CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2006 **VIII Legislatura** **Núm. 680**

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.ª MARÍA DOLORES PUIG GASOL
VICEPRESIDENTA PRIMERA

Sesión núm. 38

celebrada el martes, 3 de octubre de 2006

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

— Del señor Ayala Sánchez (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre previsiones acerca de la reforma del reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/047897). (Número de expediente 181/002530.). 3

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

— Propuestas realizadas por el alcalde socialista de Siero acerca de dar una solución al cinturón ferroviario de La Pola (Asturias) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/059604). (Número de expediente 181/001488.) 5

Página

— **Previsiones acerca del soterramiento de las vías de FEVE a su paso por Infiesta (Asturias), entre el apeadero de Pintueles y la desembocadura del río Espinareu (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/071883). (Número de expediente 181/001492.)** **5**

— **Previsiones acerca de dar cumplimiento a las solicitudes realizadas por el Gobierno del Principado de Asturias de mejorar diversos tramos del ferrocarril de la Ruta de la Plata (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/60717). (Número de expediente 181/002489.)** **8**

— **Fecha prevista para la contratación del proyecto de la ronda norte de Oviedo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/071874). (Número de expediente 181/002490.)** **9**

Del señor Ayala Sánchez (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre:

— **Previsiones acerca de la puesta en servicio del corredor de la línea Barcelona-frontera francesa (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/067524). (Número de expediente 181/002531.)** **10**

— **Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Las Dueñas-Novellana (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077802). (Número de expediente 181/002532.)** **12**

— **Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Novellana-Ballota (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077803). (Número de expediente 181/002533.)** **12**

— **Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Cadavedo-Queruas (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077805). (Número de expediente 181/002534.)** **12**

— **Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Queruas-Otur (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077806). (Número de expediente 181/002535.)** **12**

— **Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Llera-Grado, segunda calzada (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077812). (Número de expediente 181/002536.)** **16**

— **Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Molledo-Pesquera (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077815). (Número de expediente 181/002537.)** **17**

— **Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Ávila-Narrillos de San Leonardo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077829). (Número de expediente 1817002538.)** **18**

— **Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Maqueda-Torrijos (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077860). (Número de expediente 181/002539.)** **19**

— **Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Villarrubia de Santiago-Santa Cruz de la Zarza (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077864). (Número de expediente 181/002540.)** **19**

— **Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Tarancón-Alcázar del Rey (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077865). (Número de expediente 181/002541.)** **19**

— **Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Alcázar del Rey-Horcajada de la Torre (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077866). (Número de expediente 181/002542.)** **19**

— **Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Argamasilla de Calatrava-Puertollano (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077869). (Número de expediente 181/002543.)** **21**

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

PREGUNTAS:

— DEL SEÑOR AYALA SÁNCHEZ (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO), SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA REFORMA DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES (ROTT) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/047897). (Número de expediente 181/002530.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Se abre la sesión. Señorías, hoy vamos a terminar a la una menos cinco como máximo porque, como saben ustedes, tenemos Pleno sobre el Estatuto de Aragón y empieza a la una. Tienen ustedes el orden del día; está por grupos y la primera pregunta la va a contestar el secretario general de Transportes, señor Fernando Palao.

Tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Bienvenido, señor Palao. Simplemente voy a formular el enunciado de la pregunta sobre las previsiones que tiene el Gobierno acerca de la reforma del reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): En realidad se trata de cinco preguntas concretas sobre las previsiones desde el punto de vista de la modificación del reglamento de ordenación de los transportes terrestres. Las preguntas giran en torno a los servicios públicos regulares de viajeros por carretera, permanentes y de uso general.

Respecto a la primera pregunta, que hace referencia a la incidencia de una nueva infraestructura en la forma de prestarse el servicio público regular de viajeros, le informo lo siguiente. Cuando se abre una nueva infraestructura paralela a la anterior, es normal que la nueva carretera o autopista no pase por algunas de las localidades por las que pasaba la anterior en la que tenía parada el servicio. Por ello, la modificación del itinerario del servicio está sometida a autorización administrativa. Con esta autorización se persigue evitar que queden desatendidas las paradas que estén fuera del nuevo itinerario. No puede permitirse que todos o casi todos los vehículos utilicen la nueva infraestructura dejando desatendidos los tráficos con origen o destino en las poblaciones alejadas de la nueva carretera o autopista. Sin embargo, siempre que las paradas sean sensiblemente coincidentes en accesibilidad y servicio, se otorgará dicha autorización. El proyecto de modificación del ROTT establece expresamente que cuando las expediciones realizadas por el nuevo itinerario no cubran la totalidad de los tráficos de la concesión, la Administración deberá velar por que no exista una desproporción manifiesta entre el número de las que se prestan por uno y otro itinerario y evitará la utilización exclusiva de uno solo de ellos en los horarios más demandados. En cuanto a la segunda pregunta, plantea las consecuencias de una hipotética denegación de esa autorización. Tengo que decirle que, como le he señalado en la pregunta anterior, cuando la nueva infraestructura sea paralela a la antigua la autorización para modificar el itinerario del servicio deberá otorgarse siempre que quede garantizado el servicio en condiciones adecuadas a las poblaciones situadas en la ruta anterior. En ningún caso, ni antes ni después de la modificación del ROTT, podrán establecerse servicios coincidentes que atiendan los mismos tráficos origen-destino, salvo que la relación de tráficos, es decir, los municipios intermedios atendidos, sean diferentes en una y otra. Por lo que se refiere a su tercera pregunta, señoría, tengo a bien informarle que lo dispuesto en el artículo 73.3 del ROTT, que otorga preferencia al anterior concesionario cuando su oferta fuera similar a la del resto —esta oferta similar se cuantifica en que haya una diferencia menor del 5 por ciento en la puntuación final—, no se modifica en este proyecto de reforma. En cuanto a su cuarta pregunta, hace referencia a la disposición adicional novena que la Ley 29/2003 añadió al texto de la ley anterior, de 30 de julio de 1987, la LOT; ambas son la legislación de ordenación del transporte. En la misma se permitía al Ministerio de Fomento establecer discrecionalmente un programa de innovación y fomento de la calidad en la red de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera, permitiendo que pueda valorarse la ejecución de los planes individualizados por empresa en desarrollo de dicho programa para la adjudicación de los concursos que deben celebrarse con motivo del vencimiento de los contratos concesionarios. Pues bien, señoría, le informo que al comienzo de la legislatura el Ministerio de Fomento valoró la posibilidad que permitía esta disposición adicional y consideró que la mejor vía era llevar a cabo el fomento y el incentivo de la calidad directamente a través de los concursos. En estos momentos se está trabajando con el sector en grupos de trabajo mixtos para la determinación de todas las cuestiones relativas a los nuevos pliegos de condiciones de los concursos para la adjudicación de los servicios, para el momento en que se produzca el vencimiento de las concesiones. La cuestión suscitada, junto con todas las demás relativas a los referidos pliegos, dependerá del consenso alcanzado en los citados grupos de trabajo. Por último, y en cuanto al concepto de equilibrio económico de la concesión, le puedo decir, señoría, que, obviamente, no se va a modificar lo establecido en la LOT sobre esta cuestión. El texto del proyecto de modificación del ROTT es el siguiente: La variación de las condiciones previstas en el título concesional requerirá la modificación de este mediante la formalización del correspondiente documento administrativo en todos aquellos supuestos en que

así se señala en este reglamento. En la modificación del título concesional deberá mantenerse el equilibrio de los supuestos económicos que fueron considerados como básicos en la adjudicación de la concesión. A tal efecto, dicha modificación dará lugar en todo caso a una revisión general de las condiciones contempladas en el título, con objeto de que la relación existente entre los costes generados por la explotación de la concesión y su tarifa en el momento previo a la modificación sea la misma que en el posterior.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Ayala, tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** En primer lugar le quiero agradecer que conteste a cinco preguntas cuando en el orden del día solo se había reflejado una —no tengo ningún inconveniente en que lo haya hecho—; por eso yo había enunciado la única pregunta que en el orden del día de hoy se había incluido, que era sobre las previsiones acerca de la reforma del reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. No obstante, le agradezco la información y, por supuesto, el esfuerzo que supone.

Señor secretario general, mi grupo se preocupa por esta reforma del reglamento de transportes terrestres que es esperada desde hace mucho tiempo y solo recientemente se ha producido el dictamen del Consejo de Estado sobre el texto que ha elaborado el ministerio. Si mi información no es errónea, el dictamen del Consejo de Estado se ha producido con fecha del último 14 de septiembre, con algunas observaciones sobre el texto que se mandó por el ministerio, alguna de ellas de carácter importante, y la preocupación del Grupo Parlamentario Popular se refiere fundamentalmente a las cuestiones que usted ha dicho y a alguna de las que no ha dicho. Creo que estamos perdiendo la oportunidad de hacer una regulación del transporte concesional que sea menos intervensionista. Sé que el secretario general defiende la intervención en el transporte, por lo que difícilmente se podía sustraer el ministerio a esa vis atractiva intervencionista que tiene el señor Palao, pero la verdad es que hemos perdido o vamos a perder —si finalmente se aprueba el texto tal y como estaba— una oportunidad de hacer una regulación moderna, acomodada a las necesidades europeas, y por lo tanto en ese sentido criticamos el texto. Ha comentado —y a mí me gustaría que eso se confirmara de la lectura global de todo el texto— que no va a haber ningún riesgo de que el equilibrio concesional se resquebraje. Si es así, nos congratulamos, pero queremos significar que, evidentemente, el equilibrio concesional es la piedra angular de la seguridad en las relaciones entre la Administración y los particulares en el transcurso del periodo concesional. Por lo tanto, una mera lesión de este equilibrio o del concepto del equilibrio —sin duda es usted consciente de ello— tiene sus riesgos, sobre todo el de la desestabilización del sector. Me gustaría que no obstante pudiéramos profundizar en dos temas: uno es el establecimiento del sistema de la posible alteración de las tarifas en función de los tráficos posteriores generados, y la otra cuestión es la posibilidad o imposibilidad —ahí el Consejo de Estado ha dado su opinión contraria; imagino que usted está al corriente del dictamen del Consejo de Estado— de la modificación del título concesional hasta pasado un determinado tiempo, concretamente dos años de la concesión inicial. Son cuestiones, señor secretario, que nos preocupan y nos gustaría saber cuál va a ser la postura del ministerio. Dos últimas cuestiones: una, cuál es la postura del ministerio sobre las prórrogas de los títulos concesionales, que sabe usted que están ahora mismo en el epicentro del análisis por parte de las concesiones, y, en segundo lugar, qué previsión tiene de la aprobación de este reglamento una vez que ya tenemos el dictamen del Consejo de Estado y, por lo tanto, se han cumplido los trámites reglamentarios precisos para aprobar definitivamente esta norma.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Un momento, para que la Presidencia se aclare. Esta pregunta es única en el orden del día. Ahora ha hecho nuevas preguntas que el compareciente, si quiere, le contesta.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Con mucho gusto le contesto porque, por supuesto, que no es ningún trabajo venir aquí y contestar a las preguntas de SS.SS. Simplemente hice referencia a las cinco preguntas porque esto tiene su origen en una petición de contestación escrita que relacionaba estas cinco preguntas y entendía que lo que se intenta es recuperar la respuesta que no había llegado a tiempo en el marco del procedimiento de tramitación parlamentaria.

En cualquier caso, la denuncia de intervencionismo no es algo que pueda atribuirme. La Ley de Ordenación del Transporte Terrestre es anterior, ya que esto se remonta al año 1987, y en ella se establece un sistema para las concesiones de transporte terrestre de concesiones administrativas y uso exclusivo o explotación exclusiva de las rutas que se conceden por parte del Estado. En esta situación, las actuaciones que nos hemos planteado se mueven en un marco de una lógica jurídica absoluta. Los periodos concesionales se extinguen, y lo que hay que hacer es recuperar y volver a convocar los concursos correspondientes. Desde luego, existía la posibilidad, que algunas comunidades autónomas han utilizado, de prorrogar esas concesiones, pero no es esa la filosofía con la que vamos a plantearlo. Una de dos, o se compite en el mercado o se compite por el mercado. Dado que la fórmula de funcionamiento de estas líneas cierra la competencia en el mercado, es necesario que periódicamente se renueven los concursos correspondientes para que exista una competencia y se optimicen, lógicamente, las condiciones de calidad y precio de las líneas que se establecen. En ese contexto, lo que se va a hacer es simplemente responder a la lógica jurídica de

unas concesiones que se extinguen por lo que hay que convocar los concursos correspondientes. ¿Qué hemos hecho previamente? Una modificación del ROTT, que simplifica la tramitación de todos estos concursos, que es la primera vez que se ponen en marcha después de la inicial concesión que se dio cuando se aprobó la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, y han pasado los años correspondientes y empiezan a extinguirse. La filosofía con la que hemos planteado, la modificación del ROTT en relación con los concursos es una reducción de los plazos de tramitación del anteproyecto, exigencia de clasificación para las empresas licitadoras; posibilidad de presentación conjunta de ofertas; prohibición de presentación de diferentes ofertas por empresas participadas; en los concursos de servicios ya existentes, simplificación de la documentación que acompaña a las ofertas, simplificación del proceso para el comienzo del servicio desde la adjudicación provisional e imposibilidad de solicitar modificaciones del título concesional hasta tres años después del otorgamiento y desde dos años antes de su vencimiento. Efectivamente, en la medida en que el Consejo de Estado ha incorporado matizaciones a esos planteamientos, lógicamente serán incluidas en este proyecto de reforma del ROTT. Por lo demás, el proceso de modificación del ROTT ha sido muy participativo. El sector está participando ampliamente en este proceso; un sector que, por cierto, no comparte sus criterios de liberalización, porque parece que en estos momentos precisamente lo que quieren es que se prorroguen todas las concesiones que existen, es decir, no que se abran y se supriman los mecanismos concesionales. Como le oigan a S.S. esta propuesta, seguramente va a tener que recibir a cada uno de los representantes del sector para pedirle explicaciones. Lo que ellos están reclamando es que no se hagan concursos sino que se prorrogue la situación actual, lo cual es justamente lo contrario a la liberalización que de alguna forma se estaba planteando. Lo que intentamos hacer es abrir los concursos, reducir los plazos concesionales y conseguir que, efectivamente, de forma periódica, en los nuevos periodos de vigencia de las concesiones —estamos hablando de siete u ocho, es decir, periodos mucho más reducidos que los anteriores— se puedan revisar las condiciones de calidad y precio de las diferentes concesiones. En resumidas cuentas, lo que planteaba al principio: una competencia por el mercado suficientemente eficaz como para optimizar las condiciones que se prestan a los usuarios.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Despedimos al secretario general de Transportes.

DE LA SEÑORA CASTRO MASAVEU (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO):

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Seguimos con el orden del día y pasamos a las segundas preguntas de la señora Castro Masaveu.

La señora **CASTRO MASAVEU:** A fin de ser práctica y tratar de ahorrar el mayor tiempo posible para que se puedan responder a todas las preguntas que están pendientes de responder a mi compañero Andrés Ayala, quisiera manifestar que respecto a las preguntas de los puntos 5 y 7, que han sido respondidas, me doy por satisfecha con esta respuesta aunque haya llegado fuera de plazo. Después, si no tiene inconveniente las señora vicepresidenta y la representante del ministerio, la señora subsecretaria, podríamos, si les parece bien, unir la pregunta del punto 2 relacionada con el cinturón ferroviario de Pola de Siero, con la del punto 6, que se refiere también a resolver el problema ferroviario que existe en el municipio de Piloña, en concreto al paso por Infiesto de las vías del FEVE. Podríamos agrupar las dos por versar sobre los mismos temas, si le parece bien, y si no las hacemos independientemente.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Vamos a hablar con la secretaria general de Infraestructuras, porque tiene diferentes números en su orden del día y vamos a ajustarlos un poco. **(Pausa.)**

— PROPUESTAS REALIZADAS POR EL ALCALDE SOCIALISTA DE SIERO ACERCA DE DAR UNA SOLUCIÓN AL CINTURÓN FERROVIARIO DE LA POLA (ASTURIAS) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/059604). (Número de expediente 181/002488.)

— PREVISIONES ACERCA DEL SOTERRAMIENTO DE LAS VÍAS DE FEVE A SU PASO POR INFIESTO (ASTURIAS), ENTRE EL APEADERO DE PINTUELES Y LA DESEMBOCADURA DEL RÍO ESPINAREU (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/071883). (Número de expediente 181/002492.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Vamos a seguir con el orden del día ajustándolo a lo que la señora Castro nos ha solicitado. Por tanto, la señora secretaria general va a contestar las preguntas de los puntos 2 y 6.

La señora **CASTRO MASAVEU:** Perdone, señora vicepresidenta, ¿puedo formular las preguntas?

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Sí, señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU:** Hace más de dos años y medio que la señora Álvarez se hizo responsable del Ministerio de Fomento, y vemos que en relación con la solución que se les podía dar a diversas ciudades y poblaciones asturianas cuyos ciudadanos tienen que sufrir los pasos a nivel, las vías del tren, etcétera, de todas las soluciones que estaban encima de la mesa de aquellos ayuntamientos que habían presentado estas iniciativas ante el ministerio y que habían iniciado conversaciones, al día de hoy ninguna de las poblaciones asturianas que tienen esta problemática no solamente no han visto solucionado el problema sino que ni siquiera han visto que se hayan iniciado actuaciones puntuales. Llevamos un retraso de tres años en el progreso de esas poblaciones, y en el caso que nos ocupa me refiero en concreto a Infiesto y a Pola de Siero. Por ello, señora subsecretaria, le formulo las preguntas que se corresponden con las relacionadas en el orden del día para ver si al día de hoy, casi tres años después de llegar al departamento la ministra Álvarez, desde el ministerio se ha tomado ya alguna decisión o si todavía no, tanto en Siero como en Infiesto, como esta sucediendo por ejemplo en Avilés. Por cierto, quiero decirle que Avilés es el tercer núcleo de población de la región y Pola de Siero el cuarto, con lo cual no estamos hablando de pequeños municipios que tengan que seguir padeciendo estos problemas. Creo que el retraso que se está produciendo es un problema que se añade a los muchos que se están generando desde el Ministerio de Fomento en nuestra región.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Contestando a su pregunta, el Ministerio de Fomento, desde que la ministra Álvarez y el Gobierno socialista de la nación, se han hecho cargo de ese ministerio, está llegando a acuerdos con múltiples ayuntamientos para las actuaciones de integración ferroviaria de sus líneas, y lo que hemos hecho en muchos casos ha sido recomponer una falta de acuerdo institucional que se había producido con el anterior Gobierno.

Yendo a los casos concretos que la diputada pregunta, le diré que en el caso de Pola de Siero seguimos negociando con las propuestas del ayuntamiento. Yo tuve una comparecencia en este sentido en febrero de 2006 y había habido reuniones con la Dirección General de Ferrocarriles y con FEVE, había unas propuestas encima de la mesa que se habían estudiado, y el Ayuntamiento de Siero ha planteado actualmente nuevas alternativas a FEVE, que se estudiaron. En el caso —como hemos acumulado las preguntas— del Ayuntamiento de Piloña, reiteramos lo que hemos contestado ya por escrito, aunque que creo que no ha habido oportunidad de que llegue la respuesta a la diputada, y es que seguimos manteniendo los mismos principios de colaboración con los ayuntamientos y los principios que el PEIT marca respecto a los criterios de funcionalidad ferroviaria y de financiación de las operaciones ferrocarril-ciudad. En el caso de Piloña, nos parece que existen soluciones más sencillas, menos complejas y menos costosas para el erario público, ya sea el ayuntamiento o la Administración, para acceder a las demandas de integración ferroviaria que ya tienen planteadas.

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

La señora **CASTRO MASAVEU:** Señora secretaria general de Infraestructuras, aquí se trata de que cada uno puede preguntar lo que quiera, faltaría más. De momento, aunque algunos se empeñan en lo contrario, todavía tenemos libertad en este país y podemos preguntar los diputados aquello que nos parece más oportuno. Ahora bien, dígame usted en qué se ajusta la respuesta al caso de la pregunta realizada para Piloña, para Infiesto. El concejo es Piloña y la capital del concejo es Infiesto, y dígame usted en qué se ajusta la respuesta a la pregunta. Lo mismo sucede con la de Pola de Siero. Ustedes están hablando con el alcalde de Pola de Siero desde hace dos años y medio, han mantenido conversaciones, vienen con propuestas, ustedes les dicen una cosa, ellos dicen otra, en definitiva, marear la perdiz. Pero por lo menos en Pola de Siero están ustedes reuniéndose con su alcalde para dar alguna solución, y yo entiendo que será para las próximas elecciones municipales. Por cierto, lo tiene crudo el Partido Socialista en Pola de Siero; claro, después a base de alianzas se gobierna, pero lo tienen crudo porque todo el mundo se va dando cuenta de lo que está haciendo este alcalde con la ciudadanía. Pero a lo que me refiero y por ir al grano: ustedes no han avanzado ni un solo paso. Ustedes son los magos de las reuniones, saben hacer maravillas, ahora, soluciones no dan ni una, y a los ciudadanos de este concejo las soluciones efectivas y reales que puedan utilizar y que les puedan beneficiar son las que ven. Les da igual que se reúnan diez veces o doscientas. Va siendo hora ya de que los planes que estaban prácticamente rematados cuando ustedes llegaron al Gobierno se lleven a cabo y que la curva de La Bombilla se solucione, porque lo que no vale es hacer chapuzas; no vale hacer chapuzas porque estamos en el siglo XXI y a ustedes les gustará mucho hacer pequeñas cositas para hacer el relumbrón, pero la gente no es tonta y se da cuenta. Y en Siero o se hace una solución integral y se suprime la curva de La Bombilla y la estación queda donde está, porque es donde la quieren los polesos, o, de lo contrario, para hacer chapuzas, háganlas ustedes en otra parte porque en Asturias desde luego estamos acostumbrados a otras actuaciones, como son las que se llevaron a cabo durante los gobiernos del Partido Popular.

Me voy a referir a Piloña, porque veo que no conoce usted tan bien el tema como el de Siero, y la diferencia es muy sustancial entre un concejo y otro: en Pola de

Siero gobierna el Partido Socialista y en Piloña gobierna el Partido Popular. Fíjese usted qué diferencia, qué real diferencia: mientras que en Siero mantienen conversaciones, no creo que se hayan puesto en contacto, para nada, con el Ayuntamiento de Piloña ni con su alcalde. Lo que sí hay es un documento que se ha presentado, y no me digan ustedes que el Partido Popular no hizo nada, porque la propuesta del Ayuntamiento es de diciembre de 2003 —supongo que usted conoce ese documento, porque si no, no sé de qué forma me contestan a la pregunta— y en ella se dice claramente cuál es el problema real. En Infiesto en estos momentos las líneas de FEVE transcurren en medio de la capital del concejo, que es Inifiesto; tiene dos apeaderos, dos pasos a nivel, uno de ellos situado a tres metros de unas viviendas sociales que son las de La Medina, y, por mucho que se intente cubrir el paso para que nadie haga atajos por las vías, tanto personas mayores como niños discurren por esa zona hasta que haya un grave accidente. Es una situación en la que no solamente existe el problema de inseguridad y de peligrosidad, sino que también la calidad de vida de los vecinos se ve muy disminuida. Efectivamente, es ambiciosa la propuesta que planteó el ayuntamiento y que, insisto, deben de tener ustedes en el ministerio. Es ambiciosa, pero es que ustedes ni se han sentado a hablar para dar una solución. ¿Han llamado ustedes al alcalde de Infiesto para decirle que tienen una propuesta, que van a hablar, que van a tratar de hacer algo menos ambicioso pero que dé solución y que no sea una chapuza, como hacen ustedes con el Ayuntamiento de Siero, con el que están permanentemente en contacto? ¿O es que los ayuntamientos gobernados por el Partido Popular no tienen derecho a que se solucionen sus problemas ferroviarios? No sé si esa es la realidad, desde luego lo que sí le puedo decir es que es lo que se trasluce, y, lamentablemente, es muy triste que ustedes juzguen a los ciudadanos por el color político de esos municipios. Si lo quieren seguir haciendo, háganlo, al final la gente se da cuenta perfectamente de lo que ustedes pretenden con su forma de actuar. Pero le rogaría que al menos tengan la vergüenza torera de llamar al alcalde de Piloña y pedir una reunión con sus técnicos. Si no se quieren ver con el alcalde, supongo que a los técnicos no les pondrán ustedes color político, porque el informe que se les ha acompañado es un informe técnico. Supongo que a los técnicos no les tendrán ustedes tanta aversión como a la gente del Partido Popular. Esto no se lo digo a usted, señora secretaria general, lo digo en general. Por favor traten de solucionar el problema que padece la población de Infiesto, porque venden a bombo y platillo los pasos a nivel que están eliminando, pero a lo mejor convendría más que fuese en núcleos urbanos, como en este caso, que en otros cuya eliminación es también imprescindible pero, como comprendo que esto hay que hacerlo de forma gradual, se deberían eliminar primero los que están en zonas urbanas porque parece de pura lógica.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señora diputada, las puertas del Ministerio de Fomento y de este Gobierno están abiertas a todos los ayuntamientos de todos los signos políticos, a todos los gobiernos de comunidades autónomas de todos los signos políticos. Yo formé parte de un Gobierno socialista de una comunidad autónoma en la época en que gobernaba en Madrid el Partido Popular, y en ocho años el consejero de Obras Públicas no fue recibido ni por el ministro Arias Salgado ni por el ministro Álvarez Cascos. Por lo tanto, a las pruebas me remito, y no confundan su actuación con la nuestra. Veo que ha reconocido que en Pola de Siero hay negociaciones, que se está trabajando. No son fáciles las soluciones, no es fácil combinar la eliminación de la curva de La Bombilla con el mantenimiento de la estación en el punto en el que está por pura lógica geométrica y, por tanto, en eso se sigue trabajando por parte de FEVE, de la Dirección General de Ferrocarriles y del Ayuntamiento.

Vamos al caso de Piloña, que usted ha querido que lo uniéramos y dice que son dos casos distintos. Le diré que no sabía que el alcalde de Piloña era del Partido Popular; por lo tanto, esto quiere decir que para nosotros los alcaldes son todos exactamente iguales y no me ocupo de saber el signo político de un alcalde antes de venir a una comparecencia. Es usted la que ha puesto en su pregunta al alcalde socialista de Siero. Lo ha puesto en su pregunta y no ha dicho nada del alcalde del Partido Popular del otro concejo, es decir que yo me he enterado de que el alcalde de Piloña es del Partido Popular porque usted me lo ha dicho. También ha reconocido que la propuesta que hace el ayuntamiento es ambiciosa, por calificarla de alguna manera, y yo tengo los datos completos de esa propuesta de una variante de cuatro kilómetros, de los cuales tres kilómetros son en túnel, con una estación soterrada, unos nuevos puentes que habría que construir sobre el río y una serie de dificultades técnicas y de valoración económica que a nosotros, en el entendimiento de cómo debemos distribuir los recursos públicos en el conjunto del país, nos parece —usted la ha llamado ambiciosa— desproporcionada en cuanto al problema que se quiere solucionar. Estamos trabajando en la solución de la integración ferroviaria mediante operaciones de cerramiento y vamos a hablar con el Gobierno del Principado para la eliminación de unos pasos a nivel que a ellos les afectan, buscando actuaciones más sencillas, menos costosas e igualmente seguras para los habitantes de Infiesto. Nuestras puertas están abiertas al ayuntamiento de esta localidad para que cuando quiera pueda venir a hablar con nosotros, como nosotros también podemos tener contacto con él. Por lo tanto, eso es recíproco, no tenemos ningún inconveniente de recibir a ningún alcalde, se están recibiendo y por lo

tanto hago ese ofrecimiento a través de usted al ayuntamiento asturiano.

— PREVISIONES ACERCA DE DAR CUMPLIMIENTO A LAS SOLICITUDES REALIZADAS POR EL GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS DE MEJORAR DIVERSOS TRAMOS DEL FERROCARRIL DE LA RUTA DE LA PLATA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/060717). (Número de expediente 181/002489.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos a la pregunta del punto 3 del orden del día.

Señora Castro, tiene la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU:** En este caso, señora vicepresidenta, doy por formulada la pregunta.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Muy brevemente le diré que no nos consta ninguna solicitud realizada por el Gobierno del Principado de Asturias para la mejora de diversos tramos del ferrocarril de la Ruta de la Plata que nos haya hecho formalmente, por lo que agradecería a la señora diputada que me la precisara.

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

La señora **CASTRO MASAVEU:** Señora secretaria general, el señor Areces no tiene entre sus prioridades de agenda contarme a mí las cosas que les propone a ustedes. Como usted puede comprender, no se lo puedo explicar, pero lo que sí le puedo decir es que el señor Areces manifestó en una rueda de prensa que la situación en la que se encontraba el ferrocarril de la Ruta de la Plata era manifiestamente mejorable y, por lo tanto, que propondría al ministerio que se actuase y se llevase a cabo una reforma integral tanto de los trenes en sí como de las vías. Le manifiesto esto sorprendida porque, una de dos, o el señor Areces se dedica a vender humo y les dice a los ciudadanos que va a proponer algo que a ustedes no les propone, o se lo ha propuesto con tan poco énfasis que ustedes prácticamente no se han enterado. Lamento, por lo tanto, esto, pero aprovecho la pregunta para preguntarle si se va a llevar a cabo alguna reforma y alguna actuación en la línea de FEVE en la Ruta de la Plata, porque, independientemente de que lo proponga o no el presidente del Principado, comprenderá usted que puede tener interés para los ciudadanos, que en definitiva es lo único que me importa.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Quizás haya una confusión, porque, ¿entiende usted que la Ruta de la Plata está adscrita a FEVE, o es la línea que sube desde Andalucía por toda Extremadura, Castilla y León?

La señora **CASTRO MASAVEU:** Perdón, he dicho FEVE porque me quedé con la otra pregunta. Quiero decir los tramos del ferrocarril de la Ruta de la Plata. Me he quedado con las dos preguntas anteriores, en las que, efectivamente, era FEVE.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Entonces, nos quedamos en la Ruta de la Plata, en la red convencional de la Administración General del Estado que sube por todo el oeste peninsular. En primer lugar, hemos tenido distintas reuniones con el presidente del Principado de Asturias o con el consejero para hablar de todos los temas que en materia de infraestructuras corresponden al Principado de Asturias, fundamentalmente para resolver la conexión de Asturias con la meseta. Nosotros hemos estado hablando con ellos, y, de hecho, usted bien sabe que Asturias es, en per cápita, la primera comunidad autónoma de inversión del Estado en materia de infraestructuras en los presupuestos generales. Por lo tanto, nosotros estamos cumpliendo con el Principado de Asturias y estamos resolviendo las conexiones ferroviarias y viarias con Asturias. En ese sentido, estamos dando un cumplimiento riguroso al PEIT en Asturias. Me va a permitir que aproveche la oportunidad para explicarle cómo se están resolviendo esas conexiones ferroviarias y viarias con Asturias y también la de la Ruta de la Plata, cuando en el caso del Principado de Asturias la conexión está funcionando. No sé si esta pregunta podríamos haberla acumulado a la del punto 7, porque luego tiene usted una pregunta que creo que podría tener conexión con la compatibilidad entre la línea de alta velocidad y la línea convencional actualmente existente. En primer lugar, creo que la primera conexión que se está resolviendo ya por fin históricamente es la conexión viaria de la Ruta de la Plata, la conexión por carretera. Es una conexión que, como usted bien sabe, tiene un presupuesto de casi 2.000 millones de euros; están en servicio en este momento veinte tramos, que son 336 kilómetros; están en ejecución 22 tramos, con casi 250 kilómetros, y nuestro compromiso es que toda la Ruta de la Plata viaria estará en servicio, salvo el tramo de Benavente-Zamora, en esta legislatura. Por lo tanto, una primera conexión en la Ruta de la Plata norte-sur entre Andalucía, Extremadura, Castilla y León y Asturias va a ser finalmente completada con la construcción de esta Ruta de la Plata viaria. En segundo lugar, creo que hay que hablar de la conexión de alta velocidad Madrid, Valladolid, León y Asturias. Es la segunda gran conexión ferroviaria

que se está construyendo con beneficio para todo ese eje y finalmente en Asturias. Si quiere puedo detallárselo, en el sentido, que también conoce bien, de que hasta Valladolid estará en servicio en 2007 y con una inversión de 3.500 millones de euros. Eso va a significar una mejora sustancial en la reducción —ya solamente la entrada en 2007— significativa de los viajes entre Asturias, Valladolid y Madrid. Lo que le importa a Asturias es la conexión completa con el resto de la Península, y eso pasa por conexiones viarias y por conexiones ferroviarias y, por lo tanto, en eso estamos trabajando. Sabe perfectamente que está en marcha la variante de Pajares, sabe que se han adjudicado los accesos a Pajares entre los meses de marzo y julio de 2006, por lo que ese eje avanza a buen ritmo. Se han sacado también los proyectos en el tramo Valladolid, Palencia y León, y lo podrá ver en los Presupuestos Generales del Estado. Finalmente, hay una tercera conexión importante que ustedes pueden valorar, que es una conexión de la Ruta de la Plata en la que están previstos los estudios de viabilidad de la Ruta de la Plata en el PEIT, de la recuperación de la Ruta de la Plata, que no es el caso de Asturias, que está funcionando. Otra cuestión es que usted plantee indirectamente el funcionamiento, la gestión, los servicios, el material móvil. Pero creo que ha confundido los problemas, ha confundido las características, las condiciones de la Ruta de la Plata en Asturias no se con qué, porque realmente están funcionando bien y es la principal conexión que hasta Pajares tiene en estos momentos Asturias. Por tanto, nosotros estamos resolviendo las conexiones de Asturias —en una triple dimensión, en una triple infraestructura— con la meseta, la Ruta de la Plata viaria, el acceso a alta velocidad desde Madrid, y también estamos abordando los estudios de viabilidad de la Ruta de la Plata en todo el eje, no solamente en Asturias, desde Gijón hasta Sevilla.

— FECHA PREVISTA PARA LA CONTRATACIÓN DEL PROYECTO DE LA RONDA NORTE DE OVIEDO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/071874). (Número de expediente 181/002490.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos a la siguiente pregunta, la del punto 4 del orden del día. Señora Castro, tiene la palabra.

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

La señora **VICEPRESIDENTA:** Señora secretaria general, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Sobre la ejecución de la ronda norte de Oviedo ya tuve la oportunidad de comparecer aquí en el pasado mes de febrero, creo recordar. En aquel momento, en la anterior comparecencia, le dije que estábamos pendientes de DIA y, por otra parte, que era una actuación que tendría que ser abordada conjuntamente por las tres administraciones en el Plan de movilidad sostenible. Está formulada la DIA, como usted indica en su pregunta, y, por lo tanto, tenemos que llegar a un acuerdo con las otras administraciones para su ejecución.

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

La señora **CASTRO MASAVEU:** Afortunadamente, ya tenemos la declaración de impacto ambiental del proyecto de la ronda norte de Oviedo. Señora secretaria general, resulta que desde el 24 de septiembre de 2003, cuando que el estudio formativo se remitió al Ministerio de Medio Ambiente, hasta principios de este año, en el mes de abril de 2006, no se había formulado la declaración de impacto ambiental, y no se había formulado porque, entre otras cosas, como bien respondió la ministra de Medio Ambiente, reclamó datos al ministerio que se le enviaron mal y tuvo que volver a reclamarlos. En una palabra, se dilataba como fuese el proyecto de ejecución de una ronda norte para la capital del principado de Asturias, curiosamente, ¡oh gran casualidad! también gobernada por el Partido Popular. Es muy sospechoso también que esta pregunta no sea respondida, porque ustedes no tienen ningún plan para Oviedo, y cuando en esta Comisión se aprueba alguna actuación en Asturias, en Oviedo en concreto, ustedes no la llevan a cabo, porque se ha aprobado la construcción —era la propuesta que hacía el Partido Popular— de una losa para proteger la iglesia de Santillana, aquí se acordó por todos los grupos políticos y a través de una enmienda del PSOE que hubiese una reunión a tres bandas y se buscase la solución más adecuada. Que se sepa, trascurridos aproximadamente cinco o seis meses, no se ha producido esa reunión o al menos no me consta que haya habido ninguna reunión. Usted me dice aquí que ahora, desde abril, cuando teníamos el DIA, hasta octubre, fecha en la que estamos, no se ha hecho nada, porque para qué, que ahora lo que hay que hacer es reunir a las tres administraciones implicadas y ponerse de acuerdo. La voluntad política se demuestra al menos con una pequeña partida presupuestaria, solo le estoy pidiendo una pequeña, para que se vea la intención. La intencionalidad se ve claramente cuando lo que hay es cero euros en los presupuestos generales del año próximo para la ronda norte de Oviedo. Lo que tienen ustedes es voluntad de boicotear todos y cada uno de los proyectos para la capital del principado, y luego dicen o dice su partido en Asturias que Oviedo es objetivo número uno para el año 2007 para el Partido Socialista. Será objetivo número uno para perder por goleada, por una inmensa goleada, como viene sucediendo desde el año 1991, cosa que ustedes no perdonan. Pero es que a los ciudadanos de

Oviedo les es imprescindible la ronda norte, pero mucho más que a los de Oviedo a los del resto de Asturias, que tienen que entrar por la ciudad pudiendo rodearla para comunicarse. Como usted bien sabe, Oviedo está en el centro de la región y, aparte de ser la capital, es una ciudad a la que vienen de toda la región, y la ronda norte les beneficiaría, aparte de que mejoraría la calidad de vida de los ovetenses de algunos barrios, que gracias a la ronda norte podrían, como digo, tener unas mejores posibilidades para su desarrollo. Usted me dice que están pendientes o que van a reunirse, y lamento decirle que no les puedo creer. Si ustedes se reúnen será para fingir una pantomima, porque han eliminado toda partida presupuestaria para los presupuestos del año 2007, y lo que demuestran de esa forma es su voluntad de que en Oviedo no haya tampoco ronda norte. O sea, no solamente se le niega la solución a la autopista en la Y para proteger un monumento prerrománico y para unir dos barrios de la ciudad, sino que ahora también de nuevo lo que vemos es que ha transcurrido desde el mes de abril hasta el mes de octubre, seis meses, la declaración de impacto ambiental está aprobada y finiquitada, ustedes no han hecho nada, y si hubiesen querido y hubiesen tenido voluntad en esos casi tres años que costó que viese la luz el DIA —y me estoy refiriendo a la declaración de impacto ambiental— podían haber iniciado ya alguna ronda de conversaciones o algún tipo de negociación. Pero, lamentablemente, una vez más los ovetenses se verán privados de un proyecto que tiene que abordar el ministerio liderando ese proyecto para la ciudad, como es lógico y como está sucediendo en el resto de capitales y de grandes ciudades del resto de la geografía española.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): De nuevo debo rechazar todas las afirmaciones que usted hace respecto a la voluntad del Ministerio de Fomento en relación con el desarrollo, las inversiones e infraestructuras en Asturias y particularmente en Oviedo. Quiero insistir en lo que le he dicho anteriormente y en algunas de las cuestiones que usted misma acaba de plantear. Las conexiones de largo recorrido en Asturias en el entorno de Oviedo están garantizadas por la A-66, las conexiones de largo recorrido, que es lo que compete al Estado, están garantizadas por la A-66. He sacado, por lo menos para mi lectura, esa imagen que usted tiene perfectamente en la cabeza y que yo la veo mejor en el plano, y esas conexiones están perfectamente garantizadas en el entorno de Oviedo con la A-66.

Por lo tanto, nosotros estamos contribuyendo —y usted misma lo ha dicho— a mejorar las conexiones de algunos barrios de Oviedo. Estamos de acuerdo en que esa es una conexión que a la fecha de hoy tiene en su entorno unos importantes desarrollos urbanísticos que es conveniente que participen también en esa actuación. En las actuaciones que tienen que beneficiar al desarrollo urbanístico de una ciudad, sea Oviedo o sea Sevilla —mi lugar de procedencia—, es responsabilidad del planeamiento urbanístico y de los privados que forman parte de esas actuaciones contribuir a su ejecución y, por lo tanto, nosotros hemos hecho el estudio, hemos llevado a cabo la declaración de impacto ambiental. Las declaraciones de impacto en algunos casos como éste, como consecuencia de las ocupaciones urbanísticas presurosas de su entorno, se complican y, por lo tanto, tenemos ya un trazado que tiene más de contenido urbano que de recorrido intraterritorial, puesto que las conexiones están garantizadas por la A-66. No tenemos ningún inconveniente en tener reuniones y conversaciones con el Ayuntamiento de Oviedo con respecto a la ejecución y financiación de esta ronda norte.

DEL SEÑOR AYALA SÁNCHEZ (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO) SOBRE:

— PREVISIONES ACERCA DE LA PUESTA EN SERVICIO DEL CORREDOR DE LA LÍNEA BARCELONA-FRONTERA FRANCESA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/067524). (Número de expediente 181/002531.)

La señora **VICEPRESIDENTA:** Pasamos a la pregunta número ocho correspondiente al orden del día. Señor Ayala, ¿ha hecho bloques de preguntas?

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Sí. La número 8, por un lado; de la 9 a la 12, ambas inclusive; la 13 sola, la 14 sola, la 15 sola; de la 16 a la 19, ambas inclusive, agrupadas, y la 20 sola.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Tiene la palabra, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Bienvenida señora secretaria general de Infraestructuras. Nos hubiera gustado que alguna de las preguntas las hubiera contestado en su momento, pero algunas se han hecho pasado el plazo, que es lo que las ha transformado. Las hemos mantenido porque creemos que es importante hacer algunas consideraciones sobre ellas pero, sobre todo, la primera, las previsiones acerca de la puesta en servicio del corredor de la línea Barcelona-frontera francesa, puesto que se trata de una obra emblemática, una obra que afecta a nuestras relaciones con Francia y, por tanto, la preocupación del Grupo Parlamentario Popular sobre la marcha de esta obra es mayúscula. Como quiera que tenemos alguna duda y algún temor sobre el cumplimiento de los plazos de los convenios internacionales que surgen con esta vía férrea, es por lo que desde el

Grupo Parlamentario Popular le hemos formulado esta pregunta en la que le ruego que nos diga cuáles son las previsiones de la puesta en servicio de este corredor y la situación de cada uno de los tramos. En esta primera intervención, nada más.

La señora **VICEPRESIDENTA**: La señora secretaria general tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Una primera cuestión de carácter genérico con respecto al retraso en las respuestas. Usted es consciente —no me voy a referir a la cifra del volumen de preguntas parlamentarias que este ministerio está recibiendo— de que nuestro esfuerzo está puesto en contestarlas, si es posible en tiempo. Por otra parte, necesitamos que las respuestas sean precisas, que estén técnicamente bien, tenemos que hacer nuestras consultas a los centros directivos, a las demarcaciones en su caso, para tener información precisa, pero es cierto que estamos dotados de un mecanismo interno de seguridad con respecto a las propuestas que transmitimos, que empieza en las Cortes y sigue un procedimiento, que termina siendo un poco largo. De verdad que estamos haciendo un esfuerzo para poder contestar a las veinte mil largas preguntas que hemos recibido, que nuestra voluntad es contestarlas, pero que también con mucho gusto venimos a defenderlas y a explicarlas. Algunas veces las respuestas escritas son un poco escuetas, pero sepa que estamos haciendo todos los esfuerzos para darle respuesta a lo que SS.SS. nos están planteando. En el caso concreto de la pregunta, efectivamente comparto con el señor diputado la importancia que tiene esta primera conexión de España con la frontera francesa y, a partir de ahí, la conexión para nuestros viajeros y mercancías básicas y que también estamos trabajando en la conexión con la frontera francesa en Dax, en el País Vasco, que podemos decir que está bastante avanzada. Asimismo asumimos el compromiso reiterado por la señora ministra, y en él estamos trabajando, como bien creo que sabe y así estaba en la respuesta que transmitimos, de llegar a Tarragona en 2006, a Barcelona en 2007 y a la frontera francesa o a la conexión internacional de la concesión Figueras-Perpignan en 2009.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Su respuesta también es extraordinariamente escueta, no por haberse formulado oralmente ha mejorado la intensidad de la misma. Nos parece bien que usted señale que se mantiene el compromiso de la señora ministra, ahora bien, señora secretaria general, a nosotros nos parece difícil y no es que no queramos. Quiero que vaya por delante que el Grupo Parlamentario Popular quiere que el 17 de febrero de 2009 esté en servicio el corredor que conduce hasta la frontera francesa porque, si no es mala mi información, es esa fecha, el 17de febrero de 2009, cuando se tiene que cumplir el contrato que está en vigor y que afecta al Reino de España y a la República Francesa. Señora secretaria general, ustedes acaban de adjudicar, de autorizar, las obras en cuatro tramos. Esos tramos en concreto son: el nudo Trinidad-Moncada, en la provincia de Barcelona; San Julià de Ramis-Cornellà del Terri, Cornellà del Terri-Vilademuls y Vilademuls-Pontós, que están en la provincia de Girona, y se encuentran en obras siete tramos más en las provincias de Barcelona y Girona. Pero curiosamente se encuentran todavía en proyecto seis tramos más que son Montcada-Mollet, Mollet-La Roca, Ruidellots de la Selva-Joan Torro, Joan Torro-La Plaza de Salvador Dalí, los túneles urbanos y la estación de Girona, Sarriá de Ter-San Juliá de Ramis y Pontós-Figueres. Evidentemente, si tenemos en cuenta que nos quedan exactamente 28 meses desde hoy para que llegue la fecha del 17 de febrero de 2009, la ejecución de los cinco tramos que ustedes acaban de autorizar para la construcción de la plataforma son entre 18 y 24 meses y todavía nos faltan las obras que están en proyecto, si tenemos en cuenta que después de la plataforma hay que hacer la vía, después de la vía, la electrificación y después de la electrificación hay que poner los sistemas de seguridad de la vía, difícilmente se va a cumplir la fecha de 17 de febrero de 2009. Por tanto, vemos muy difícil, prácticamente imposible, el cumplimiento del compromiso de la señora ministra y nos parecería muchísimo más prudente que, habida cuenta de que todavía faltan 28 meses, abordáramos el problema en su integridad, lo abordáramos desde ahora y si tenemos que señalar otra fecha, que la señalemos porque, desde luego, la llegada a Tarragona en el 2006 y a Barcelona en el 2007, si es que se cumplieran —la de Tarragona parece que sí, pero la de Barcelona no está tan claro—, en ningún caso solventa, soluciona ni nos hace cumplir nuestro compromiso con Francia de que estuviera en servicio en febrero de 2009. Nos parecería muchísimo más serio que hiciéramos un planteamiento realista y si con este plazo de 28 meses tenemos que pedir un reajuste del calendario de adjudicación, lo hiciéramos, porque estaríamos haciéndole un mejor servicio a la ciudadanía, estaríamos estableciendo los verdaderos principios de las relaciones serias con la República Francesa y nos permitiría resolver la situación de desequilibrio que Francia está imponiéndonos en todo lo que se trata de las conexiones transpirenaicas y, evidentemente, esta es la primera y fundamental, porque es la primera vez que Francia, en serio, está dispuesta a consentir que nosotros tengamos una conexión europea decente, pero no está dispuesta a hacerlo en Canfranc y también tenemos serias dudas —y ustedes también— de que lo haga en Dax; en el cruce central de los pirineos fundamentalmente, Francia permanentemente nos toma el pelo. Nosotros hemos hecho, tanto desde el punto de vista viario como ferroviario, esfuerzos que no se ven reflejados en la actuación en territorio francés, como la actuación en esta línea de Barcelona hasta Figueres, que

luego va a dar lugar a la construcción y puesta en servicio de Figueres-Perpignan, que se está haciendo en un consorcio franco-español. Si hiciéramos un auténtico reajuste de los calendarios, estaríamos siendo más realistas, más serios y tendríamos más credibilidad. Por eso, señora secretaria general, creo que es imprescindible que hagamos un esfuerzo, un sacrificio y una cura de realismo para abordar esta obra en sus reales posibilidades de puesta en servicio.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Quisiera, en primer lugar, señor Ayala, referirme a un par de cuestiones. Veo que está bien informado del recorrido, yo iba a insistir ahora en él. Creo que, por prudencia, debemos dejar las relaciones entre gobiernos en el ámbito que le corresponde y no cuestionar o valorar negativamente la actuación del Gobierno francés con respecto a nuestro requerimiento para otros puntos de contacto, porque creo que no nos favorece a ninguno. Hay reuniones de forma regular a nivel técnico y a nivel político, a nivel de ministros, con respecto a las distintas conexiones Figueras-Perpignan, Irún-Dax y, finalmente, el paso central, que necesitamos de toda nuestra diplomacia y de todas nuestras líneas de argumentos para que el Gobierno francés vaya entendiendo el valor y la importancia de estas conexiones y creo que no deberíamos valorarlas de alguna manera en estos foros, porque pudiera no ayudarnos en estas conversaciones que estamos realizando. Por lo tanto, con toda esa delicadeza, le digo que debemos estar todos a una, que creo que es la posición también del Partido Popular, en estas relaciones de Estado como son las conexiones físicas con Francia, que supone también la conexión física con el resto del continente europeo. La fecha que el señor Ayala ha citado, la fecha del 17 de febrero, es la fecha en la que tiene que estar finalizada en principio la construcción de la concesión Figueras-Perpignan, es el compromiso de la finalización de la concesión, y a partir de ahí, el compromiso de ambos Estados para que ese tramo entre los dos países tenga la conexión adecuada con el territorio francés con el ancho UIC que ellos tienen. Nosotros también estamos discutiendo cuál es la mejora de la conexión desde Perpignan a Montpellier y por otra parte la conexión con línea en ancho UIC por la parte española. Por lo tanto, esas dos precisiones con respecto a lo que significa la fecha; es el compromiso de la concesionaria a estar finalizado y por ende el compromiso de ambos países para que tengamos garantizada la conexión.

Dicho eso, también tengo que decirle al señor Ayala que nosotros llevamos dos años y medio recuperando atrasos acumulados de la anterior legislatura y tengo que decírselo, señor Ayala.

Estamos recuperando atrasos acumulados en la anterior legislatura, dando —entiendo yo— pasos de gigante, llegando a resoluciones de acuerdos institucionales que no estaban resueltos con el anterior Gobierno y que significa un periodo de maduración de las propuestas y de los acuerdos institucionales. Dicho eso —usted lo sabe bien, lo acaba de nombrar ahora mismo— en este periodo, de no tener nada en obra, tenemos ya siete tramos en obra, tenemos cinco tramos licitados por valor de 528 millones y, efectivamente, hay tramos que se encuentran en proyecto. También ha hecho una referencia que quería aclarar. Ha dicho: Ustedes han contratado la plataforma y después vendrá la electrificación. Es verdad que eso se hace habitualmente en dos fases, pero eso no quiere decir que no se inicie. No es que cuando termine el plazo de construcción de la plataforma se vaya a iniciar el de la electrificación y el de la superestructura, sino que se va haciendo con un *decalage,* que no es el de los dos años, sino que es el *decalage* necesario para implementar la superestructura en el momento adecuado. Por tanto, nosotros estamos haciendo el esfuerzo de llegar al compromiso internacional que tenemos y hemos recuperado mucho tiempo perdido por una u otra vía en la anterior legislatura. Estamos haciendo un planteamiento realista, estamos haciendo grandes esfuerzos para llegar a cumplir ese compromiso que tenemos establecido a nivel internacional y, en la medida en que nos afecta, nos obliga a la puesta en servicio de la conexión entre Figueras-Perpignan.

— PREVISIONES ACERCA DE LA EJECUCIÓN DE LA CARRETERA LAS DUEÑAS-NOVELLANA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/077802) (Número de expediente 181/002532).

— PREVISIONES ACERCA DE LA EJECUCIÓN DE LA CARRETERA NOVELLANA-BALLOTA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/077803) (Número de expediente 181/002533).

— PREVISIONES ACERCA DE LA EJECUCIÓN DE LA CARRETERA CADAVEDO-QUERUAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/077805) (Número de expediente 181/002534).

— PREVISIONES ACERCA DE LA EJECUCIÓN DE LA CARRETERA QUERUAS-OTUR (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/077806) (Número de expediente 181/002535).

La señora **VICEPRESIDENTA:** Vamos con las preguntas 9 a 12. Tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Señora secretaria general, he querido ser exquisito en mi planteamiento anterior y no he querido hacer valoraciones con referencia a actitudes políticas sobre retrasos o no retrasos, sobre recuperaciones de tiempo perdido o sobre inversiones. Usted ha incidido en ellas en la pregunta anterior. Espero que hagamos lo mismo en las preguntas posteriores, porque es usted la que ha abierto la caja de los truenos. Le quiero recordar que las inversiones que se han producido en las anteriores legislaturas no tienen parangón en nuestra historia reciente y que como usted muy bien sabe, porque es experta en ello, las ejecuciones presupuestarias que no son de los programas de la sección 17, pero que sí son responsabilidad del Ministerio de Fomento y que, concretamente, están en el sector público empresarial, dan pena. Por tanto, no me parece muy oportuno que diga usted aquí, al hablar del tramo Barcelona-Figueras, que están recuperando tiempos perdidos y retrasos acumulados, porque me da pie a contestarla, lo que no era mi intención —como ha visto usted en la formulación de la pregunta que le he hecho—. El interés del Grupo Parlamentario Popular era simplemente analizar conjuntamente la mejora de nuestras conexiones con Francia, y no perjudicar en absoluto las conversaciones del ministerio. Pero, claro, de ahí a que permanentemente tengamos que estar oyendo que el Ministerio de Fomento lo que esta haciendo es paliar los defectos del Partido Popular, cuando nunca se había hecho una inversión presupuestaria del nivel que se hizo en la pasada legislatura, es demasiado. Le insisto en que quiero que veamos los índices de ejecución presupuestaria del sector público empresarial, no de los programas de la sección 17 en la cual ustedes se preocupan muy mucho de meter lo fácil para que las ejecuciones aparezcan en el noventa y muchos por ciento, y luego, en ADIF, en Seicsa, en FEVE y no hablemos de las sociedades de medio ambiente, las ejecuciones dejan bastante que desear.

Por tanto, vamos a mantenernos en ese nivel y ahora nos toca hablar de las actuaciones en la autovía del Cantábrico, A-8, que es la razón por la que hemos acumulado las cuatro preguntas. Señora secretaria general, en esta primera intervención y aunque usted, fuera de plazo, ha contestado a estas preguntas, a nosotros nos gustaría que nos dijese cuál es la fecha de su previsible puesta en servicio, teniendo en cuenta que, a pesar de lo que usted ha dicho de que hacen controles para ver cuál es el rigor en las respuestas, usted estará de acuerdo conmigo en que el establecer todo un año para el plazo de terminación como se hace en las dos primeras, y 2008 y 2007 en las dos segundas, es excesivamente genérico y no se corresponde además con los plazos previstos en los contratos. Por lo tanto, nos gustaría que contestara un poquito más pormenorizadamente y con mayor amplitud de datos sobre la terminación de estos cuatro tramos y la puesta en servicio de la autovía del Cantábrico.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra la señora secretaria.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Quiero entender que el señor diputado da por contestadas las preguntas por escrito. ¿O quiere que veamos una a una las respuestas por escrito que se han dado de estos cuatro tramos? **(El señor Ayala Sánchez: Sí, por favor.)** La respuesta decía literalmente: Las Dueñas-Novellana, firma del contrato noviembre de 2004, plazo de duración prevista 28 meses y una semana, plazo de terminación 2008. En el caso de Novellana-Ballota, firma del contrato octubre de 2004, plazo de duración prevista 33 meses, plazo de terminación 2008. En relación a Cadavedo-Queruas, firma del contrato enero de 2004, plazo de duración prevista 22 meses, plazo de terminación 2007. En el caso de Queruа-Otur, firma del contrato septiembre de 2003, plazo de duración prevista 27 meses, plazo de terminación 2007.

Usted me pide un poco más de precisión con respecto a la fecha de terminación final y también explicación por la diferencia entre la duración prevista y la previsión actual. Doy por acumuladas ambas cuestiones. En primer lugar, en todos los casos que he mencionado quería hacerle dos matizaciones. Con respecto al plazo de terminación, efectivamente hemos dado un año, 2008, 2007 según los casos. Nosotros tenemos internamente un plazo que dice abril de 2007, que incluso esta establecido en el trabajo interno de la Dirección General, pero nos parece prudente en estos momentos darle un año de referencia, es más, en algunos casos que ya he citado podríamos decir que se podría adelantar la finalización de las obras. Ahora, por prudencia con respecto a la complejidad de una obra como es la A-8 nosotros le hemos dado el año natural frente al mes que tenemos internamente en los trabajos de la Dirección General; por prudencia con respecto a la complejidad de la obra que se está abordando. A usted no se le escapa —lo conoce bien— que ahora mismo en España estamos abordando aquellas actuaciones, aquellas autovías que por su complejidad técnica, sus condiciones topográficas y geológicas son precisamente las que han requerido de una técnica de la que hace 15 años a lo mejor no disponíamos, ni tampoco disponíamos de los recursos económicos para hacerlo. Por lo tanto, las fechas que le estamos dando son, en primer lugar, las ciertas y, por otra parte, prudentes con respecto al plazo de finalización.

Quería comentarle también dos cuestiones con respecto a la firma del contrato y a la duración del mismo. En primer lugar, sobre el compromiso por parte del contratista del plazo de ejecución, este no viene referido a la firma del contrato sino que viene referido a la firma del acta de comprobación del replanteo, que en general suele ser, en principio y por ley, de un mes para la firma y —no es el caso que tenemos delante, pero sí de alguna otra que usted ha preguntado— puede que no se produzca la firma del acta de replanteo como consecuencia

de la no disponibilidad de los terrenos o alguna otra circunstancia que también se ha producido. La fecha de inicio de cumplimiento del plazo previsto no es la fecha de firma del contrato, sino que es la fecha del acta de replanteo, que en general se produce un mes después de la firma del contrato, pero en algunos casos se retrasa esa firma del acta de comprobación, que es la que es contractualmente válida con respecto a la duración, por la disponibilidad de los terrenos que tienen que ser objeto de la actuación. En segundo lugar, con respecto a lo modificado le voy a decir lo que nosotros —y no voy a entrar en comparaciones con la anterior legislatura, señor Ayala— hemos hecho con respecto a la tramitación de los modificados de obra. En algunos casos de modificados de obra, porque los propios técnicos entendían que podía abordarse con anterioridad, hemos establecido, siguiendo la legislación, una tramitación rigurosa —no estoy criticando nada que se hiciera antes— y ajustada con la ley del periodo de tramitación de un modificado y la autorización por parte de la señora ministra para la continuidad de las obras cuando está en tramitación un modificado, para que no se produzcan desajustes que finalmente terminaban yendo al Consejo de Ministros en convalidación de gastos. Por lo tanto, estamos ajustándonos con rigor a la tramitación de modificado para poder tener la continuidad de obra sin que, pasados los seis meses que se tiene en esa continuidad, tuviera que pararse o ir a una convalidación. La tramitación de un modificado está en una media de ocho meses. Ahora se lo desgloso, creo que la explicación sirve para estas y otras actuaciones, para información general. La terminación de un modificado lleva de media ocho meses y cuando la obra está dentro de las denominadas de método alemán exige un mes más porque precisa de un informe preceptivo del Ministerio de Economía y Hacienda. Le desgloso esos ocho meses. Hay modificados que son de menor envergadura y hay modificados que son de mayor envergadura, pero en cualquier caso la tramitación de un modificado exige, por una parte, que sea solicitado por la dirección de obra o por el jefe de demarcación, que haya un informe de la Inspección General del Ministerio de Fomento, que hace una visita in situ para reconocer la situación y las características de la obra y por qué se plantea el modificado, y finalmente, en esta primera fase, que el órgano de contratación, habitualmente el director general de Carreteras, proceda a la autorización del mismo. Estamos hablando de dos meses, señor diputado, y eso estableciendo un seguimiento de esta documentación. A partir de ahí, hay que dar audiencia al contratista, no es el caso de ninguna de las que usted ha planteado, pero sí de alguna otra que está en la relación que comentaremos. Esa audiencia puede resolverse más favorablemente, más rápida y ágilmente o, en ese momento, el contratista plantea otros criterios, por llamarlo de alguna manera; hay que proceder a la redacción del proyecto, hay que supervisar el proyecto y hay que proceder a la aprobación técnica del mismo. El *planning* que por parte de la Dirección General de Carreteras se ha establecido para este proceso es de cuatro meses, por lo tanto llevamos ya seis meses desde el inicio del modificado. Finalmente, está la aprobación económica del expediente. Con anterioridad se producía la aprobación técnica, pero no la económica y nosotros entendemos que debe de estar tanto autorizada técnicamente como económicamente. Por lo tanto, esto lleva también una tramitación, que no quiero pormenorizar en todos sus extremos, pero fundamentalmente es, como puede suponer, el informe de la Abogacía del Estado, el informe de la Dirección General de Presupuestos, la fiscalización por parte de la Intervención y finalmente esa aprobación que, repito, si a una obra contratada por el método alemán llevaría un mes más. Por tanto, cualquier modificado que se plantea en una obra, si bien se puede dar la orden de continuidad de la misma por parte de la señora ministra, para que se haga acompasada la modificación, la aprobación técnica y la aprobación económica y no tengamos que acudir finalmente a convalidación de estas obras por parte del Consejo de Ministros, exige —sin que se produzcan retrasos ni otras incidencias en el proceso— una media de ocho meses. Por lo tanto, toda obra sometida a un modificado, que procede en unos casos de la necesidad de un ajuste, de la comprobación in situ de algunas cuestiones, de una clara mejora del proyecto inicial que se había planteado, es lo que explica los plazos superiores para la puesta en servicio y terminación de las obras. En todos estos casos está justificado con respecto a la asistencia de esos modificados, que es la primera fase en esos dos primeros meses que se compruebe la mejora que significa ese modificado para la obra que finalmente va a entrar en servicio. Tardamos tres años de media en hacer la ejecución de estas obras, pero son infraestructuras que estarán al servicio de la sociedad durante decenas de años. Por tanto es, desde el punto de vista técnico, donde se valora esa modificación y que realmente mejore el proyecto inicialmente planteado y que no sea por otras razones por las que se plantee el modificado. Eso es lo que explica que estas obras por las que usted se interesa estén sufriendo un retraso de seis, siete u ocho meses. Insisto en que hemos sido prudentes en la fecha final que hemos dado y no hemos querido dar el mes exacto, si bien en el trabajo interno de la Dirección General figura.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** A mí me parece que dar un plazo de terminación de un año no es decir nada. Por tanto, ni prudencia ni otras cuestiones, sino simplemente que se está sustrayendo información al Congreso de los Diputados, y lo digo con toda tranquilidad y sin acritud. Otra cuestión, señora secretaria general, es que usted diga en sede parlamentaria que hay unos plazos internos en la tramitación de un expediente administrativo público y que no se puedan comunicar al Congreso

y que además esos plazos supongan la aplicación de un contrato administrativo que tiene, efectivamente, como conozco, una fecha inicial que es la firma del acta de replanteo y una fecha final que es la contabilización del plazo exacto que se establece en el contrato. Señora secretaria general, no hay plazos internos, aquí hay un plazo, y hemos terminado: el plazo legal del cumplimiento del contrato y todos los pasos legales que, evidentemente, suponen que el inicio de ese plazo está en la firma del acta de replanteo, con independencia de que en un momento determinado pueda haber una incidencia sobre una paralización momentánea o temporal, o menos temporal, de la cual ahora hablaremos. De las cuatro obras de las que estamos hablando y que forman parte de todo lo que es la autovía del Cantábrico, que son nueve tramos en total, estos cuatro estaban ya en abril de 2004, dos en ejecución y otras dos licitadas. Es decir, que se trataba de obras cuyo transcurso no tenía que tener ningún tipo de paralización. Usted ha insistido mucho, primero, en el plazo de los modificados, segundo, en el distinto tratamiento que se está llevando a cabo por parte de la actual responsable del ministerio sobre los modificados, pero no ha dicho usted dos cosas: una, que los modificados han aumentado sustancialmente en las obras que se están ejecutando por el Ministerio de Fomento y, concretamente, por la Dirección General de Carreteras y, en segundo lugar, que se ha ceñido usted a decir que los modificados se tratan de mejoras de los proyectos. Eso se puede entender de dos maneras: una, que los proyectos eran muy malos (evidentemente porque los había hecho el Partido Popular, no hay otro motivo y otra razón, siempre es así y lo que hemos hecho lo hemos hecho muy mal) o, en segundo lugar, porque no se trata de tales mejoras, se trata de otras cuestiones y parece que cuando el PEIT está introduciendo precisamente unos niveles de altas prestaciones en las carreteras que son distintas de las altas capacidades que estaban en el PEIT 2000-2007 del Partido Popular, no se entiende o parece más bien una incongruencia que nos encontremos con esas supuestas mejoras que han dado lugar a un aumento porcentual muy importante de los modificados. Volviendo en concreto a las cuatro obras a las que nos estamos refiriendo, la obra primera de Las Dueñas-Novellana tendría que acabarse en 2007 y ya tenemos planteado todo el año 2008. De la misma manera, la de Novellana-Ballota también tendría que estar acabada teniendo en cuenta ese mes que usted me dice de la firma del acta de replanteo; tendría que estar acabado en julio de 2007 y la de Cadavedo-Queruas, que estaba ya en ejecución, tenía que estar ya terminada, señora secretaria general, y usted me da los 12 meses de 2007. De la misma manera Queruas-Otur no solamente tenía que estar terminada en este año, sino que tenía que haber estado terminada en diciembre de 2005. Hay una frase permanente que se mantiene en las cuatro respuestas: En su ejecución ha incidido una prórroga por modificación de obra para mejorar la ejecución del proyecto inicialmente previsto. Esa frase se repite machaconamente en todas las respuestas y como usted comprenderá no es una justificación que dé lugar a que usted establezca 12 meses para contestarle al Congreso cuál es el plazo de puesta en servicio, porque además es curioso que la pregunta se refiere a puesta en servicio y ejecución de tal carretera o tramo y ustedes nos contestan con el plazo de terminación, que evidentemente no es el mismo. Me gustaría, señora secretaria general, que en la medida de sus posibilidades y de sus datos me concretara algo más estos tramos de la autovía del Cantábrico, que curiosamente era una obra que en sus diez tramos estaban todos en ejecución menos un proyecto en redacción, el tramo de Muro de Nalón-Las Dueñas y dos en licitación que es la que le hemos comentado Las Dueñas-Novella y Novellana-Ballota, pero todas las demás estaban ejecutándose, estaban construyéndose y parece que a última hora hay aquí un tramo en el que las obras se demoran de forma extraña. Evidentemente, señora secretaria, tampoco quiero hacer ningún tipo de comparaciones ni voy a defender que un sistema es mejor que otro, ni a criticar el contrario, pero tendrá que estar conmigo en que ese sistema, legítimo, que han adoptado en cuanto a la tramitación de los modificados lo que está haciendo en definitiva es retrasar el plazo de ejecución de las obras, demorar y deslizar las inversiones y que, al final, estemos incidiendo en lo que es la ejecución presupuestaria en unos niveles bastante importantes.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Yo no he sido quien ha dicho que la necesidad de los modificados procedía de que los proyectos aprobados por el anterior Gobierno eran deficientes o insuficientes. Lo ha dicho usted, yo no se lo he dicho, he dicho simplemente que en su ejecución ha incidido una prórroga por modificación de obras para mejorar la ejecución del proyecto inicialmente previsto. ¿Es elegante o no es elegante la expresión? Esa es la respuesta correcta y, si quiere, neutra que tratamos de dar en las preguntas escritas.

Sobre el plazo de terminación y puesta en servicio, le diré que son términos sinónimos puesta en servicio o terminación de la obra. Nosotros, en el momento en que terminamos una obra, la ponemos en servicio, por lo tanto, no tenga ninguna duda el señor diputado de que el concepto plazo de terminación coincide con el concepto de puesta en servicio. Quiero insistirle en que si se están produciendo algunos retrasos es, precisamente, por la necesidad, la conveniencia y la oportunidad técnicamente comprobada de que ese modificado propuesto mejora la calidad en las características de la infraestructura que se está construyendo. Lo que yo le he explicado es un procedimiento reglado; todo modificado necesita cubrir todas esas fases. Lo que hemos hecho nosotros es ajustar en tiempo esas fases. No es que hayamos creado ese procedimiento para alargar la puesta en servicio, la

construcción o el deslizamiento de las actuaciones, ni mucho menos señor Ayala, todo modificado exige esa tramitación desde la propuesta, su aprobación técnica y su aprobación económica. Lo que nosotros hemos creado es un mecanismo interno para que no se nos alarguen esos procesos de tramitación de lo modificado. Hemos puesto luces de alarma en todas las fases que le he dicho para que se cumplan los plazos que nos hemos propuesto, de lo contrario un modificado podría tardar más tiempo en tramitarse. Es decir, el procedimiento está reglado y nosotros estamos poniendo, en todas las fases del mismo, señales de alarma para que no se nos vayan los periodos de tramitación, de la supervisión de los informes preceptivos que en cada momento están teniendo. Es decir, que no se preocupe el señor Ayala, que nuestra voluntad es terminar la A-8 porque creemos que es una infraestructura básica de comunicación en el Cantábrico, pero que van a entrar en servicio en las mejores condiciones de seguridad en su construcción y en la calidad de sus características finales.

— PREVISIONES ACERCA DE LA EJECUCIÓN DE LA CARRETERA LLERA-GRADO, SEGUNDA CALZADA (PROCEDENTE DE LA PREGUN-TA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/077812). (Número de expediente 181/002536.)

La señora **VICEPRESIDENTA:** Una vez sustanciado hasta el punto 12, pasamos al punto del orden del día número 13. Tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Nos referimos en el mismo sentido a la obra de Llera-Grado, concretamente la 2.ª calzada, que era una obra que se encontraba ya en ejecución, es decir, construyéndose, en abril de 2004. Como reconoce la respuesta, se había firmado el contrato en noviembre de 2003 y, para ahorrarle parte de su respuesta, tenía un plazo de duración previsto de 33 meses y medio y, curiosamente, también nos dan un plazo de ejecución de 12 meses, es decir, todo el año 2007, cuando es una obra que ya tenía que estar terminada y en servicio. Una matización, señora secretaria general, me parece muy bien que a efectos parlamentarios usted nos diga que en el ministerio cualquier plazo de terminación implica su puesta en servicio, pero le tengo que recordar, entre muchas otras, la obra de Extremadura que una vez terminada estuvo cinco meses sin ponerse en servicio y tuvo que ser inaugurada virtualmente por el presidente del Partido Popular en Extremadura para que no se demorara más la puesta en servicio de una carretera que, curiosamente, se había terminado demasiado pronto en relación con las elecciones y quería darse la sensación de que el Partido Socialista había hecho algo en ella, cuando simplemente tenía que cortar la cinta. Por tanto, me parece muy bien, señora secretaria general, pero no hagamos esas manifestaciones tan generales en cuanto a que los plazos de terminación coinciden con la puesta en servicio porque, desgraciadamente, no es verdad.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra la señora Cruz.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Los datos ya han sido transmitidos al señor diputado. Respecto a lo que él ha hecho referencia, efectivamente la firma de este contrato fue hecha en noviembre de 2003, el plazo de duración previsto del contrato, 33 meses y medio y el plazo de terminación en 2007. En su ejecución también ha incidido una prórroga por modificación de obra para mejorar la ejecución del proyecto inicialmente previsto.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Yo no quería volver a intervenir si usted me hubiera dado algún dato más que los que yo mismo le he facilitado. Estamos hablando precisamente de una obra en la autovía de Oviedo en la que es curioso que precisamente el modificado surge en el mes de abril de 2005, es decir, cuando debía estar superado bastante más del 50 por ciento de la obra y que, a pesar de estar solicitado este modificado en abril de 2005, hasta diciembre de 2005 no se autoriza la suspensión temporal de las obras. Entonces, me gustaría saber si se trata de una suspensión a la que se da lugar precisamente para cumplir el paso de los seis meses máximos del modificado respecto a la continuación de las obras, es decir, al sistema no querido por los actuales responsables del ministerio, o simplemente a que se ha estado tramitando durante seis meses un modificado que no ha dado lugar a la aparición de una obra. En cualquier caso, vistas esas circunstancias, cómo es posible que no nos puedan concretar más una obra que, al parecer —yo no lo he visto pero sí un compañero que pasa con frecuencia por las cercanías de estas obras—, está prácticamente terminada. Por tanto, no podemos entender cómo se nos da el plazo de ejecución de todo el año 2007 para su puesta en servicio.

Cuando usted quiera yo le doy datos más concretos.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señor Ayala, si hay alguna información respecto a la tramitación exacta y de los plazos que no le haya dado en esta comparecencia y quiere que se las pasemos por escrito, muy gustosa le digo a mi gabinete que lo apunte y se lo mandamos.

No quiero insistir más porque a partir de aquí todas las preguntas son iguales, pero alguna tiene alguna singularidad. Respecto a la puesta en servicio y terminación, si es necesaria también una pregunta escrita u oral

sobre el tema de la terminación de la puesta en servicio de una carretera en Extremadura, no tengo ningún inconveniente en contestársela por escrito o en comparecer aquí cuando usted lo solicite, sin ningún problema. Pero usted sabe también que ha habido casos en los que aparentemente la obra está terminada, aparentemente los vecinos y los alcaldes ven que la obra está terminada, pero ha habido algunos casos, como en algún túnel, en los que hay requerimientos de seguridad o requerimientos jurídicos respecto a suelos, que hacen que estando físicamente terminada la obra —ingenierilmente, si me permiten que lo diga los ingenieros—, no esté jurídicamente terminada porque faltan algunos informes que son preceptivos, por alguna disponibilidad de suelo o por algún litigio con algún ayuntamiento. Por tanto, entiendo que la necesidad de nuevas infraestructuras en el país pueda llevar a algunos vecinos o a algunos responsables locales a pensar que la obra está materialmente terminada y no se pone en servicio. Nunca el Ministerio de Fomento, al menos con esta ministra, ha dejado de poner una obra en servicio cuando estaba completamente acabada, con su presencia y sin su presencia. Por tanto, no puede decir usted en ningún caso que nosotros hemos retrasado obras por una foto. Ha habido muchísimas obras que se han puesto en servicio sin presencia de los responsables del Ministerio de Fomento y solamente es en algunos casos, no en todos, cuando se hace una inauguración formal del mismo, pero nunca se ha retrasado la puesta en servicio porque haga falta un acto político, en ningún caso se ha producido con la actual responsable del Ministerio de Fomento. Insisto, hablamos cuando usted quiera de algunas cuestiones que ahora ha planteado, si necesita información por escrito nosotros se la facilitamos, si necesita una comparecencia oral sobre las cuestiones que ha planteado ahora y que yo no tengo preparadas como usted bien supone, vendré con mucho gusto a plantearlo, pero no se debe confundir que una obra esté finalizada con que materialmente se ha finalizado la obra, porque puede ocurrir —en algunos casos así se ha producido— que falte alguna parte de la documentación, alguna parte administrativa o jurídica, y el Ministerio de Fomento no puede poner en servicio esa obra aunque materialmente la infraestructura esté finalizada.

Una última cosa respecto a Llera-Grado. Le he dicho que, por prudencia, mantenemos el 2007 y le garantizo a usted que no será a finales de 2007, solo estamos registrando que las prórrogas están produciendo una prórroga del tiempo de ejecución de seis a ocho meses, y cuando esto se ponga en servicio vendré muy gustosa a confirmarlo.

— PREVISIONES ACERCA DE LA EJECUCIÓN DE LA CARRETERA MOLLEDO-PESQUERA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/077815) (Número de expediente 181/002537).

La señora **VICEPRESIDENTA:** Sustanciado el punto, pasamos al número 14 del orden del día.

Señor Ayala, tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Nuevamente nos encontramos en una misma situación. El tramo Molledo-Pesquera de la autovía de Cantabria a la meseta se encontraba ya en ejecución en mayo de 2003 o en los meses posteriores a mayo de 2003 cuando se firmara el acta de replanteo pero en ejecución en la actual legislatura, y parece que debía estar terminado por lo menos en el primer cuatrimestre del año actual y sin embargo lo va a estar también durante todo el año 2007. Señora secretaria general, si usted me dice que, por prudencia, mantiene todo el año 2007-2008 en sus respuestas, la verdad es que no nos está aclarando nada. Me parece muy bien que usted sea tan prudente y que tenga 12 meses de prudencia, pero, como usted comprenderá, ni eso es operativo ni eso significa que está usted cumpliendo con su obligación de dar respuesta al Congreso ni, por supuesto, me deja ejercer el ejercicio legítimo por mi parte del control del Gobierno. Sé que me va usted a decir, porque también ha llegado con retraso la respuesta escrita, que hay valores ambientales y arqueológicos que hacen que esta obra se haya retrasado, pero estamos hablando de 13 kilómetros y estamos hablando de mayo-junio del año 2003, además, curiosamente, es el último tramo que queda de la autovía de Cantabria a la meseta, el último. Señora secretaria general, por una vez y sin que sirviera de precedente, creo que el caso merece que usted me concrete algo más la respuesta.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): El señor Ayala tiene la respuesta más desarrollada en este caso, porque hay más argumentos, razones, como aquí se especifica: las afecciones arqueológicas que ha habido a una calzada romana, la construcción de unos viaductos ciertamente complejos como son los de Montabliz y Pujayo, la necesidad de construir un camino de acceso específico para acceder a esos terrenos desde las carreteras o vías existentes, la búsqueda de una nueva solución para la variante al barrio de Pie de Concha que ha significado un acceso de más de cinco kilómetros paralelo a la autovía. En este caso se le han explicado al señor Ayala con más detalle, porque en este caso sí lo hay, las razones por las cuales esta obra, de finalizarse en 2006 se va a retrasar aproximadamente un año; estaba prevista su culminación en abril-mayo de 2006 y ese es el plazo razonable si no existen incidencias. Señor Ayala, no sé qué es mejor, que usted dentro de un año, tras nuevas incidencias, me acuse de retraso o que yo pueda adelantarme. A mí lo que me gusta es decir que hemos adelantado y que se ha avanzado el plazo previsto de esta obra. Insisto, necesitamos prudencia en obras tan complejas técnicamente, no por

casualidad estas obras tienen la complejidad que tienen y no son las que se están haciendo actualmente. La previsión es una previsión que solamente cuando estamos en la fase final de la obra podemos dar con más seguridad. Le estoy diciendo que en este caso estamos hablando de aproximadamente un año con respecto a la previsión que actualmente hay, de acuerdo con esas cuentas, que sería en abril-mayo de 2007.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Algo hemos sacado ahora. Hemos sacado que esta obra estará en funcionamiento en abril-mayo de 2007. Me parece bien que usted nos haya ampliado la respuesta hasta donde se puede hacer, pero en este caso —por cierto, le recuerdo que en la anterior pregunta no me ha respondido usted a las referencias expresas que le he hecho yo a los modificados, sus contenidos y sus fechas— estamos también ante unos modificados que usted aquí rectifica, aunque según la información de la que dispongo, es un modificado de coste cero —sustitución de unas partidas por otras como consecuencia de las decisiones de la dirección técnica y de acuerdo con el contratista—, lo cual no lleva el mismo trámite, sí del proyecto pero no de la aprobación económica por parte del ministerio y, por tanto, esta demora estaría menos justificada y, como le digo, empiezo a ver que hay unas demoras que se están concretando en todas las faltas de respuesta que usted nos está haciendo esta mañana e, insisto, la sensación que da es la de dilatar los plazos de ejecución y dilatar los plazos de inversión sin razones aparentes. Por tanto, en este caso concreto ya le digo que algo más hemos concretado, porque dice que aproximadamente un año y si estamos hablando de abril de 2006 será en abril de 2007. Señora secretaria general, a ver si usted nos pudiera decir, primero, si son verdaderos mis datos de que aquí se ha hecho un modificado de coste cero y, en segundo lugar, si esta es una obra que también, por la información que tengo —sobre todo porque se inauguró un tramo en el mes de julio de este año—, está prácticamente terminada. Y, conociendo perfectamente sus advertencias anteriores acerca de la diferencia de la apreciación visual de la terminación de una obra y la posibilidad de su puesta en servicio, señora secretaria general, no nos engañemos, cuando se pone la señalización vertical y la horizontal, que son las últimas los trámites de recepción de la obra civil de construcción suelen estar hechos.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Dos precisiones, porque todas estas preguntas tienen una misma estructura, aunque no el contenido. Ni se están dilatando los plazos de ejecución, señor Ayala, ni se está retrasando la ejecución de la obra, lo que se está haciendo es incorporar nuevas unidades en la actuación que exigen mayor plazo; no hay ni dilatación ni retraso, lo que hay son incorporaciones de nuevas unidades de obra que incrementan el plazo de ejecución, o —creo que lo he dicho reiteradamente— si se plantea un modificado y su tramitación técnica sigue en seis meses, la tramitación económica tiene dos meses más como mínimo. Lo que le estoy diciendo es que nosotros nos hemos dotado internamente de esos plazos porque el procedimiento está reglado, necesariamente lo que hay es una ampliación del periodo de ejecución como consecuencia de la modificación del proyecto original. No podemos hablar de dilatación ni de retraso sino de ampliación del periodo de ejecución de la obra con las nuevas incorporaciones, también presupuestarias, son obras que llevan una ejecución con mayor inversión, como usted también ha reconocido.

Respecto a lo que me ha pedido de la información precisa del modificado de la carretera Llera-Grado, no tengo ningún inconveniente en pasarle esa información en el plazo que marca la Cámara para su conocimiento.

— PREVISIONES ACERCA DE LA EJECUCIÓN DE LA CARRETERA ÁVILA-NARRILLOS DE SAN LEONARDO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/077829). (Número de expediente 181/002538.)

La señora **VICEPRESIDENTA:** Pasamos al punto 15 del orden del día. Tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Nos corresponde ahora el trámite de la ejecución de la carretera Ávila-Narrillos de San Leonardo. Voy a cambiar la manera, señora secretaria general, a ver si así nos podemos poner de acuerdo, tardar menos tiempo y rápidamente acabar esta Sesión. Le pregunto, señora secretaria general, por qué esta obra que tenía que estar acabada en mayo-junio de 2005 todavía no está en servicio.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Creo que tiene usted también por escrito la respuesta que ya le hemos facilitado. En este caso se va a poner en servicio el próximo mes —en la respuesta se dice que se va a poner en servicio en 2006—, junto con una parte de la circunvalación de Ávila. La ampliación de plazos para su ejecución que se han producido viene motivada también por la prórroga provocada por una modificación del proyecto original, así como por la imposibilidad de trabajar durante uno de los inviernos más duros que ha soportado la zona cuando

se estaba ejecutando esta obra. En el texto hablamos de climatología adversa.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** En la respuesta por escrito que yo tengo, efectivamente aparece lo de la climatología adversa y la prórroga. Hay que observar, señora secretaria general, que esa modificación se produjo a los dos años de la contratación de la obra, en octubre de 2005, cuando la obra tenía que estar terminada. Es decir que hay un modificado que se produce con posterioridad a la fecha de finalización. Por tanto, no se puede decir que la dilatación de la obra se produce como consecuencia de que se interrumpen los plazos, a no ser que haya habido otras cuestiones que usted no ha mencionado, pues el modificado se ha producido con posterioridad. Me alegro y me parece muy bien que por fin una obra de las trece de las que estamos hablando hoy se vaya a poner en servicio el mes próximo. No obstante, señora secretaria general, quiero destacarle expresamente esta incidencia en la que de alguna manera los planteamientos que usted ha estado defendiendo hasta este momento aquí se le desmontan en esta obra.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señor Ayala, creo que he hablado también de otro factor. Nosotros estamos atendiendo como usted sabe, a más de 20.000 preguntas por escrito de los distintos grupos parlamentarios, de las cuales el señor Ayala y la señora Castro tienen el honor de estar a la cabeza del ranking en cuanto a preguntas formuladas, lo cual me parece bien porque realizan el control del Gobierno.

Vayamos al otro factor de la climatología adversa. ¿Necesitan ustedes que les digamos las temperaturas que se registraron determinados días de los meses de enero y febrero durante los años de ejecución y, como consecuencia de ello, la decisión por parte de los responsables de la obra, ya fuera la empresa o el ministerio, para que la obra no avanzara en esos días? Podemos hacerlo. Podríamos acudir a los libros de registro de la ejecución de la obra, podríamos acudir al Instituto de Meteorología para que nos dieran esos valores, podríamos acudir a los sindicatos que reclaman por prudencia en algún momento la paralización de la obra durante unos días o unas semanas, lo que significa acumulación. Las respuestas son escuetas, pero si ustedes necesitaran una precisión mayor respecto a estos factores, nosotros podríamos acudir a los registros de las obras y de las decisiones que van tomando los directores de las mismas por la seguridad de la obra, de su ejecución y de los trabajadores que en ellas están implicados. Por tanto, señor Ayala, admita que hay aquí dos explicaciones: una prórroga y una climatología adversa en una provincia como la de Ávila. Creo que hay más de un argumento y que no se desmontan los que yo hasta ahora estaba manejando.

— PREVISIONES ACERCA DE LA EJECUCIÓN DE LA CARRETERA MAQUEDA-TORRIJOS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/077860). (Número de expediente 181/002539.)

— PREVISIONES ACERCA DE LA EJECUCIÓN DE LA CARRETERA VILLARRUBIA DE SANTIAGO-SANTA CRUZ DE LA ZARZA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/077864). (Número de expediente 181/002540.)

— PREVISIONES ACERCA DE LA EJECUCIÓN DE LA CARRETERA TARANCÓN-ALCÁZAR DEL REY (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/077865). (Número de expediente 181/002541.)

— PREVISIONES ACERCA DE LA EJECUCIÓN DE LA CARRETERA ALCÁZAR DEL REY-HORCAJADA DE LA TORRE (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/077866). (Número de expediente 181/002542.)

La señora **VICEPRESIDENTA:** Pasamos a las siguientes preguntas en el orden del día, que son cuatro, las números 16, 17, 18 y 19. Tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Se han acumulado estas cuatro preguntas porque corresponden a actuaciones en la autovía Ávila-Maqueda-Teruel y, por tanto, parecía que era oportuno acumularlas. En estas obras, señora secretaria general, que efectivamente tienen distinta tramitación y distintos momentos, nos encontramos en las respuestas de las que también hemos dispuesto de distintas fechas y plazos de la suma del mes más después de la firma del contrato. Son obras de cierta envergadura en cuanto a su kilometraje. Nos gustaría que nos ampliara, si puede —estoy viendo que no ha dispuesto usted de los datos de los modificados que en cada una de ellas se han efectuado, ni de sus fechas ni cuantías—, la respuesta que ya hemos recibido. Hay meramente una cuestión a la que queríamos referirnos y es la de las razones climatológicas, habida cuenta de que acumulamos preguntas y que hay cierta flexibilidad en la Comisión. Estoy de acuerdo en lo de las condiciones climatológicas que me ha contestado anteriormente, pero

la obra tiene una longitud de 2,8 kilómetros y en la declaración de impacto ambiental se señalaba que se podía trabajar durante cuatro meses al año —esas cuestiones las conocemos—, por lo que una demora de casi el 70 por ciento del tiempo nos parece excesiva, máxime cuando, como le he dicho, el modificado fue con fecha posterior a la que tenía que haber sido de finalización de la obra. En cualquier caso, señora secretaria general, no está de más que si en las preguntas que está contestando ahora usted cree que merece la pena que el Congreso tenga conocimiento de algún parte de obra del diario que justifique las aparentes discrepancias en cuanto a la fecha de puesta en servicio y el cómputo de los plazos, sería bueno que lo aportara.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra la señora Cruz.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): En este caso reitero lo que se le ha dicho por escrito al señor diputado. La puesta en servicio de la carretera Maqueda-Torrijos está prevista en el año 2007, habiendo sido firmado el contrato inicial en 2003 y la duración prevista en la adjudicación de 24 meses, con un modificado que alarga la ejecución de la obra. En el caso de la carretera de Villarrubia de Santiago-Santa Cruz de la Zarza, cuya finalización está prevista en 2009, habiéndose firmado en diciembre de 2005 con un plazo de ejecución de 32 meses, ha incidido la no disponibilidad de los terrenos necesarios en el momento del inicio de las obras. En el caso de la carretera Tarancón-Alcázar del Rey, cuya puesta en servicio está prevista en 2009 —aquí hemos hablado de puesta en servicio y, como verá, no tenemos inconveniente en precisarlo—, la duración prevista es de 40 meses y 15 días y la firma del contrato se produjo en noviembre de 2004. De nuevo ha incidido la tramitación de una modificación en el alargamiento del periodo de ejecución de la obra. Asimismo, en el caso de la carretera Alcázar del Rey-Horcajada de la Torre, la respuesta que se ha dado al señor diputado incide en las cuestiones que él ha planteado, en las preguntas que él ha planteado. El contrato está firmado en octubre de 2003, un plazo de ejecución de cuarenta meses, una finalización prevista, a fecha de hoy, en 2008, si quiere a comienzos de 2008, y en su ejecución también ha incidido la tramitación de un modificado de la obra en ejecución.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** De estas cuatro acumuladas parece que la obra que tiene menos explicación es la de Maqueda-Torrijos porque, en principio, es una obra para estar terminada en marzo de 2005 y ahora usted me dice que va a estar terminada en 2007. La suspensión de la obra como consecuencia del proyecto modificado, si yo no estoy equivocado, que puedo estarlo como siempre, se produjo en noviembre de 2005. Quizá mis datos están mal, pero de nuevo y otra vez —no me ha respondido usted antes— después de haber pasado con creces el plazo máximo de ejecución de la obra; se suspende la obra por el modificado con posterioridad en muchos meses al plazo de duración máxima del contrato. Por tanto, o falta información o las razones son otras, señora secretaria general. No quiero en ningún caso hacer causa de la cuestión, pero hay una aparente discrepancia entre una y otra información.

Señora secretaria general, le vuelvo a manifestar nuestra absoluta extrañeza con esta prudencia en los plazos internos que ustedes manejan, y no quisiéramos llegar a que parezca que las razones son otras distintas, a acompasar la terminación de las obras y la puesta en servicio a cuestiones distintas a la mera ejecución de la obra. Eso, señora secretaria general, nos parecería no solo una torpeza sino una cuestión inaceptable. Por tanto, con independencia de lo que le acabo de señalar sobre la carretera Maqueda-Torrijos, si usted pudiera —insisto— concretarnos algo más los años de los que nos está hablando en los distintos tramos, se lo agradecería enormemente.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Quería hace alguna precisión respecto a estos tramos. Particularmente en el que acaba de mencionar, Maqueda-Torrijos, no tenemos ninguna voluntad ni ningún interés en dilatar la ejecución de una obra, primero por razones técnicas y, segundo, por razones económicas, porque esa dilatación solamente podría suponer un coste adicional de esas obras en el momento de su liquidación. El ministerio no tiene ningún interés, sino todo lo contrario, en que una vez que una obra está licitada, adjudicada, contratada y en marcha adelantar su ejecución, si eso es posible, en las condiciones de seguridad y de fiabilidad de la obra que se está desarrollando. No le quepa la menor duda ni debe tener ninguna reserva —he creído entender— el señor diputado de que haya alguna otra razón. No debe tener ninguna reserva porque la voluntad y el interés técnico, económico y político, si quiere, es que la obra se ejecute en el menor plazo de tiempo posible y que, por tanto, su coste se ajuste al inicialmente previsto. Sí debo decir que hay un retraso considerable efectivamente en el caso de Maqueda-Torrijos, aunque se ha hecho la afirmación de carácter genérico. En este caso, cuando antes hice referencia a todos los pasos a dar en el proceso de elaboración y aprobación de un modificado, la audiencia con la empresa constructora y las reclamaciones a la empresa constructora llevó a una negociación larga y en aras del interés general hubo que alargar ese proceso para que la empresa constructora aceptara los planteamientos que se hacían respecto a ese modificado. Por tanto, en este

caso debo decirle que en el procedimiento que le hemos dado de plazos estimables, convenientes y que no deben ser superados, la audiencia a la constructora llevó un periodo más largo del que nosotros estimamos necesario, pero era conveniente hacerlo para que se ajustaran al modificado que el ministerio entendía como el adecuado y no otro.

— PREVISIONES ACERCA DE LA EJECUCIÓN DE LA CARRETERA ARGAMASILLA DE CALATRAVA-PUERTOLLANO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/077869). (Número de expediente 181/002543.)

La señora **VICEPRESIDENTA:** Para el último punto del orden del día, el número 20, tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Esta última pregunta se refiere al tramo de Argamasilla de Calatrava-Puertollano de la autovía Puertollano-Ciudad Real, que es la A-41. Hemos recibido también respuesta del ministerio con fecha posterior y, si bien es cierto que se trata de una obra que tenía que estar terminada con fecha anterior, también vemos que a pesar de estar ya en ejecución en abril de 2004, según la documentación que nos ha remitido, está prevista para el 2008. También señala un modificado que tiene fecha muy posterior no solo al comienzo sino hasta superar más del 60 por ciento del tiempo de ejecución de la obra y que motiva un retraso que tampoco entendemos justificado. Me gustaría que al margen de lo que nos ha contestado nos ampliara la información.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra la señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señor diputado, la información es la que le hemos facilitado, como en casos anteriores, indicándole que efectivamente el contrato fue formalizado en marzo de 2004, que tenía un plazo de ejecución de 35 meses, si bien ahora la finalización, como consecuencia de la tramitación de un modificado, está prevista para principios de 2008, es decir, el retraso habitual cuando se produce un modificado, con una tramitación de ocho meses.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Señora secretaria general, la verdad es que sus respuestas han sido de lo más escuetos y utilizando la muletilla de esa frase que usted ha dicho que era aséptica y rigurosa, pero lo cierto es que nuevamente aparecen aquí unos plazos normales de terminación de obra y luego otros plazos estimados. Anteriormente se lo he insinuado, pero en este caso me obliga a decirle que parece que diez de las trece que hemos visto hoy a que su terminación y puesta en servicio se va a producir justamente para coincidir con procesos electorales, señora secretaria general. Si eso es así, si eso se produce —y le advierto que voy a hacer el seguimiento de todas y cada una de las obras que hemos visto hoy para ver cuándo se ponen en servicio—, me parecería que el precedente, al contrario que le he señalado en el caso de Extremadura y que cuando usted quiera lo comentamos sobre el retraso de cinco meses en inaugurar una obra totalmente terminada y en servicio fue solo por separarla lo suficientemente de las elecciones de marzo de 2004 para que pareciera que el nuevo Gobierno había hecho algo, aquí parece que es justo al revés. Algunas se retrasan y otras se adelantan justo para que coincidan en el primer cuatrimestre del año 2007. Insisto, aparentemente diez de las trece obras que hemos visto pueden estar en ese procedimiento, máxime cuando de las fechas de los modificados en las cuales usted no ha querido entrar y de la contabilización más o menos de los plazos nos coincide en que vayamos a llegar a esa fecha. Dado el talante que estamos manteniendo hoy —por lo menos el que yo trato de mantener y del que no quiero apartarme—, no voy a hacer una valoración de ese planteamiento, pero sí ponerlo de manifiesto y decirle que desde el Grupo Parlamentario Popular vamos a hacer el seguimiento de todas y cada una de ellas porque, si eso se produjera, habría que ver si los plazos de ejecución de la obra han tenido un comportamiento administrativamente correcto o no, porque en esa situación, señora secretaria general, ni la frase aséptica del modificado va a tener más explicación que un procedimiento meditado y seguido en todos ellos para conseguir que las obras se pongan en servicio cuando le interesa al partido en el Gobierno.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra la señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señor Ayala, efectivamente el tono ha sido correcto, pero desde luego no puedo permitir que haga ese juicio de valor respecto a la intención del Gobierno de acompasar el ritmo de la ejecución de sus obras, algo que quizás ustedes estaban acostumbrados a hacer. **(Rumores.)** Señor Ayala, si usted me lo plantea no tengo más que decirle que ustedes estaban acostumbrados a hacerlo. Si usted quiere la tramitación completa —yo le pediría que de uno o de dos— respecto de alguna de estas obras, su justificación, los plazos que llevan, los informes del director general, los informes del secretario general y el abogado del Estado, de la Inspección General, etcétera, si usted quiere puede verlos. Son todos informes de carácter estrictamente técnico. Nosotros tenemos en ejecución, como usted sabe, decenas y hasta centenares de obras

ahora mismo en todo el territorio. Usted me pregunta por 10, 12 ó 15 obras y algunas se tendrán que inaugurar en febrero, en marzo, en abril, en octubre o en diciembre. Por tanto, coger un caso por la generalidad me parece que es absolutamente desproporcionado. Las obras se están ejecutando y le insisto en que no tenemos ningún interés en alargar el proceso de ejecución de ninguna, ningún interés, ni técnica ni económica ni políticamente, y me parece bien que haga un seguimiento de las mismas y vea cuándo se están poniendo en servicio y qué relación se produce con otros actos, porque realmente el Gobierno de la nación no está en periodo electoral —usted lo sabe—, sino que simplemente está trabajando para cumplir sus compromisos de legislatura. Así que me parece bien que haga un seguimiento de las obras y si necesita alguna información más pormenorizada de lo que es el día a día de un expediente completo o de algún modificado, nosotros, para su tranquilidad, podemos facilitárselo, pero tenga por seguro que todos los plazos que se cumplen son los ajustados a derecho y son los plazos necesarios para garantizar la calidad de la ejecución de la obra, para mejorarla en los casos en que sea necesario, para que el coste de la actuación se acompase con la ejecución efectivamente realizada y para que España se dote de una buena red de infraestructuras de comunicación.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Gracias, señora secretaria general.

Habiendo terminado el orden del día, se levanta la sesión, agradeciendo a los intervinientes su participación.

Eran las doce y veinticinco minutos del mediodía.

Edita: **Congreso de los Diputados**
Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. *http://www.congreso.es*

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**
Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid
Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**