobierno y de Estado de llevar la alta velocidad a todo el territorio peninsular y extender esa red de infraestructura de alta velocidad hasta 10.000 kilómetros.

En relación con el tráfico mixto y el tráfico exclusivo, puesto que ya veo que algunos diputados no entienden la broma, no entraré en más bromas, pero lo que quiero decir es que aquí hay un debate también de fondo, porque usted entiende que el tráfico exclusivo es el bueno y que el tráfico mixto es el malo. Eso lo ha dicho usted cuando dice que hemos sustituido el tráfico exclusivo por el tráfico mixto. Este Gobierno ha hecho una apuesta clara, y está bien explicada, y le reitero que, si quiere, podríamos tener un debate sobre tráfico exclusivo y tráfico mixto. Sería un debate de fondo, y parece que el señor Ayala lo comparte, sobre los anchos y sobre los tráficos, porque creo que hay un error de entendimiento. Nosotros estamos diciendo que vamos a extender los beneficios del ancho europeo, el ancho UIC, tanto para viajeros como para mercancías. He creído entender, y si lo he entendido mal, pues usted me lo dice, que decía mercancías, tráfico mixto, ancho Renfe —ahí se sigue utilizando la expresión ancho Renfe—, así lo he creído entender a la señora diputada. **(El señor Ayala Sánchez: No, no.)** Por lo tanto, nosotros hemos dicho, incluso la ministra lo ha dicho en alguna intervención, que aquellos proyectos de tráfico exclusivo que eran irreversibles por el nivel de desarrollo de los proyectos se han mantenido,

como es el eje que va hacia Galicia, pero nuestra apuesta es el tráfico mixto, nuestra apuesta es la intermodalidad, nuestra apuesta es la interoperabilidad de la red... (El señor Ayala Sánchez: No tiene nada que ver.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Le pediría, señor Ayala, que no interviniera en el debate.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): En el PEIT se identificaba claramente una red de tráfico mixto que, partiendo de Madrid, pasando por Ávila y llegando a Valladolid, distribuye también tráfico mixto hacia el noroeste.

Es un debate importante, y si yo hacía la referencia anteriormente al periodista es porque entiendo que culturalmente hay sectores —no aquí, en la Cámara— que no entienden la apuesta que se está haciendo. La apuesta es, por lo tanto, por extender la alta velocidad a todo el territorio español, la apuesta es por la interoperabilidad de la red española con la red europea en ancho internacional, la apuesta es por llevar el tráfico de mercancías también al ancho UIC y la apuesta es por hacer compatibles ambos tráficos, puesto que la carga de tráfico que actualmente existe en la red ferroviaria española permite esa compatibilidad en los horarios, con una gestión ferroviaria adecuada. Esto por lo que a este tema hace referencia.

Señora diputada, nosotros estamos haciendo los estudios informativos. Ha dado también la impresión de que nosotros fuéramos a mantener la red, y una cosa es el trazado y otra cosa es la traza, por lo tanto, al decirle que se determinará en el estudio informativo el nuevo trazado, pues se determinará en el estudio informativo. Y precisamente nosotros somos conscientes de que estamos haciendo una modificación de una red ferroviaria del siglo XIX a una red ferroviaria del siglo XXI y de que los trazados, los recorridos, las distancias, las velocidades, las pendientes tienen que ser adaptados a las necesidades del siglo XXI. Por lo tanto, crear esa confusión de que se va a utilizar un trazado antiguo y que se va a mantener en Asturias está muy lejos, muy lejos de las pretensiones del ministerio, de la modernización y de la interoperabilidad de toda la red. Por lo tanto, en estos momentos...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señora secretaria, vaya terminando.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Voy terminando.

En estos momentos, claro que tenemos previsiones, claro que estamos planificando y claro que va a estar en los tiempos comprometidos lo que se ha ido planteando. Por lo tanto, yo creo que los dos debates, el de tráfico exclusivo-tráfico mixto y el de los soterramientos, me parece que son importantes a mantener para que las cosas queden claras y ver dónde está el interés general en esas actuaciones.

— **ESTUDIOS, INICIATIVAS O ACTUACIONES REALIZADAS PARA LLEVAR A CABO LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA DEL AVE DEL CANTÁBRICO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/040629). (Número de expediente 181/001580).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos a la pregunta 181/001580, estudios, iniciativas o actuaciones realizadas para llevar a cabo la infraestructura ferroviaria del AVE del Cantábrico. Señora Castro, tiene la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Seguimos con el AVE, en este caso con el AVE del Cantábrico, sobre el cual he recibido una pobre respuesta que dice que: a la fecha, el corredor interesado se encuentra en fase de redacción del correspondiente estudio informativo. Ya lo sabíamos, simplemente lo que quería saber era si ustedes tenían algún proyecto, si estaban estudiando este tema. Y, en cualquier caso, manifestar, puesto que estamos hablando del AVE tanto hacia la meseta como hacia el Cantábrico, que hay que tener en cuenta que las previsiones del anterior Gobierno era conectar esas líneas de AVE, porque a lo mejor no se les ocurre.

Por otra parte, lamento muy profundamente que, a la vista de las manifestaciones anteriores de la señora ministra, quizá pudiéramos estar hablando de que la obra de la variante de Pajares se retrasa en el tiempo hasta el año 2020. Usted así nos lo ha insinuado, ha venido a decir que no hay prisa, que su plan llega al año 2020. Esperaremos a que vuelva el Gobierno del Partido Popular, que será pronto. Doy por formulada la pregunta, señora presidenta.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): No diga lo que yo no he dicho. Nosotros tenemos un plan con un horizonte temporal que llega a 2020, y así es efectivamente. Lo que he dicho es que nosotros tenemos que garantizar la conexión desde la meseta hasta Gijón, el recorrido completo, porque tiene poco sentido hacer una actuación en medio, que efectivamente es necesaria para la conexión, pero que por sí misma no lleva a ninguna parte. Así que nuestra pretensión, nuestra voluntad de hacer el AVE a Asturias es completa.

Generalmente soy una persona tranquila, pero le pido, en sus intervenciones, respeto por mi trabajo y nuestra actuación. ¿A dónde va esa declaración de que a ustedes esto, a lo mejor, ni se les ocurre? Todos somos ya muy mayores para estar diciendo aquí esas cosas, salvo que se hable para la galería. Mire usted, nosotros estamos trabajando, hemos hecho un plan de infraestructuras, estamos haciendo unos planes de desarrollo sectoriales

tanto en carreteras, como en ferrocarriles, como intermodales, los cuales se irán conociendo sucesivamente, y nosotros estamos trabajando para España. Y decir que a nosotros ni se nos ocurre conectar el AVE de la meseta con el del Cantábrico a mí, personalmente, me parece un insulto, por lo menos a mi trabajo, y no diré a mi inteligencia.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria general, no es mi intención insultarla, por lo tanto, si a usted eso le insulta, pues le ruego que disculpe esas palabras y estoy dispuesta a retirarlas, pero tiene usted que comprender que, a la vista del maremágnum de problemas del Ministerio de Fomento que existen en Asturias, yo tenga que pensar que a lo mejor no se les ocurre, no a usted personalmente, pero, sinceramente, señora secretaria general, la situación no es para menos, y me parece que todavía soy muy suave con las cosas que digo. Del tema que nos ocupa no me ha dicho ni una sola palabra en su primera intervención e, insisto, le pido disculpas y retiro mis palabras si es que para usted han sido un insulto, pero espero que no me vuelva a contestar con lo mismo sino que me diga, por ejemplo, en qué fecha está prevista la finalización del estudio informativo del AVE del Cantábrico, en qué fecha fue en la que se inició y fecha en la que se prevé que se produzca la licitación del proyecto. Porque permítame que le diga que no nos podemos fiar de ustedes tampoco en este caso, y no nos podemos fiar porque ustedes no recogieron este proyecto en su programa electoral, y cuando, en enero de 2003, el ministro Álvarez Cascos lo anunció, las críticas socialistas fueron terribles, pues consideraban que no era una prioridad y que no debía de hacerse este AVE de la cornisa cantábrica. Para el Partido Popular, sin embargo, constituía y constituye una decisión histórica, pues será el eje que desarrolle a la cornisa cantábrica y que vertebre el norte-noroeste y nos comunique con el país francés que tenemos al otro lado de los Pirineos. Además, le voy a decir una cosa. Resulta sorprendente, pero existe un precedente de un gobierno socialista asturiano en el que, en el año 1985, el señor Pedro de Silva, por aquel entonces presidente del Principado, propuso al Gobierno de Felipe González que se llevase a cabo este proyecto, y propuso que se hiciese una conexión —no se contemplaba Galicia en aquel entonces— desde Asturias hasta Irún. Pues bien, en aquel momento el Gobierno de Felipe González rechazó este proyecto, al igual que rechazó también la variante de Pajares. Así que ya ve usted que motivos no me faltan para sospechar que tan escueta respuesta es demostración del escaso interés por dar al norte-noroeste español una solución de futuro con rapidez y eficacia.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Lo que no acabo de

entender es por qué tanta crispación, por qué tanta fatalidad en presentar las actuaciones que se están haciendo en Asturias, cuando usted sabe sobradamente que se están haciendo grandes avances en la ejecución de las infraestructuras en Asturias y en las inversiones del Gobierno. Creo que negar la evidencia, señora diputada, no conduce a nada, no conduce a ninguna parte tampoco. Entonces, no entiendo ese discurso de la fatalidad en un territorio que se está viendo beneficiado por un volumen de inversiones muy potente por parte del Gobierno de la nación. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Nuestro plan, ya se lo he dicho y se lo reitero, es un plan completo, es un plan que ha contemplado las necesidades del territorio peninsular español en materia ferroviaria, que es lo que ahora mismo nos ocupa, hasta 2020, y la red que está dibujada es una red en la que el Gobierno está comprometido con su ejecución. Por lo tanto, ninguna duda, con el compromiso del Gobierno para desarrollar el PEIT. Y lo que espero es que cuando el Partido Popular llegue al poder cumpla rigurosamente, punto por punto, el PEIT que este Gobierno, como un proyecto de Estado, ha planteado, pero, mientras tanto, nosotros estaremos en el poder mucho tiempo para ejecutarlo.

— **PREVISIONES ACERCA DE LLEVAR A CABO LA DENOMINADA RONDA NORTE DE OVIEDO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/033994). (Número de expediente 181/001394.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta 181/001394, previsiones acerca de llevar a cabo la denominada Ronda Norte de Oviedo. Señora Castro, tiene la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: En su respuesta, el ministerio afirma que va a proponer un plan de movilidad sostenible para Oviedo y su entorno metropolitano y que, partiendo de este contexto, se tomará la decisión sobre las condiciones en que pueda ejecutarse la Ronda Norte de Oviedo. Señora secretaria general, mucho me temo que, al ritmo en el que trabaja la señora ministra, el plan propuesto sea un plan más o, mejor, que el plan que se vaya a proponer quedará en eso, en una posible propuesta, una vez más, de buenas intenciones, teniendo en cuenta que en los Presupuestos Generales del Estado, que es lo que verdaderamente vale, ya no existe partida presupuestaria alguna para este necesario proyecto porque ustedes la han suprimido por falta de voluntad política de solucionar, como ya hemos visto, los problemas de los ovetenses. Y a la vista de que su ambicionado proyecto de ganar la alcaldía de Oviedo en el año 2007 está muy lejos de la realidad y es a todas luces inalcanzable, sabe usted perfectamente, señora secretaria general, aunque no le guste reconocerlo en este acto y probablemente no lo reconozca, que las rondas exteriores

de las ciudades son competencia estatal, y, sin ir más lejos, Gijón y Avilés son dos ejemplos para la región que yo en este momento le puedo citar.

La pregunta que le formulo es: ¿van a acometer la Ronda Norte o Noroeste —me da igual el nombre— de Oviedo? ¿Sí o no?

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): La señora diputada no debe de tener dudas en el sentido de que, como se le ha dicho también en la respuesta que nos ha citado, el estudio informativo está redactado y está pendiente de declaración de impacto ambiental.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Ya lo sé, señora secretaria, ya sé que el estudio informativo está redactado, ¿pero ustedes qué han hecho en veintidós meses? O sea, ¿van a llevar cabo la obra de la Ronda Norte?, ¿sí o no?, por favor, dígamelo así. Porque también en otras ocasiones había estudios informativos redactados, como, por ejemplo, la autovía del Sella, respuesta que no le toca a usted, sino al señor secretario de Estado, y la han suprimido con todos los trabajos realizados y con los estudios informativos hechos. O sea, ustedes se pasan por el arco del triunfo, señora secretaria, los estudios informativos y lo que sea, hacen lo que les interesa en donde les interesa y porque hay un gobierno que les exige. Y si en Cataluña no estuviese Esquerra Republicana de Catalunya, Izquierda Unida y el señor Maragall presionándoles a ustedes, pues no harían nada en Cataluña, y como en Asturias tenemos la tremenda desgracia de tener un gobierno temeroso del poderío del señor Zapatero y que está permanentemente de rodillas, pues aquí me tiene usted dando la cara. Pero es que yo no puedo, señora secretaria general, consentir que todos los planes de Asturias se paralicen, se retrasen o constituyan un auténtico desastre para la región, ¿no lo comprende?

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Tengo que insistir en lo mismo. Le he contestado a la pregunta que usted ha hecho. Nosotros estamos pendientes para la ejecución de la Ronda Norte de Oviedo de la declaración de impacto ambiental, por tanto, no sé qué duda le cabe a la señora diputada al respecto. Yo no sé si muchos de los retrasos de los que usted está hablando son retrasos acumulados en períodos anteriores, ése es el problema que tiene en algunos casos Asturias, que los retrasos están acumulados de períodos anteriores, y nosotros estamos sacando adelante un volumen enorme de proyectos.

La verdad es que, señora diputada, cuando el nivel de insultos llega a este nivel, pierde credibilidad. Hacer insultos uno tras otro al presidente del Gobierno, ahora al presidente de Asturias, personas que no están presentes en el acto, y en ese tono, pierde toda credibilidad. Cuando alguien hace una cosa mal y se le dice, se puede reaccionar, pero cuando es tal el volumen de acusaciones, de denuncias, de descalificaciones, se podría hacer referencia a eso de que viene el lobo y no se le hace caso.

En relación también a la Ronda Norte de Oviedo, el Gobierno ha puesto en marcha es un plan de infraestructuras que toca muchos aspectos, y ustedes no han tenido no sé si la curiosidad o el interés de entrar en el detalle y en la profundidad del mismo. Nosotros hemos planteado en el Plan estratégico de infraestructuras y transporte que las actuaciones urbanas y metropolitanas deben de resolverse conjuntamente con las administraciones afectadas en un ámbito que nosotros denominamos, y así también lo hace el Grupo E-14, planes de movilidad sostenible para las áreas urbanas o metropolitanas. Es más, debo decirle que en este caso ha sido la consejería asturiana correspondiente la que ha solicitado al ministerio (por lo tanto, debo defender también su actividad, su proactividad en este sentido, porque no es sino la consejería quien lo ha planteado) la constitución de un grupo de trabajo sobre la movilidad sostenible para la región central o la ciudad Astur, como a algunos de esos expertos les gusta llamar en Asturias, es decir, la movilidad del conjunto del área central asturiana, donde entiendo que se mueve el 80 por ciento de su población. En ese ámbito estamos trabajando con la consejería que lidera, entiendo yo, las relaciones también con sus ayuntamientos. Que las actuaciones en los ámbitos metropolitanos sea competencia del ministerio, o sea competencia de la comunidad autónoma, o sea competencia del ayuntamiento es un tema que no siempre es fácil de dilucidar, y en la voluntad de corresponsabilidad y coordinación con otras administraciones, éste es en el ámbito específico donde tenemos planteadas estas actuaciones. Por lo tanto, tiene todo el sentido que la Ronda Norte o la Ronda Oeste de Oviedo, según la llamen unos u otros, forme parte de este análisis de la movilidad global y no la construcción de infraestructuras per se, que simplemente genera mayor demanda, mayores tráfico y, probablemente, mayor contaminación.

— **FINALIZACIÓN DE LAS AUTOVÍAS DEL CANTÁBRICO Y DE OVIEDO-LA ESPINA, ASÍ COMO DE LA VARIANTE DE PAJARES (AVE DE ASTURIAS) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/034034). (Número de expediente 181/001390.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta 181/001390, finalización de las autovías del Cantábrico

y de Oviedo-La Espina, así como de la variante de Pajares (AVE de Asturias). Señora Castro, tiene la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Doy por formuladas las preguntas.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Yo reitero la respuesta que se le dio a la diputada. Entiendo que va referida en este caso específicamente a la autovía del Cantábrico y la autovía de La Espina, que son actuaciones que cuentan con el máximo respaldo presupuestario. Ella misma acaba de manifestar el interés que el Gobierno ha tenido por Asturias en los presupuestos y en la ejecución presupuestaria de 2005 y en el presupuesto de 2006.

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

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria general, si usted considera que el que yo denuncie los retrasos y las paralizaciones de las obras en Asturias es un insulto, más insulto tengo que considerar yo la respuesta que me han dado. Ustedes dicen que el Ministerio de Fomento, dado el estado en el que se encontraban las actuaciones interesadas al inicio de la legislatura... Como si todo fuese un desastre. Eso es un insulto porque es falso, absolutamente falso. Por lo tanto, vamos a los hechos.

Usted habla de las partidas presupuestarias. Las partidas presupuestarias son las que son, y ustedes en el año 2004, nada más llegar al Gobierno, han detraído 478 millones de euros, que son muchos miles de millones de las antiguas pesetas, de la obra de variante de Pajares. En los presupuestos para el año 2005, y aprobados a finales del año 2004, como ustedes no ejecutaron una serie de obras, paralizaron obras, arrastraron el dinero al año 2005, y en estos presupuestos, en los del año 2006, más de lo mismo. Ustedes arrastran lo que no gastan —y estoy hablando para que se entienda, no estoy hablando con términos técnicos porque no me interesan los términos técnicos, señora secretaria general, yo hablo para las personas, no para los técnicos—, ustedes arrastran las cantidades a los presupuestos y luego dicen que las cantidades aportadas a la comunidad autónoma son muy superiores en no sé cuántos millones de euros. Además, tenga usted en cuenta que el incremento en los Presupuestos Generales del Estado para Asturias se debe a la obra de ampliación del puerto del Musel. Porque si usted descuenta de la cantidad total que va destinada a Asturias en el año 2006 la del puerto del Musel, verá que los presupuestos han bajado un 5 por ciento, a pesar de todas las cantidades arrastradas del ejercicio anterior.

En esta misma Comisión y en la Junta General del Principado se aprobaron una serie de iniciativas por las que se solicitaba al ministerio la elaboración de un calendario con los plazos de ejecución de las grandes infraestructuras que el anterior Gobierno del Partido Popular puso en marcha. Sin embargo, no se da en ese documento ninguna fecha de puesta en servicio definitiva de las tres infraestructuras citadas (autovía del Cantábrico, autovía de Oviedo-La Espina y variante de Pajares) y que supondrán un impulso definitivo para el crecimiento de la estabilidad y el empleo en el Principado de Asturias. Es, por lo tanto, un calendario muy especial el que ustedes hacen; hacen calendarios en los que ponen las fechas que les parecen y cuentan lo que quieren contar.

Con la variante de Pajares de alta velocidad, Asturias se pondrá a la cabeza en materia ferroviaria, ya que conectará con Madrid en dos horas y media, lo que supone un importante salto para el transporte de viajeros desde Asturias a Madrid, y hoy sabemos que también de mercancías; aunque no sabemos lo que va a suceder cuando las mercancías lleguen a Valladolid y la línea no continúe hasta Madrid. Tendrán que quedarse en Valladolid y ya veremos quién va a recogerlas, si va alguien a recogerlas. Esa es la magnífica planificación que llevan ustedes a cabo. Dicho esto, conviene recordar que uno de los primeros actos de la señora ministra fue paralizar esta obra, insisto, ya que no adjudicó las ofertas y volvió a sacar el proyecto a licitación. Ya le hablé de lo que había supuesto esto, pero quiero insistir en que se detrajeron 470 millones de euros de los presupuestos de Asturias. Estos retrasos se produjeron también en las dos autovías, en la del Cantábrico y en la de Oviedo-La Espina. Nada más iniciar el mandato ministerial, la señora ministra comenzó a anunciar retrasos en las obras. Y en tres tramos de la autovía, los que iban desde la Y, la A-66, hasta el aeropuerto en concreto, se estaba trabajando a tres turnos; se suprimieron los tres turnos y se empezó a trabajar con uno solo, y ésa es la segunda actuación de la ministra para Asturias.

A medida que los meses transcurren, nuevos retrasos —con pretextos pobres, estúpidos, lamentables y, en ocasiones, sin ni siquiera fundamento— se van anunciando. Sin ir más allá, ha tenido usted mala suerte, porque el pasado día 8 de febrero, la semana pasada, el delegado del Gobierno (los anuncios de retraso ya no los hace el ministerio, ahora es el delegado del Gobierno el que va allí a dar la cara) anunció que los tramos Soto-Muros de Nalón, cuya puesta en servicio el Partido Popular tenía anunciada para el 31 de marzo de 2005 y que la ministra, al poco de llegar al ministerio, retrasó a noviembre del año 2006, va a tener un nuevo retraso; que el tramo Cadavedo-Querúas, previsto para diciembre de 2005 por el anterior Gobierno del Partido Popular y que la ministra retrasó a octubre de 2006, tiene también un nuevo retraso; que Querúas-Otur, previsto para el 24 de febrero del año 2006 y que la ministra retrasó, al igual que el tramo Ballota-Cadavedo, van a tener un nuevo retraso; y que la variante de Navia, prevista su inaugu-

ración para mayo del año 2005 y que la ministra retrasó a junio de 2006, no verá la luz probablemente hasta el año 2007. Todos estos tramos de la autovía del Cantábrico van a sufrir un nuevo retraso de entre seis y siete meses, según el delegado del Gobierno, al igual que la segunda calzada de Llera-Grado en la autovía de Oviedo-La Espina, que en septiembre de 2005 debería estar finalizada.

Señora secretaria general, ¿usted cree que es un insulto que yo le mencione a usted estos retrasos? Los ha anunciado el delegado del Gobierno y será porque ustedes le han pasado la chuleta, como le han pasado la chuleta al alcalde de Pola de Siero para que saliese con el tema de los accesos a Parque Principado. Si en eso nos las sabemos todas. O sea, si usted considera que esto son insultos, lo siento mucho, la estoy insultando a usted y, además, gravísimamente, porque estoy denunciando unos retrasos que, además, ¿sabe usted cómo se justifican? Probablemente lo sepa, no sé si comparte la idea, pero es que la ministra ahora ha decidido que todos aquellos tramos de autovía en Asturias que tengan modificados, y supongo que en el resto de España (porque no seremos nosotros los únicos que vayamos a pagar los platos rotos de la señora ministra cada vez que se le ocurre que haya un retraso o necesita dinero para llevar a no se sabe dónde, aunque todos sabemos adónde), van a ser paralizados. Esos retrasos, insisto, esas nuevas paralizaciones, esa mala gestión del ministerio (ahí van los insultos, lo que usted considera insultos y yo considero que son tristes realidades ya que estaría encantada de decirle a usted lo bien que lo hace) se justifican porque la señora ministra ha decidido que ahora todos aquellos tramos de autovías o de obras que tengan modificados se van a paralizar hasta que los modificados estén aprobados. Si eso es así, apaga y vámonos. Eso es así en Asturias, ya lo sabemos, y de momento en estos tramos, pero como va a haber más modificados porque, por ejemplo, en el tramo Muros de Nalón-Las Dueñas estoy segura de que van a hacer un modificado, aunque no sepan qué es lo que quiere el alcalde de Cudillero, que me ha dicho que no lo saben, que lo desconocen, va a suponer un nuevo retraso más para Muros de Nalón-Las Dueñas, que recuerdo que estaba listo para licitar en la mesa del despacho de la señora ministra cuando llegó a tomar posesión de su cargo, que no lo licitó y que sigue sin licitarlo al día de hoy. La voluntad política que tiene el Gobierno de España para con Asturias es la que estamos comprobando y viendo todos los días. Insisto, usted puede decir lo que quiera del señor Cascos, pero pasará a la historia como el mejor ministro de Fomento que ha habido, al menos para el Principado de Asturias, que es la región de la que tengo que dar aquí cuentas y ante quien tengo que dar cuentas de la gestión de ustedes, y ésa es mi responsabilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro...

La señora **CASTRO MASAVEU**: Ya termino.

Señora secretaria general, espero que las próximas preguntas, ya que ésta es la última, sean respondidas en tiempo y forma adecuados para que usted y yo cuando nos volvamos a ver sea para tomarnos un café y celebrar que todas las obras de Asturias llevan un buen ritmo; ese sería mi deseo.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Empezando por el final, las obras llevan un buen ritmo. Yo lamenté no verla en la inauguración que se hizo el 30 de diciembre, en la que tuve el honor de acompañar a la ministra y a la que yo la había invitado el día que estuve aquí, creo que había sido usted invitada.

Yo no he dicho nada del señor Cascos, por lo tanto, yo no tengo nada que decir a eso.

No sé por qué vuelve reiteradamente a cosas de las que ya hemos hablado, como que no sabemos lo que el alcalde de Cudillero ha planteado. Lo que no sabemos es lo que usted nos está requiriendo en su pregunta, que es muy distinto. Ya le he dicho que este tramo se licita este año dentro de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, de la que también soy presidenta. Por lo tanto, esto irá al ritmo al que se vayan realizando las obras, con todo el cuidado, ya que usted ha hecho alguna referencia anteriormente, que creo que compartimos, a la integración paisajística de la infraestructura.

Vamos a otras cuestiones. Usted ha hecho referencia a que estaba previsto inaugurar una obra, a que si se ha pasado dinero, a que si ha arrastrado, a que usted no entiende de cuestiones técnicas, etcétera. Yo tengo que entender de cuestiones técnicas en la medida en que tengo que hacer un trabajo politécnico, si ustedes me permiten esa expresión, y debo conocer cómo funcionan los presupuestos de ADIF y cómo funcionan los presupuestos del Estado. En cualquier caso, cuando las obras se han quedado sin ejecutar en 2004 puede ser debido a que los proyectos no estaban al nivel de maduración que ustedes creían que el señor Cascos los había dejado. Todo lo que usted ha citado son futuribles, es decir, cosas que pudieron ser y no han sido. No se puede ahora seguir en esa ensoñación de lo que pudo ser y no ha sido porque tendríamos que haber comprobado si esos proyectos estaban todos en orden, con sus correspondientes declaraciones de impacto ambiental y, por lo tanto, si se podían acometer en los términos en los que el anterior equipo los dejó.

Finalmente, me referiré a la pregunta que da objeto a esta polémica. Nosotros hemos incrementado sensiblemente los recursos en las autovías sobre las que usted plantea la pregunta, tanto en la A-8, como en la autovía del Cantábrico, como en la de Oviedo-La Espina. En los Presupuestos Generales del Estado para 2005 en lo referente a la A-8 están previstos 168 millones, en cifras

redondas, y hemos ejecutado 228 millones. Por lo tanto, hemos aportado mayor volumen de recursos a la ejecución de la A-8, por encima de lo que nuestros propios presupuestos habían marcado, porque los proyectos ya estaban en orden, se podían ejecutar y había capacidad y celeridad para hacer estas actuaciones. Así que en la A-8 el ministerio ha invertido por encima de las previsiones iniciales del presupuesto, se ha pasado de 168, que era lo que consignaban los presupuestos, a 228 millones de euros en 2005; puede usted calcular el porcentaje, si así lo estima necesario, de esa diferencia de 168 millones a 228, que es lo que efectivamente se ha ejecutado en la A-8. En los Presupuestos Generales del Estado para 2006, también para la A-8, están previstos 160 millones. Por lo tanto, no le quepa la menor duda de que este Gobierno va a ejecutar las infraestructuras en Asturias en los plazos señalados.

Me preocupa la obsesión por los plazos de cuatro a seis meses. Algunas veces la prudencia, la seguridad de las actuaciones aconseja que se termine completamente la tramitación de los modificados correspondientes. A usted debería preocuparle la seguridad, la garantía del proyecto presentado, que es de lo que el ministerio se está preocupando. No le quepa la menor duda de que nosotros sabemos que cualquier retraso tiene sus críticas y que si nosotros estamos en algunos casos parando algunas obras que tienen un modificado es por garantizar la seguridad de la ejecución que se tiene que acometer.

En el caso de Oviedo-La Espina tengo que decirle exactamente lo mismo. Nosotros hemos ejecutado en La Espina este año, por encima del presupuesto inicialmente asignado, hasta 40 millones de euros, y en los presupuestos generales de 2006 están previstos 82 millones de euros. A mí me gustaría darle garantía de que las obras van a estar terminadas en la fecha que usted dice, en 2009, pero me puede más la prudencia. Si quiere, en 2009, si yo sigo aquí y usted sigue ahí, podemos hablar.

— **MOTIVOS POR LOS QUE EL MINISTERIO DE FOMENTO NO RECOGE EN EL PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE (PEIT) LA CONSTRUCCIÓN DE LA DENOMINADA AUTOVÍA DEL SELLA (ASTURIAS) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/034087). (Número de expediente 181/001389.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la 181/001389, motivos por los que el Ministerio de Fomento no recoge en el Plan estratégico de infraestructuras y transporte (PEIT) la construcción de la denominada autovía del Sella, Asturias.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor presidente, para una cuestión de orden. Permítame que le diga que,

ante el anuncio de que el secretario de Estado vendría a la una, suponía que íbamos a tener un pequeño descanso de diez minutos. Sinceramente, como llevamos desde las nueve y media de la mañana, a mí me vendría muy bien, aunque fuese para ir a la calle a fumar un pitillo. Si no hay inconveniente.

El señor **PRESIDENTE**: Me parece razonable y doy un receso de cinco minutos para fumar un pitillo. Lo digo para que los demás también podamos hacerlo. (**Pausa.**)

Señorías, como decía, seguimos con la pregunta 181/001389, motivos por los que el Ministerio de Fomento no recoge en el Plan estratégico de infraestructuras y transporte (PEIT) la construcción de la denominada autovía del Sella, Asturias. Señora Castro, tiene S. S. la palabra para formular la pregunta.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Doy por formulada la pregunta en los términos en los que está recogida en el documento.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señora diputada, como bien conoce, el PEIT es un documento que ha tenido un proceso de elaboración, de tramitación, de consulta pública, de evaluación ambiental y de consulta también a las administraciones autonómicas y locales, y el documento finalmente aprobado ha exigido por lo tanto esos acuerdos en la mayor parte de su contenido. Lógicamente, no todas las autovías, todas las carreteras que sean de la red general del Estado tienen la vocación de convertirse en autovías. Por lo tanto, en los estudios hechos en el proceso del PEIT con relación a la demanda, a las características físicas del territorio, a las características ambientales del mismo y a la existencia de ejes alternativos, habría que justificar qué carretera pasa a autovía, y esta es una carretera cuyo paso, por las distintas circunstancias que le he dicho no estaba justificado que fuera a una línea de alta prestación, sino a su mantenimiento como una red con una serie de características que se van a mejorar también sustancialmente.

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

La señora **CASTRO MASAVEU**: La autovía del Sella estaba programada en la pasada legislatura por el Gobierno del Partido Popular; de hecho, se habían iniciado los estudios informativos. Tenía una longitud de 23 kilómetros y pretendía unir la autovía del Cantábrico A-8 en las proximidades de Ribadesella con Cangas de Onís. Como ustedes sabrán, y si no lo saben se lo comunico yo, las dos localidades tienen un alto interés turístico: Cangas de Onís porque es el municipio, el concejo en el que está Covadonga, y Ribadesella porque es la

zona costera de la región que probablemente tenga más índice turístico de prácticamente toda la cornisa cantábrica o al menos del Principado de Asturias. En junio de 2003 se sometió a trámite de información pública el estudio de esta autovía. En diciembre de ese año la Dirección General de Carreteras ordenó un estudio complementario. En respuesta parlamentaria a esta diputada en septiembre de 2004, el ministerio mantuvo que el estudio informativo se encontraba en fase de informe de las alegaciones presentadas. ¿Se realizó ese informe, señora secretaria general? No lo sabemos. Sabemos que no está incluida en el PEIT, y en respuesta a otra pregunta de esta diputada, que ha tardado cinco meses y medio en recibir, se alega que no ha sido incluida por no existir demanda suficiente.

¿Qué tipo de estudios se realizaron y por quién para conocer y valorar si hay o no demanda suficiente? ¿Cuáles son los motivos reales que tiene el ministerio para suprimir —iba a decir de un plumazo, pero quizá si digo de un plumazo, la señora secretaria general considerará que es un insulto, con lo cual digo para suprimir y elimino el término plumazo— esta infraestructura esencial para una zona tan turística y tirar a la papelera todo el trabajo realizado? Porque aquí usted me dijo que la ronda norte de Oviedo se iba a construir porque estaba en fase de estudio informativo, y también lo está la del Cantábrico, pero igual que suprimieron de un plumazo, y ahora lo digo porque ya me ha dicho que no es un insulto, la autovía del Sella estando los estudios informativos realizados y en fase de información pública, ¿qué razones hay para que los otros asuntos no puedan también ser eliminados?, a no ser que ustedes estén todavía dispuestos a colaborar con el Gobierno socialista asturiano, cosa que dudo, pero le confieso que mantengo aún una leve esperanza, y digo esto porque el Ejecutivo asturiano ha manifestado su interés en mejorar la carretera entre Llovio y Lieres y además crear una vía de alta capacidad que comunique Cangas de Onís y Riaño a través de El Pontón. Usted debe de conocer probablemente estas dos apuestas del Gobierno del señor Areces porque se presentaron como alegaciones al PEIT. ¿Puede la señora secretaria general decirnos algo al respecto o puede adelantarnos en qué situación se encuentra la redacción del Plan Sectorial de Carreteras, así como si cree que existe alguna posibilidad de la inclusión en él de esta autovía o al menos de poder aprovechar los estudios y todo el trabajo realizado ya por el anterior equipo ministerial?

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Voy a insistir en las respuestas que anteriormente le he dado. Nosotros cuando llegamos al Gobierno iniciamos los estudios del Plan estratégico de infraestructuras y transporte haciendo una serie de estudios que ya en el PEIT se incorporan como obligatorios a partir de ahora, donde se analiza la

viabilidad en términos funcionales, ambientales, territoriales, económicos y sociales de las nuevas infraestructuras que se propongan. Esos estudios los han ejecutado en este caso conjuntamente la Dirección General de Carreteras con la Dirección General de Planificación y Coordinación Territorial, que fue la responsable de la elaboración del PEIT. Y yo quiero además insistir en una idea que usted ha dicho. La existencia de un eje paralelo como es, por una parte, la A-8 y la A-64, haría que hubiera una vía paralela redundante y, por lo tanto, un camino alternativo de altas prestaciones. Nosotros tenemos varios objetivos en nuestro plan de infraestructuras. El objetivo es, desde luego, dotar de una red potente de infraestructuras, tanto de carreteras como de ferrocarriles, funcionando en el conjunto del territorio nacional, que puede y debe ser completada con una red capilar de infraestructuras responsabilidad de las comunidades autónomas. En este caso la referencia que usted ha hecho yo creo que es muy a propósito. Es una zona de alto interés turístico y, por lo tanto, hay un gran eje que es la A-8 y la A-64 para canalizar los grandes flujos, mientras que me parece que también sería necesario que entráramos a analizar las llamadas por nosotros carreteras verdes o vías verdes paisajísticas. A mí me parece que concretamente la del Sella es una magnífica vía para que, una vez canalizados los grandes flujos por la A-8, se convierta en una vía paisajística que tenga valor turístico por sí misma. Yo creo que no todas las vías, así lo hemos analizado nosotros, deben ser de altas prestaciones, de alta capacidad, cuando existe una red de alta capacidad alternativa, paralela y redundante. Nosotros queremos compatibilizar los intereses de servicio y de cohesión territorial y cohesión económica con los intereses desde el desarrollo sostenible de nuestras infraestructuras. Por lo tanto, esa compatibilización es la que nos recomienda no desdoblarse en estos momentos la carretera del Sella y mantener sus valores ambientales, sus valores paisajísticos y los grandes flujos a través de la A-8 y la A-64 y valorar el tráfico capilar, el tráfico precisamente turístico que puede canalizar esta carretera en esos términos. Por lo tanto, esa es la propuesta y la apuesta que se ha hecho en este y en otros casos en el conjunto de la península Ibérica.

Me ha preguntado sobre el Plan Sectorial de Carreteras que está en elaboración. De hecho, creo que fue la semana pasada cuando mantuve una reunión de trabajo con el equipo redactor, con el director general, los subdirectores y asesores para repasar dicho plan y nuestro compromiso es que en el plazo de cinco o seis meses, en junio o julio, esté presentado. También quiero contestarle a la pregunta de si se va a incorporar al Plan Sectorial de Carreteras, y le digo a priori a la señora diputada que no. El Plan Sectorial de Carreteras desarrolla el PEIT, desarrolla, prioriza, hace el plan de explotación, el plan de travesía, desarrolla y precisa los ámbitos metropolitanos, precisa el PEIT, pero no incorpora nuevos ejes. La posibilidad de incorporación de nuevos ejes, en función de esos estudios de viabilidad funcional, ambiental, terri-

torial, económica y social, puede hacerse en los períodos de revisión del PEIT, que serán de aquí a, le iba a decir cuatro años, quizá ya tres años.

- **FECHA PREVISTA PARA LA LICITACIÓN DEL PROYECTO DE UN CENTRO LOGÍSTICO INTEGRAL DE ACTIVIDADES VINCULADAS CON EL FERROCARRIL EN ONZONILLA (LEÓN) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/039302).** (Número de expediente 181/001554.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta 181/001554, fecha prevista para la licitación del proyecto de un centro logístico integral de actividades vinculadas con el ferrocarril en Onzonilla, León.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Esta pregunta, que no ha sido contestada al día de hoy o al menos a mí no me ha llegado la respuesta, pretende únicamente conocer si un compromiso que realizó en la provincia de León el señor Zapatero se va a llevar a efecto sí o no, y es la construcción de un proyecto de un centro logístico integral de actividades vinculadas con el ferrocarril. Es una mera curiosidad la que tengo, puesto que esto se anunció por parte del presidente Zapatero precisamente cuando se iniciaban los trabajos de la tuneladora de la variante de Pajares.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Sí, efectivamente, así fue, esa es una de las actuaciones del desarrollo también del PEIT, de los avances en materia de intermodalidad y entonces el centro logístico se va a llevar a efecto, se va a hacer. No puedo decirle con la precisión que usted pide en qué fecha tiene previsto la ministra licitar el proyecto. En estos momentos se está procediendo a una modificación del convenio que estaba firmado con los ayuntamientos de León y San Andrés del Rabanedo, que también queda afectado por la nueva programación que se ha hecho y el traspaso de una zona de mercancías más hacia el sur, fuera del término municipal de León, y eso hace que ADIF, en este caso, esté reelaborando una adenda de modificación del citado convenio. También le puedo decir que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, es decir, ADIF, tiene ya redactados los pliegos que han de regir ese concurso, pero tenemos primero que cumplir una tramitación que empieza por la modificación, por una adenda al convenio, y se está trabajando técnicamente, pero debo insistirle, hoy no le puedo dar la fecha de licitación del proyecto.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Señora Castro? (**Denegación.**)

- **PREVISIONES ACERCA DE CONSTITUIR UN GRUPO DE TRABAJO CON EL GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS PARA ABORDAR LA PROLONGACIÓN DE LA AUTOVÍA OVIEDO-LA ESPINA HASTA PONFERRADA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/045779).** (Número de expediente 181/001557.)
- **MOTIVOS DEL CAMBIO DE OPINIÓN EN RELACIÓN CON LA CONSTRUCCIÓN DE UNA VÍA DE COMUNICACIÓN ENTRE LA ESPINA-PONFERRADA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/045780).** (Número de expediente 181/001558.)
- **CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS CONTEMPLADAS PARA LA VÍA LA ESPINA-PONFERRADA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/045781).** (Número de expediente 181/001559.)
- **PLANES ACERCA DE LA CONSTRUCCIÓN DE UNA NUEVA VÍA DE COMUNICACIÓN ENTRE EL SUROCCIDENTE DE ASTURIAS Y PONFERRADA (LEÓN) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/039513).** (Número de expediente: 181/001574.)
- **MOTIVOS DE LA ACTITUD DEL MINISTERIO DE FOMENTO DE NEGAR LA RESPUESTA A SU PREGUNTA SOBRE PREVISIONES ACERCA DE PROLONGAR LA AUTOVÍA OVIEDO-LA ESPINA HASTA CANGAS DE NARCEA (ASTURIAS), ASÍ COMO PRECISIONES EN RELACIÓN CON DICHA PREGUNTA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/039765).** (Número de expediente 181/001575.)
- **RAZONES POR LAS QUE NO ESTÁ INCLUIDA LA PROLONGACIÓN DEL CORREDOR OVIEDO-LA ESPINA HASTA PONFERRADA (LEÓN) EN EL PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE (PEIT) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/039330).** (Número de expediente 181/001607.)

— **FASE EN LA QUE SE ENCUENTRA EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UNA COMUNICACIÓN ENTRE LA ESPINA Y PONFERRADA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/045772). (Número de expediente 181/001609.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a un conjunto de respuestas agrupadas que tienen relación todas con La Espina-Ponferrada y que son las siguientes: previsión acerca de constituir un grupo de trabajo con el Gobierno del Principado de Asturias para abordar la prolongación de la autovía Oviedo-La Espina hasta Ponferrada; motivos del cambio de opinión en relación con la construcción de una vía de comunicación entre La Espina y Ponferrada; características técnicas contempladas para la vía La Espina-Ponferrada; planes acerca de la construcción de una nueva vía de comunicación entre el suroccidente de Asturias y Ponferrada, León; motivos de la actitud del Ministerio de Fomento de negar la respuesta a su pregunta sobre previsiones acerca de prolongar la autovía Oviedo-La Espina hasta Cangas de Narcea, Asturias, así como precisiones en relación con dicha pregunta; razones por las que no está incluida la prolongación del corredor Oviedo-La Espina hasta Ponferrada, León, en el Plan estratégico de infraestructuras y transporte, y fase en la que se encuentra el proyecto de construcción de una comunicación entre La Espina y Ponferrada. Señora Castro, tiene S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria general, son siete preguntas formuladas en los meses de julio, agosto y septiembre, de las cuales cinco no han recibido otra respuesta que el silencio; dos han sido contestadas. Podrá usted decirme que son iguales. Yo lo que le digo es que son referidas al mismo tema, pero no son iguales en absoluto. Las dos que han recibido respuesta, haciendo una vez más gala de esa originalidad y teniendo en cuenta que se refieren al mismo proyecto de vías, al mismo proyecto de comunicación, pero que no son iguales las preguntas, sin embargo, haciendo gala, como digo, de la originalidad, la respuesta es idéntica y las preguntas son diferentes. Por todo ello ¿qué nos puede decir sobre la posibilidad de construir una autovía desde La Espina a Ponferrada, como repetidamente ha solicitado el Gobierno socialista del Principado de Asturias? ¿Qué nos puede aclarar sobre si hay un grupo de trabajo constituido y que se anunció, y, en caso afirmativo, qué trabajos ha realizado y qué personas lo integran? ¿Por qué se rechazó la alegación al PEIT del Gobierno asturiano y meses después el presidente del Gobierno, el señor Rodríguez Zapatero, se comprometió personalmente a realizar esta infraestructura y darle apoyo económico en una inauguración en la provincia de León? ¿Cuáles son las características técnicas de la vía? ¿Será una autovía? ¿Tendrá peaje, no lo tendrá? ¿Tiene definido el ministerio el trazado por el que va a

discurrir? ¿En qué razones se basan cuando afirman que no es un eje de comunicación de titularidad estatal, cuando estamos viendo que contempla la conexión entre dos comunidades autónomas? ¿Han negociado acuerdos con las dos administraciones implicadas de Asturias y Castilla y León? ¿Qué tipo de financiación va a tener esta comunicación en el caso de que estén dispuestos a llevarla a cabo en cumplimiento del compromiso del presidente del Gobierno?

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Yo creo que en las respuestas que se le han ido dando a la señora diputada se ha reiterado, con matices. Yo entendía que todas ellas ya estaban contestadas en el sentido de que el PEIT es un documento que recoge el desarrollo de las infraestructuras estatales y no los itinerarios autonómicos. Ese itinerario está servido por redes autonómicas tanto asturianas como de Castilla y León, por lo tanto, no corresponde incorporar una infraestructura de estas características al PEIT. Estamos hablando de un eje que es de competencia autonómica, lo hemos reiterado en todas las ocasiones. El presidente lo que ha prometido es apoyo a la ejecución de esa infraestructura a las administraciones competentes, pero no se ha comprometido a realizar personalmente la infraestructura. El presidente se ha comprometido a darles apoyo a las comunidades afectadas en la ejecución de esta infraestructura. La respuesta reiterada es la misma: es un eje autonómico, la competencia de esa ejecución es autonómica, las características técnicas las tienen que definir ambas comunidades autónomas, son ellas las que deben ponerse de acuerdo y solicitar ese apoyo económico que el presidente del Gobierno ha reiterado que dará.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria general, ahora ha mencionado el apoyo económico, antes hablaba solo de apoyo. ¿Es apoyo moral? También lo necesitamos porque, dadas las circunstancias y la situación en la que nos encontramos, el apoyo moral ya es algo, pero el apoyo económico se tiene que plasmar en cifras, de las que tampoco sabemos nada ni usted nos anuncia nada; el apoyo económico pueden ser 3 euros y ya está. Haciendo un breve repaso en el tiempo, le diré que, en primer lugar, el presidente del Principado, su Gobierno, y por lo tanto los asturianos, presentó una alegación del Principado de Asturias, junto con otras, en la que se recogía la solicitud de que se construyese esta vía de comunicación que fuese desde La Espina hasta Cangas de Narcea y desde Cangas de Narcea hasta Ponferrada. Todas las alegaciones presentadas por el Principado de Asturias fueron desestimadas y rechazadas y, sin embargo, curiosamente, ustedes siguen empeñados

en hacer una autovía alternativa a la del valle del Huerna, cosa que el presidente y el Gobierno del Principado y por lo tanto todos los asturianos les hemos pedido que supriman. Pues no, precisamente lo que se pide que se suprima continúa presente en el PEIT y las solicitudes realizadas por Asturias han sido todas ellas rechazadas. Ya sabemos que esa autovía no se va a hacer jamás, que simplemente es una mera maniobra de distracción de la señora ministra, a la que nos tiene muy acostumbrados. Posteriormente a este rechazo de las alegaciones que se produjo antes del verano, el señor Zapatero anunció ese apoyo a esta vía de comunicación, y a partir de ese momento no hemos sabido ni una sola palabra más del ministerio ni del Gobierno del señor Zapatero.

El objetivo del Gobierno asturiano es prolongar la autovía Oviedo-La Espina, como le decía, hasta Cangas de Narcea y desde esta localidad trazar una vía con la más alta capacidad, dicen ellos, porque la verdad es que el miedo reverencial que le embarga al Gobierno asturiano a la hora de pedir algo a la señora ministra o al señor Zapatero le impide llamarla autovía, y que esa comunicación llegue a Ponferrada. De gran objetivo estratégico ha sido calificada esta infraestructura por el presidente Areces, que ha señalado que aprovecharía el túnel del Rañadoiro estructurando el territorio del suroccidente asturiano a través de algunos de los planes sectoriales en los que podría incluirse esta infraestructura. Estos eran los anuncios del Gobierno asturiano cuando se presentaron las alegaciones al PEIT. La señora ministra rechazó esta alegación antes del verano y el 1 de septiembre en Asturias el señor Zapatero manifestó, contradiciendo a la señora ministra y con ella delante, que la comunicación se llevaría a cabo y que el Ministerio de Fomento apoyaría la construcción de la misma. Apoyar la construcción de la misma es construirla, digo yo, porque, insisto, apoyo moral lo necesitamos también, pero buenas intenciones nos sobran. Eso sí, como era de esperar, no se concretó cuándo se plasmaría el apoyo que le estaba dando y solo habló de futuribles, como viene siendo habitual por el Gobierno socialista.

Es cierto que esta comunicación resulta muy necesaria y crearía nuevas expectativas en una zona de Asturias que necesita planes de futuro que deben de venir a través de las infraestructuras, que en este caso la comunicarían directamente con la meseta castellana y con el resto de Asturias. En el mes de noviembre, el Gobierno asturiano, a la vista del silencio del Gobierno socialista de Madrid, da un paso adelante y anuncia la posible financiación de este proyecto con cargo a fondos mineros alegando las características mineras del municipio de Cangas de Narcea y ocultando torticeramente que el único beneficiario de esta vía vinculado con el sector minero sería el empresario leonés Victorino Alonso, que mantiene negocios con el secretario general de los socialistas leoneses y que dicen, por cierto, que es el padre político del señor Zapatero. Me estoy refiriendo al señor Ángel Villalta. **(Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben.)** Tengan ustedes en cuenta que el carbón

extraído en Cangas de Narcea no se traslada hacia la provincia de León, sino que es de consumo interno en el Principado de Asturias; por lo tanto, difícilmente a los intereses de la minería asturiana le puede venir bien la comunicación de Ponferrada con precisamente el puerto de El Musel, que es el que utiliza el señor Alonso. Digo que el hecho de hacer la obra con fondos mineros no está justificado cuando esos fondos mineros se refieren a fondos mineros que corresponderían al Principado de Asturias, que bien necesitado está de que se empleen en otras cuestiones y no en una infraestructura como esta. Todo esto que les acabo de decir nos da un rayo de luz para saber por qué Zapatero, el presidente del Gobierno, apoyó la construcción el 1 de septiembre. Como siempre, con los socialistas, los negocios de mis amigos son mis negocios. Y los meses van pasando **(Un señor diputado: Bueno, bueno, ¿y con el señor Aznar?)** Los negocios de los amigos de los socialistas son los negocios de los socialistas. Los meses van pasando...

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

La señora **CASTRO MASAVEU:** Señor presidente, le recuerdo que estamos hablando de siete preguntas, con lo cual, si multiplicamos por cinco, son 35 minutos los que yo tendría que intervenir.

El señor **PRESIDENTE:** Pero al agruparse ya no es igual. En cualquier caso, le ruego que vaya concluyendo.

La señora **CASTRO MASAVEU:** Voy concluyendo, pero me quedan todavía unas cuantas cuestiones por tratar. Insisto, tendría 35 minutos si no hubiese aceptado yo que se agrupasen las preguntas.

Lo que sí sabemos es que varios colectivos ecologistas se manifiestan en contra de que una infraestructura atravesase el Parque Natural de Fuentes del Narcea, que es un espacio protegido, como no podía ser de otra forma. Probablemente como consecuencia de las denuncias de los grupos ecologistas, el Ministerio de Fomento encontró la disculpa necesaria para manifestar quince días después de la nota de los ecologistas que existen graves problemas ambientales en este proyecto, y es que permítame que le diga que ustedes son un desastre total, porque ¿acaso no sabían que la intención de proyectar esta vía era atravesando el Parque Natural de Fuentes del Narcea? ¿Se enteraron ustedes cuando se lo dijeron los ecologistas? ¿No encuentran ustedes ninguna posibilidad de que el trazado evite ese parque natural? Alegan otro inconveniente ustedes y es que el tráfico actual del viario que se pretende modificar no excede los 1.000 vehículos necesarios. Hombre, es que han descubierto ustedes la pólvora, porque cuando quiera yo la acompaño también a que circule usted por esta conexión entre las dos provincias y comprobará usted que los usuarios de la misma son verdaderos héroes que no tienen otro remedio que trasladarse por la actual carretera, porque le aseguro que

sus características no son precisamente para disfrutar del placer de la conducción.

Finalmente, debo manifestarle que cada día que pasa las cosas se van complicando más, porque los trazados que proponen las dos comunidades autónomas implicadas, Castilla y León y el Principado de Asturias, son contrarios: unos la quieren por Leitiriegos y los otros por Rañadoiro. ¿Y ustedes qué dicen? Pues más de lo mismo, más de nada de nada, más de palabras huecas, lo cual demuestra que ustedes no tienen voluntad de llevar a cabo la obra, aun a sabiendas de que es una competencia estatal, porque hasta el día de hoy no solo no han iniciado los trámites, sino que no hay ni una sola partida presupuestaria referida a la misma; por no haber, no hay ni siquiera respuestas a las cinco preguntas de esta diputada. Y por si esta obra se hiciera o para las que se puedan hacer, señora secretaria general, quiero finalizar trasladándole la inquietud de la patronal de la construcción asturiana, que exige al ministerio mediante nota publicada en los medios de comunicación asturianos el día 11 de este mes un trato favorable para las empresas asturianas en la ejecución de las grandes obras del Principado de Asturias. Alegan que la participación es tan pequeña que resulta alarmante, y por justicia... **(La señora secretaria general de Infraestructuras, Cruz Villalón: Perdone.)** Me gustaría que lo escuchara porque estoy mandándole un mensaje de la patronal asturiana que digo que exige un trato favorable para las empresas asturianas en la ejecución de las grandes obras en el Principado de Asturias, ya que alegan que la participación es tan pequeña que resulta alarmante y por justicia consideran que se les debe de tener en cuenta. La licitación adjudicada a empresas asturianas en el año 2004 fue de 847 millones de euros y en 2005 cayó hasta tan solo 171 millones de euros. Los datos, señora secretaria general, hablan por sí solos.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Yo, si estuviéramos a la inversa y yo estuviera sentada ahí, le hubiera preguntado: ¿pero usted esta a favor o en contra de que se haga esta infraestructura? Pero como no estoy sentada ahí, soy yo la que tengo que responder. Insisto, señora diputada, es un eje de competencia de ambas administraciones autonómicas y no es un eje de competencia del Estado. Esa aseveración de que es competencia estatal no sé en qué se fundamenta. La red de interés general del Estado está bien definida, está recogida en la Ley de Carreteras, por lo tanto, están perfectamente delimitados cuáles son los ejes de interés general del Estado, y eso está definido por ley. Por lo tanto, éste no es un eje de interés general del Estado, este eje no es de competencia estatal. Existen otras muchas carreteras que conectan dos comunidades autónomas, hablo de Andalucía, hablo de Extremadura, hablo de Castilla-La Mancha, donde son en una parte de la frontera regional de competencia de

una comunidad autónoma y al otro lado de la frontera regional de otra comunidad autónoma, y ambas administraciones autonómicas se han puesto de acuerdo, si así lo han estimado oportuno, para desarrollar y para mejorar ese eje. Insisto, este eje no es de competencia estatal, no está en el catálogo de las carreteras de interés general del Estado y es un eje de competencia autonómica de Asturias y de Castilla y León; por lo tanto, no es un eje que tenga que estar recogido en el PEIT. Hay otras comunidades autónomas que tienen su propia política de desarrollo de sus propias infraestructuras, que nosotros respetamos, y nosotros lo que decimos en el PEIT es que concierten el desarrollo de esa red propia, como antes decía, con las carreteras de interés general del Estado. Lo que se les ha ofrecido por parte del presidente es apoyo, y apoyar no es igual a construir: apoyar es apoyar. Le remito a que lea usted la prensa de hoy, puesto que el presidente del Gobierno se reunió ayer con el presidente Areces, para que tenga la satisfacción de leer personalmente lo que en esa reunión se trató.

Usted ha hecho otras acusaciones. Usted estará en su derecho de hacerlas y las personas a las cuales usted ha acusado de defenderse, porque realmente creo que son acusaciones muy graves la serie de aseveraciones que usted ha hecho respecto, insisto, a personas que no se encuentran en esta sala. Por eso le pregunto, ¿pero está usted a favor o en contra?, porque unas veces habla de los empresarios, otras veces habla de los ecologistas, otras veces habla de los intereses mineros y usted sabrá a qué se refiere con esa mezcla y esa forma de tirar para adelante haciendo acusaciones diversas sin saber a quién van dirigidas. Yo le debo de insistir en lo que le he dicho. El eje de competencia autonómica no forma parte de los ejes de interés general del Estado. Usted misma ha hecho referencia a que esas dos comunidades autónomas no han llegado a un acuerdo. Responsabilidad suya es ponerse de acuerdo y dirigirse al Gobierno de la nación, si así lo estiman oportuno, para reclamar ese apoyo que el presidente ha dicho que iba a dar. Y usted puede confirmar en qué términos el presidente se lo ha dicho al presidente Areces, porque, desde luego, yo no voy a utilizar aquí palabras que no son mías ni, desde luego, voy a hacer referencia a personas que no están en esta sala.

— **PREVISIONES ACERCA DE CREAR UN CENTRO DE TRANSPORTES EN AVILÉS (ASTURIAS) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/032542). (Número de expediente 181/001395.)**

— **MEDIDAS PREVISTAS PARA SALVAR LA BARRERA DEL FERROCARRIL EN AVILÉS (ASTURIAS) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/040623). (Número de expediente 181/001579.)**

- **CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN MANTENIDA EL DÍA 4 DE OCTUBRE DE 2005 POR EL ALCALDE DE AVILÉS Y EL SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA ELIMINACIÓN DE LA BARRERA FÉRREA DE ESTA LOCALIDAD (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/048002). (Número de expediente 181/001581.)**
- **TRABAJOS O ESTUDIOS REALIZADOS PARA LA ELIMINACIÓN DE LAS VÍAS EN AVILÉS (ASTURIAS), ASÍ COMO PLANES DE FUTURO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/048297). (Número de expediente 181/001582.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a las preguntas agrupadas número 181/001395, relativa a previsiones acerca de crear un centro de transportes en Avilés, Asturias; número 181/001579, sobre medidas previstas para salvar la barrera del ferrocarril en Avilés, Asturias; número 181/001581, sobre conclusiones de la reunión mantenida el día 4 de octubre de 2005 por el alcalde de Avilés y el secretario de Estado de Infraestructuras para la eliminación de la barrera férrea de esta localidad; número 181/001582, sobre trabajos o estudios realizados para la eliminación de las vías en Avilés, Asturias, así como planes de futuro. Señora Castro, tiene S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor presidente, quiero matizarle que la primera de las cuatro preguntas que ha mencionado, la 1395, había sido retirada. Quedan por tanto vivas las tres siguientes, relacionadas con la barrera del ferrocarril en Avilés y soterramiento de las vías. ¿Puedo comenzar?

El señor **PRESIDENTE**: Sí, puede comenzar. Simplemente estaba comprobando que aparece retirada, pero no en la nota que me han dado.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Pues si quiere hablamos de ella.

El señor **PRESIDENTE**: No hay ningún problema.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Está retirada.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Pues la doy por retirada.

De este bloque de preguntas, la 1581, relativa a las conclusiones de la reunión mantenida por el alcalde de Avilés y el secretario de Estado de Infraestructuras el día 4 de octubre de 2005, no ha sido contestada, desco-

nocemos las razones, no sabemos si es que ha sido una reunión secreta. En cualquier caso, las otras dos, haciendo una vez más gala de esa ya traída y repetida originalidad a la que he hecho referencia, y a pesar de ser también distintas las preguntas, han obtenido la misma respuesta que como era de esperar, y siguiendo la técnica habitual, es una mera declaración de intenciones que no aclara ni responde a ninguna de las inquietudes de esta diputada, que precisamente son coincidentes con las de los avilesinos, pero sinceramente le diré que ya me estoy acostumbrando a esa opacidad del ministerio y al talante con el que a veces responden a las preguntas. Por tanto, las doy por formuladas a ver si usted aporta algo de luz o un aire nuevo a esas intenciones que luego la mayor parte de las veces no cumplen o que hasta la fecha, transcurridos 22 meses, no han cumplido.

El señor **PRESIDENTE**: La señora secretaria general tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señora diputada, he tomado nota de sus reiteraciones con respecto a preguntas no contestadas o que no le consta la respuesta. Por tanto, cuando llegue al despacho voy a reclamar y le mandaré una relación. Puede ser que alguna no esté contestada. Soy la primera interesada en que la señora diputada tenga las respuestas a las preguntas que nos hace. Ya le comenté la otra vez que hay un proceso. Usted se queja de que después de tres o seis meses le contestemos dos renglones, pero lo que usted no sabe es que para contestar esos renglones necesitamos un análisis de cuál es la situación, porque en dos renglones se pueden decir muchas cosas y debemos saber perfectamente lo que contestamos. No me consta que haya algunas preguntas sin contestar, las que usted está diciendo. Por tanto, me informaré si están en el departamento de Relaciones con las Cortes y le daré cumplida respuesta de las fechas en que han salido de nuestro despacho cuando comprobemos que a algunas preguntas usted no tiene en este momento la respuesta.

Respecto al caso a que hace referencia, efectivamente, la reunión se produjo entre el secretario de Estado y el alcalde de Avilés y se estuvo trabajando en una serie de propuestas por parte de la Dirección General de Ferrocarriles. Es más, le voy a avanzar que el día 31 de enero, o sea antes de ayer en términos legislativos, hubo una segunda reunión a la que yo también asistí para el estudio y el análisis de esas propuestas. En ese momento estábamos en una operación con un alto componente de reordenación del entorno urbano, una reordenación que afecta a Renfe y a FEVE, donde quedó meridianamente rechazada la solución del soterramiento. Creo que le estoy dando una información. Efectivamente esa reunión se ha producido, por tanto hubo reunión el 4 de octubre, como usted dice, reunión a la que yo no asistí pero entendí que esa información usted la tenía, y en esa

primera respuesta se comentaba precisamente que se iba a trabajar en una serie de soluciones. Ha habido una segunda reunión el 31 de enero, por la que difícilmente nos podía haber preguntado pero yo le estoy informando, en la que las soluciones técnicas de la Dirección General de Ferrocarriles fueron analizadas junto con el ayuntamiento y se descartó el soterramiento por una serie de circunstancias de carácter técnico y funcional. Y a partir de ahí habrá que buscar otras alternativas consensuadas, viendo de nuevo a quién corresponde la financiación de estas actuaciones en las que siempre —vuelvo al PEIT— Administración General del Estado, comunidad autónoma y ayuntamiento deben implicarse en la medida en que afectan a competencias de estas tres administraciones.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria general, yo la creo, porque es cierto que la última vez que usted y yo debatimos aquí sobre respuestas no recibidas por parte de esta diputada usted dijo que se comprometía a que se me respondiese en tiempo y forma, salvo en casos excepcionales en los que por las circunstancias no pudiese ser así. Yo estoy segura de que usted ha trasladado eso a las personas que tienen encomendada esta misión, pero no le han hecho ningún caso. ¡Qué quiere que le diga! Usted dice que las respuestas se han enviado. Yo no dudo de su palabra, pero le ruego que tampoco dude usted de la mía. Probablemente estén circulando de un sitio para otro, pero para eso también hay una solución. Cuando yo formulé todas estas preguntas y las traspasé a Comisión, cuando las convertí en orales y dirigí el escrito a la Mesa, el caso excepcional ha sido el de Fomento siempre. Había preguntas a otros ministerios, y se ha dado el caso, por ejemplo, de que desde el Ministerio de Asuntos Exteriores me llamaron para decirme que las respuestas estaban preparadas pero que no me habían llegado y que disculpase el retraso. Me las pasaron por fax, me llamaron para ver si me parecían bien, me pidieron disculpas y añadieron que si quería complementaban la información. Y no pasa nada porque somos personas y hablando nos entendemos. Pero son 56 preguntas y todavía quedaban muchas más que no he metido porque una es un ser humano y aguanta lo que aguanta. Espero que no se tenga que volver a producir esto y mucho menos que encima se me haga creer que es responsabilidad mía estar paralizando o bloqueando esta Comisión, como se ha dicho —no usted, pero sí se ha hablado en la reunión de la Mesa—, y la responsabilidad no es mía. Mi responsabilidad es controlar al Gobierno y la de ustedes responder a esta diputada.

Pasando ya al fondo de las cuestiones, tres preguntas. A pesar del empeño del presidente Areces y del alcalde de Avilés en eliminar la barrera ferroviaria de esta ciudad, eso sí, sin anunciar cuál es la financiación ni cuál es el compromiso real porque les falta el apoyo ministe-

rial, que les es imprescindible, la empresa estatal FEVE anunció que se decanta por utilizar trenes-tranvía en la ciudad en vez de el soterramiento de las vías. El cinturón ferroviario de Avilés, señora secretaria general, está provocando el estrangulamiento urbanístico de la ciudad hacia la ría. La propuesta del Principado de Asturias y del ayuntamiento es ahora la construcción de una losa —o al menos esa es la información que yo tengo— en el frente ribereño del parque del muelle para integrar las vías. Por debajo de la losa circularían no solo los trenes sino también los coches y demás vehículos. Aquella idea que se barajaba del soterramiento de las vías ahora se abandona, lo cual es lógico teniendo en cuenta que las tres administraciones implicadas son del mismo signo político y hay que ser sumisos y aceptar las soluciones peores a costa y a sabiendas del perjuicio que se causa al futuro de Avilés y a los avilesinos. Le digo esto porque en la pasada legislatura lo que se exigía al Partido Popular era el soterramiento de las vías. Pero esta no es la única solución, pues al día de hoy parece ser que se barajan otras tres posibilidades aparte del soterramiento, a saber, la elevación con un viaducto de las vías, la losa ya citada y, finalmente, el mantenimiento del trazado actual para mercancías restringiendo los horarios de trenes y un tren-tranvía al que denominan tren-tran. A medida que pasa el tiempo, y a la vista de la actitud del ministerio, las expectativas son menores. Digo que al Partido Popular en el Gobierno de España se le exigía el soterramiento y ahora el alcalde ha dicho que pedir el soterramiento sería un suicidio. Es curioso que se diga esto cuando existen las hemerotecas y cualquier persona puede acudir a ellas y comprobar lo que se dice en un momento y en otro.

Tenga usted en cuenta que en el centro de Avilés, que es la tercera ciudad del Principado de Asturias, existe un paso a nivel que seguirá entorpeciendo el tráfico y causando problemas durante mucho tiempo. Es el paso a nivel que comunica la zona del parque de Avilés, lo que se denomina el parche, con la ría, y es un reto histórico la supresión del mismo. Por cierto, el alcalde que reclamaba el soterramiento no solamente dice que supondría un suicidio sino que esa opción es irresponsable. Pero lo que se había anunciado, de lo que se había hablado y lo que soñaban los avilesinos era con el soterramiento de las vías, con la eliminación de ese cinturón de hierro, y dar de una vez por todas solución a un problema al que cada vez pasa más tiempo sin dársela. Ya veo que al día de hoy se alegan los mismos pretextos que en el caso de Pola de Siero: que el problema que tiene Avilés y las actuaciones que se deben llevar a cabo son de tipo urbanístico. Esa es una forma de lavarse las manos el ministerio y de dejar que tanto el ayuntamiento como el Principado de Asturias carguen con ese mochuelo. Pero es que hay más. El señor Morlán, el secretario de Estado, que como hoy no está aquí no puedo saber si efectivamente son esas sus palabras o no pero están recogidas en los medios de comunicación, anunció y adelantó que habría dinero para apoyar esa solución al problema

ferroviario de Avilés, pero lo que no detalló es si el dinero sería solamente para el soterramiento o también para la actuación urbanística.

Yo no he estado en esa reunión y de la anterior no me ha contado usted nada; me ha contado de la última en la que usted estuvo, pero de la anterior no sé absolutamente nada. Por eso insisto en que debe ser que los temas que se debatieron son secretos. También pudiera ser que en las reuniones se diga una cosa y a los medios de comunicación se diga otra, y por eso no quieren que yo vea el contrasentido que hay entre las declaraciones del alcalde y lo que realmente se habló en la reunión. En cualquier caso, quisiera incidir en la necesidad de conocer si para la actuación que se lleve a cabo (la deseable sería el soterramiento pero ya vemos que está descartada) habrá una aportación económica del ministerio y, en ese caso, en qué fecha o aproximadamente en qué época del año —ya que lo de concretar una fecha es tarea imposible con el ministerio— podríamos saber definitivamente de qué forma el ministerio se va a implicar en colaborar en la solución del problema que tiene, como digo, la tercera ciudad del Principado de Asturias, Avilés.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Voy a ampliar un poco la respuesta porque parece que no ha sido suficiente lo que he dicho en la primera parte. Se mantuvo esa reunión que usted conoce el 4 de octubre, de la cual creía haberle informado, y como consecuencia de ella la Dirección General de Ferrocarriles asume el trabajo técnico de ver las distintas alternativas a lo que el ayuntamiento está planteando. Yo ya le he dicho que no asistí a esa reunión, pero la información que le estoy transmitiendo es la que el secretario de Estado le hubiera transmitido personalmente. En esa reunión el ministerio indica cuáles son sus criterios, que están recogidos en el PEIT —luego mayor transparencia no es posible—, con respecto a las aportaciones que el Gobierno hace en todas las actuaciones de integración ferroviaria (quiero insistir en esa idea de integración ferroviaria) y lo que corresponde a las otras administraciones. Primero se plantean los criterios que tiene el PEIT —que son públicos y conocidos— sobre en qué medida se implica el Gobierno, que son aquellas operaciones que afecten a la funcionalidad y a la mejora del servicio ferroviario, pero no actuaciones que toquen otros objetivos y otras finalidades, y hay un compromiso por parte del secretario de Estado, y así se hizo, de elaborar un estudio de las distintas alternativas de la Dirección General de Ferrocarriles. En la reunión del 31 de enero, en la que yo sí estuve con el alcalde y naturalmente el director general de Ferrocarriles, se explicaron las distintas soluciones que se estaban planteando. Yo no puedo responder aquí de las declaraciones de terceras personas que no están en esta sala; yo no puedo responder de lo que otras ter-

ceras personas han dicho. Lo que he dicho antes e insisto ahora es en que nosotros estamos interesados en que haya un debate claro sobre cuáles son las medidas de integración y de permeabilización de las infraestructuras ferroviarias en las ciudades españolas donde la solución parece que se plantea en una disyuntiva, igual que el tráfico mixto y el tráfico exclusivo, con respecto a que el soterramiento es bueno y el no soterramiento malo. Usted ha dicho que los vecinos de Avilés habían soñado con el soterramiento. Yo creo que hay un debate muy importante sobre las mejores formas de permeabilizar una infraestructura. Usted ha dicho la expresión «eliminación del cinturón de hierro»; yo le puedo decir que en Sevilla se habló durante muchos años del dogal ferroviario. Siempre se han dado estas expresiones a infraestructuras muy potentes pero también con una gran funcionalidad económica y social. Hay muchas otras maneras de integrar la infraestructura ferroviaria y su permeabilización en una ciudad, y no todas ni las mejores en términos sociales ni económicos tienen por qué ser la del soterramiento. Esa idea de que lo bueno es el soterramiento y todo lo demás son soluciones malas —no lo ha dicho usted, lo digo yo— es un debate que no siempre está bien enfocado. Hay que buscar dónde se utilizan los mejores recursos según las ciudades. No es lo mismo una ciudad costera que otra del interior, no es lo mismo una ciudad que tenga al lado un río que otra que no lo tenga. Los soterramientos no tienen los mismos problemas técnicos y ambientales a la hora de su realización. Por tanto, es bueno que haya estudios que determinen si en algunos casos es la mejor solución. Nosotros estamos buscando la mejor solución en todos los términos: ambientales, económicos, funcionales e incluso urbanísticos, para que la gente no baje 25 metros para coger un tren que tenga que salir en otro punto y otra vez subir los 25 metros. Estamos buscando la mejor solución técnica, económica y social en defensa del transporte público. El soterramiento es bueno en muchas situaciones, pero no en todas. Nosotros respondemos de los estudios que hemos hecho y no aconsejamos el soterramiento en el caso de Avilés por los estudios que en este periodo se han hecho. Eso es lo que yo le puedo decir. Preferiría que no se dijera: Y ahora la bofetada; no. Se está buscando la mejor solución y, una vez hechos los estudios, la solución del soterramiento no es la adecuada para Avilés. Aquí no hay ni de primera ni de segunda, ni buenos ni malos; hay muchos más grises en todas las actuaciones y soluciones propias para situaciones específicas.

Yo creo que la diputada debía dar también un margen de confianza a este Gobierno buscando buenas soluciones para Asturias. El Ministerio de Fomento ha recibido más de 17.000 preguntas. Ya le he dicho que voy a preocuparme de este asunto también ahora y, si es necesario, la llamo por teléfono; no tengo ningún problema en llamarla por teléfono y explicarle dónde están esas preguntas. Usted ha dicho que no ha recibido respuesta y yo no dudo en ningún momento de que usted no la ha

recibido. Otra cosa no sé pero clara es, por tanto yo no dudo de su palabra. También he dicho que mi información es que habían salido del ministerio. Por tanto, yo me voy a preocupar porque a todos, también a esta Mesa y a esta Comisión, les interesa que se agilicen sus trabajos. Lo que desde luego es excepcional en el Ministerio de Fomento es que haya recibido en este periodo 18.000 preguntas y de la diputada Castro más de 650 preguntas; es la cuenta que yo tengo. De modo que si

venimos a dar cuenta del 10 por ciento, quiere decir que el 90 por ciento lo hemos contestado satisfactoriamente para una diputada tan exigente como la señora Castro.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, finalizado el orden del día, se levanta la sesión.

Era la una y cincuenta y cinco 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**

