



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2006

VIII Legislatura

Núm. 700

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 40

celebrada el miércoles, 8 de noviembre de 2006

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

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

- Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Herrera de la Mancha (N-301)-Manzanarres noroeste (N-IV) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077874). (Núm. Exp. 181/002544) 7
- Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Maçanet de la Selva-Sils (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077876). (Núm. Exp. 181/002545) 7

	Página
— Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Regovide-Abeledo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077900). (Núm. Exp. 181/002546)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Abeledo-Baamonde (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077901). (Núm. Exp. 181/002547)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Madrid-La Roda, adecuación, reforma y conservación de la A-3 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077904). (Núm. Exp. 181/002548)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Valle de los Caídos-San Rafael, calzada y túnel reversible (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077907). (Núm. Exp. 181/002549)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la intersección carretera Ibi-Alcoy (variante Barranco de la Batalla) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077909). (Núm. Exp. 181/002550)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la carretera variante de Alcoy (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077910). (Núm. Exp. 181/002551)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Concentaina-Muro de Alcoy (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077911). (Núm. Exp. 181/002552)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la carretera variante de Albaida (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077912). (Núm. Exp. 181/002553)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la carretera variante de Alcudia, 3. ^{er} carril (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077913). (Núm. Exp. 181/002554)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Sangunto-Almenara (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077914). (Núm. Exp. 181/002555)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Río Palencia-Viver (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077915). (Núm. Exp. 181/002556)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Viver-L.P. Teruel (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077916). (Núm. Exp. 181/002557)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la carretera enlace de Xátiva-enlace de Canals, 3. ^{er} carril (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077917). (Núm. Exp. 181/002558)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la carretera L.P. de Castellón-Sarrión (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077921). (Núm. Exp. 181/002559)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Calamocha-Romanos (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077922). (Núm. Exp. 181/002560)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Romanos-Mainar (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077923). (Núm. Exp. 181/002561)	7

	Página
— Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Mainar-Paniza (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077924). (Núm. Exp. 181/002562)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la carretera 12-Z-3350 Paniza-Torrubia (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077925). (Núm. Exp. 181/002563)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Nueno-Congosto del Isuela (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077926). (Núm. Exp. 181/002564)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la carretera Sabiñánigo (0)-Jaca (E) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077927). (Núm. Exp. 181/002565)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la carretera variante de Agreda (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077928). (Núm. Exp. 181/002566)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra túnel de Vielha-frontera francesa (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077974). (Núm. Exp. 181/002567)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Huesca-Siétamo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077984). (Núm. Exp. 181/002568)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Jaca-túnel de Somport (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077997). (Núm. Exp. 181/002569)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Cuenca-Teruel (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/077999). (Núm. Exp. 181/002570)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra El-2-TE-13 duplicación variante de Alcañiz (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078002). (Núm. Exp. 181/002571)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra El-1-Z-25 Fireguelas-Mallén (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078003). (Núm. Exp. 181/002572)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra El-1-E-183 Fuentes de Ebro-Valdealgofa (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078004). (Núm. Exp. 181/002573)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Soria-Autopista A-15 (Tudela) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078005). (Núm. Exp. 181/002574)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Dos Hermanas-Jerez de la Frontera, A-4 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078076). (Núm. Exp. 181/002575)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra travesía de San Pedro de Alcántara (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078079). (Núm. Exp. 181/002576)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Linares-Albacete (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078080). (Núm. Exp. 181/002577)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Badajoz-Espiel (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078083). (Núm. Exp. 181/002578)	7

	Página
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Soria (E)-Venta Nueva (E) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078094). (Núm. Exp. 181/002579)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Venta Nueva-enlace de Santiuste (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078095). (Núm. Exp. 181/002580)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra enlace de Santiuste-variante del Burgo de Osma (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078096). (Núm. Exp. 181/002581)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra variante de Aranda de Duero-Peñafiel-Tudela de Duero (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078097). (Núm. Exp. 181/002582)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Zamora-frontera portuguesa (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078098). (Núm. Exp. 181/002583)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Burgos-Santo Domingo de la Calzada (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078099). (Núm. Exp. 181/002584)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra variantes de Redecilla del Camino y Castildegado (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078100). (Núm. Exp. 181/002585)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra variante de Villafranca de los Montes de Oca (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078101). (Núm. Exp. 181/002586)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra AP-15 Soria-Toledo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078102). (Núm. Exp. 181/002587)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Villanubla-Santas Martas (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078104). (Núm. Exp. 181/002588)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Santas Martas-León (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078105). (Núm. Exp. 181/002589)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078106). (Núm. Exp. 181/002590)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Benavente-Palencia (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078107). (Núm. Exp. 181/002591)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Benavente-Zamora (N) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078108). (Núm. Exp. 181/002592)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Quintanaortuño-Aguilar de Campoo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078110). (Núm. Exp. 181/002593)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Linares-Albacete (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078116). (Núm. Exp. 181/002594)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Linares-Ibíos (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078117). (Núm. Exp. 181/002595)	7

	Página
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Ibios-Úbeda (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078118). (Núm. Exp. 181/002596)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Torreperogil-Villacarrillo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078119). (Núm. Exp. 181/002597)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Ávila-Maqueda (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078120). (Núm. Exp. 181/002598)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Cuenca-Teruel (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078124). (Núm. Exp. 181/002599) . . .	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Ciudad Real-Mérida (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078126). (Núm. Exp. 181/002600)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra El-1-E-180 autovía de conexión entre las autovías A-2 y A-1 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078127). (Núm. Exp. 181/002601)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Mongat-Tordera (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078128). (Núm. Exp. 181/002602)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Tordera-Maçanet de la Selva (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078129). (Núm. Exp. 181/002603)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, Subt.: La Jana-El Perelló (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078130). (Núm. Exp. 181/002604)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Vilafranca del Penedés-Barcelona (Abrera) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078132). (Núm. Exp. 181/002605)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra El-1-E-150 Lleida-túnel de Vielha (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078133). (Núm. Exp. 181/002606)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Figueres-Besalú, duplicación N-260 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078139). (Núm. Exp. 181/002607)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra variante de la Seu D'Urgell (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078140). (Núm. Exp. 181/002608)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra cierre de la autovía orbital de Barcelona (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078148). (Núm. Exp. 181/002609)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Mérida-Ciudad Real (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078149). (Núm. Exp. 181/002610)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Mondoñedo-Lindín (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078157). (Núm. Exp. 181/002611)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Careira-Abadín (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078159). (Núm. Exp. 181/002612)	7

	Página
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Abadín-Castromayor (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078160). (Núm. Exp. 181/002613)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra variante de trazado tramo Porriño-Vigo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078163). (Núm. Exp. 181/002614)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra enlace de Vilamoure-enlace de Nadela Sur y conexión con Lugo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078169). (Núm. Exp. 181/002615)	
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Ourense-Lugo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078170). (Núm. Exp. 181/002616) . . .	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra autovía A-52 (La Cañiza)-Pontevedra (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078171). (Núm. Exp. 181/002617)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Chantada-Monforte de Lemos (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078172). (Núm. Exp. 181/002618)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Verín-frontera portuguesa (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078173). (Núm. Exp. 181/002619)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra puente internacional de Feces de Abajo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078174). (Núm. Exp. 181/002620)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Ourense-Ponferrada (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078175). (Núm. Exp. 181/002621)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Agoncillo-Logroño (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078180). (Núm. Exp. 181/002622)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra autovía A-30 enlace A-10 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078185). (Núm. Exp. 181/002623)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra enlace A-10-enlace N-344 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078186). (Núm. Exp. 181/002624)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Muro de Alcoy-Albaida (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078187). (Núm. Exp. 181/002625)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Castellón-L'Hospitalet de L'Infant. Subt.: La Jana-El Perelló (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078188). (Núm. Exp. 181/002626)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra Buñol-Valencia 3.º carril (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078189). (Núm. Exp. 181/002627)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra conexión A-31 con A-35, Font de la Figuera (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078190). (Núm. Exp. 181/002628)	7

— Previsiones acerca de la ejecución de la obra conversión en autovía, tramo Alfajarín-Fraga (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078191). (Núm. Exp. 181/002629)	7
— Previsiones acerca de la ejecución de la obra desdoblamiento Puerto de Fraga (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/078192). (Núm. Exp. 181/002630)	7

Se abre la sesión a las diez y cinco minutos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Vamos a empezar la sesión de hoy de la Comisión de Fomento y Vivienda, cuyo orden del día incluye las preguntas del diputado señor Ayala.

Señor diputado, tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora presidenta, no es que al diputado que hace uso de la palabra le guste que esta Comisión se tenga que celebrar, entre otras cosas porque este orden del día nos sustrae de tratar otros asuntos que la Comisión también debería haber abordado. Ha sido una aplicación del Reglamento, que se hace porque parece que no hay mucho acuerdo a la hora de decidir cómo se tiene que desarrollar la labor de la Comisión. Lo digo sin acritud, pero si el ministerio hubiera contestado en su momento a las preguntas, como luego lo ha hecho, nosotros nos habríamos sentido satisfechos, o si no habríamos hecho otras preguntas por escrito, pero, como no hay mal que por bien no venga, es el momento de que podamos aclarar algunas cuestiones de las obras de carreteras a las que se refieren todas las preguntas que forman parte del orden del día y sobre cuya marcha y ejecución el Grupo Parlamentario Popular está preocupado. Si le parece bien a la señora presidenta y, por supuesto, a la señora secretaria, cuya comparecencia mi grupo agradece, tratando además en la manera de lo posible de colaborar en el buen desarrollo de la Comisión, iremos agrupando e incluso renunciando a hacer algunas preguntas conforme veamos que se va desarrollando. Por ello solicito a la presidencia flexibilidad para en un momento determinado agrupar o renunciar a alguna pregunta.

Dicho esto, paso a la primera pregunta, que se refiere a la puesta en servicio de la carretera Herrera de la Mancha-Manzanares noroeste. La respuesta del ministerio decía que la fecha vigente de la puesta en servicio era agosto de 2007. Curiosamente, la respuesta tenía fecha 22 de septiembre de 2006 y nos parecía que, de acuerdo con el estado de la obra, en ejecución desde 2004, podría concretarse bastante más esta respuesta, habida cuenta de que además la firma del contrato, como dice la misma respuesta, estaba hecha desde

octubre de 2006. Nosotros agradeceríamos que la señora secretaria general nos pudiera concretar el contenido de la pregunta, teniendo en cuenta que es una obra que está en ejecución desde el año 2004 y que parece que el plazo de ejecución, que era de 24 meses, debía haberse agotado ya en el 2005. Esa modificación que se nos señala, según la información de que disponemos, es de junio de 2005 y no tenía contenido económico. Esta prórroga por este modificado que va más allá del 50 por ciento del plazo de ejecución, creemos que necesita una explicación y es lo que la solicitamos.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Como el señor diputado ha expresado, en la respuesta que le envió el ministerio dábamos respuesta a su pregunta en el sentido de que la firma del contrato fue octubre del 2003, que el plazo de ejecución eran 24 meses y que la fecha vigente de puesta en servicio era agosto de 2007. La causa por la cual se ha producido esta prolongación del período de ejecución es la presentación o la elaboración de un modificado en la ejecución de la obra que ha supuesto una prolongación del tiempo de ejecución superior a un año.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor diputado.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora secretaria general, agradezco su respuesta pero tengo que manifestar que es demasiado vaga y demasiado inconcreta. Insisto, si la fecha del modificado era del año 2005, de mediados de 2005, por lo menos la solicitud, y el plazo son 24 meses, e, insisto, el contenido del modificado, y no me ha rectificado usted, por tanto he de entender que mi información es acertada, es de contenido negativo, cómo puede dar lugar a una prórroga en la que, como vemos, en vez de 24 meses, son 48. De 24 meses, de octubre de 2003, 2004, 2005, 2006 y 2007, o sea son cuarenta y muchos meses. Estamos viendo, y lo digo porque lo vamos a comprobar a lo largo de la mañana,

una obra en la que hay un deslizamiento en la ejecución y que, en principio, salvo que usted dé alguna aclaración en su respuesta, y así se lo pido, no tiene ningún tipo de justificación. Y nos gustaría que la tuviera. Si estamos hablando de una obra que tiene 10,5 kilómetros de longitud y que ya se encontraba en ejecución, como digo, desde enero del año 2004, que en el 2005 pudo sufrir algún retraso como consecuencia de ese modificado y que a diciembre de 2005 se encontraba lógicamente en una ejecución que debía estar casi finalizando, porque en diciembre de 2005 se cumplían ya los 24 meses, llegar hasta agosto de 2007 parece que no tiene justificación. Si no hay otra explicación, es la primera demostración de lo que venimos denunciando sobre los deslizamientos pseudotécnicos en la ejecución de la obra y por tanto la paralización de las inversiones. Si nos vamos aclarando y vamos teniendo datos, nosotros rectificaremos, si no mantendremos nuestra posición.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Entrado en el detalle de los modificados que se producen en las obras de carretera, la mayor parte de ellos están producidos por la conveniencia, oportunidad o necesidad de mejorar el proyecto aprobado inicialmente. En este caso concreto, lo que se ha producido es (y conoce usted bien las características del modificado) que era necesario un cambio de trazado para coordinarlo con la línea de ferrocarril. Y hasta que se han definido y delimitado las características del trazado del ferrocarril, que entraba en colisión con el trazado de esta carretera, ha sido necesaria una ralentización de las obras que se estaban ejecutando; finalmente se ha decidido el trazado y por tanto ya se ha podido ejecutar la obra. Esta es la causa. El comentario que hace el señor diputado sobre la falta de inversión del Ministerio de Fomento se cae por su propio peso viendo sucesivamente los presupuestos que se han ido aprobando en los años 2005 y 2006, y que sus señorías han de aprobar ahora para el año 2007, viendo cómo se han ido incrementando los recursos que el Ministerio de Fomento dispone tanto para carretera como para ferrocarril. El volumen de obra y de actuación del ministerio, la necesidad de coordinar de forma mucho más eficiente los recursos y una mayor coherencia entre los distintos modos de transporte han llevado a esperar a que se produjera, para coordinarlo con el trazado del ferrocarril, una modificación en el trazado de esta carretera.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos ya a la segunda pregunta, señor diputado.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Se refiere a la ejecución de la carretera Maçanet de la Selva-Sils. También existe respuesta del 9 de octubre pero en el sentido de que el plazo de ejecución de las obras es de 24 meses y

está prevista su puesta en servicio en 2008. Señora secretaria general, ¿en qué fecha está firmado ese contrato y con qué fecha se considera la iniciación de las obras para entender la fecha de finalización? 12 meses, que es el 2008, no es una fecha, señora secretaria, es un año. Me gustaría que me completara la pregunta.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): El contrato se firmó en enero de 2006, el plazo de ejecución era de 24 meses, pero los terrenos no estuvieron disponibles hasta noviembre de 2006, por lo tanto, la previsión de puesta en servicio nuestra es noviembre de 2006.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor diputado.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Es decir, señora secretaria, que los terrenos no estarán dispuestos hasta noviembre de 2006, ¿lo cual quiere decir que la obra todavía no está ni iniciada? Estamos en noviembre. Señora secretaria general, de los terrenos se van a disponer en noviembre, es decir, ¿se están disponiendo ahora o todavía no se han dispuesto, porque estamos a principios de noviembre? Eso quiere decir que las obras no están firmadas, con independencia de la irregularidad de que se haya firmado el contrato y se haya adjudicado la obra sin la disposición de los terrenos. Hay que tener en cuenta que es una obra que estaba en fase de adjudicación desde hace bastante más de un año, aunque se haya adjudicado en enero, anteriormente ya estaba este contrato y la obra estaba licitada por lo menos diez meses antes. Por tanto, señora secretaria general, estamos en las mismas, hay una deficiente tramitación administrativa que ha permitido firmar un contrato sin la disponibilidad de los terrenos y que parece que aún no están en disposición, si los datos que usted da se confirman, si me confirma usted que hasta este mismo mes no van a disponer de los terrenos. Es decir, hemos tardado once meses en disponer de los terrenos después de la firma del contrato.

Señora presidenta, si no hay ninguna dificultad, igual hay algún cruce de respuestas-preguntas, pero creo que eso entra también dentro de la normalidad. No es necesaria una estricta formalidad, que, entre otras cosas, tampoco estamos llevando a cabo ni por el tiempo ni por el contenido.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Le voy a dar la información de que dispone el ministerio, pero le rogaría que no hablara de irregularidades administrativas porque

no se han producido. Si quiere le doy un poco más de precisión en los términos. Cuando se va a firmar el acta de replanteo, como usted bien sabe, es el momento en que se inicia el periodo, que, cuando hablamos de una ejecución de equis meses, no es desde la fecha de la firma sino cuando se firma el acta de replanteo. En ese momento es cuando se suspende el inicio de las obras por la falta de disponibilidad de los terrenos. Y cuando le estamos dando la fecha de noviembre de 2006, yo misma, después de haberlo visto en su momento, cuando se produjeron las preguntas y las respuestas, al volver a preparar esta comparecencia en algunas preguntas pienso que le voy a dar información en tiempo real, porque en este mes o mes y medio que hace que usted tiene las respuestas hasta la fecha de hoy hemos avanzado un paso más en el proceso administrativo de ejecución de las actuaciones. He confirmado en este y en algún otro caso que ya se va a proceder a los depósitos previos, es decir, que en muchas actuaciones, no en todas pero en muchas, hay dificultades con los propietarios, con los acuerdos para poder tener los terrenos disponibles. Y eso es un proceso en el que, precisamente por la garantía constitucional de la propiedad y por los derechos que tienen los mismos con respecto al valor de sus terrenos, por las pretensiones que tienen sus propietarios por el valor de sus terrenos, en algunos casos se llega a un acuerdo con rapidez y en otros casos, no. Se puede llegar a un acuerdo con un volumen alto de propietarios que están afectados, pero basta que algunos no lleguen a ese acuerdo para que la obra no pueda iniciarse. Nosotros actuamos sobre una banda de terrenos donde están ubicados 6, 8 ó 200 propietarios. No es un proceso habitual, pero no es tampoco excepcional que una obra tenga que retrasarse como consecuencia de que los terrenos no están disponibles en el momento de la firma del acta de replanteo. Lo que sí le puedo decir es que en esos casos, confirmando que están los terrenos disponibles, se van a producir los terrenos previos de la cuantía establecida en el acta.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Sí, tercera y cuarta preguntas agrupadas, si le parece oportuno. Se refieren a la carretera Regovide-Abeledo y Abeledo-Baamonde. Hay una cuestión, señora secretaria general, que también me gustaría aclarar. Yo he dicho irregularidad administrativa y a usted le molesta que yo diga irregularidad administrativa. Me parece muy bien que usted defienda la actuación del ministerio. Yo no pretendo que esa expresión tenga un contenido que vaya más allá de un defecto en la tramitación del expediente. Insisto, no quería expresar que tuviera más allá de un defecto en la tramitación del expediente. Por supuesto, ningún recelo a la actuación de los funcionarios del ministerio, pero, señora secretaria general, las actas de replanteo tienen que hacerse en el plazo de un mes, tienen un tiempo tasado que es de un mes desde la firma del contrato; esa acta de replanteo es el inicio de la obra, la conformidad de la ejecución del proyecto sobre el terreno, pero con la disponibilidad de los terrenos. Puede surgir que apa-

rezca un propietario no tenido en cuenta, puede ocurrir que exista alguna dificultad que obligue a un aumento de las expropiaciones, pero no es como para que se pueda demorar once meses. Si le molesta la palabra irregularidad, yo la retiro pero defecto sin culpa en la tramitación del expediente ha existido evidentemente.

Con referencia a las dos preguntas que hemos acumulado, y con independencia de las respuestas que ya nos han dado, que son una de septiembre y la otra de octubre, también nos gustaría aclarar alguna incongruencia que aparece en principio: si la firma del contrato es de diciembre de 2004 y el plazo de ejecución es de 28 meses, la previsión de 2008 parece demasiado dilatada, a pesar de haber coordinado los trabajos con el otro tramo de Villalba-Regovide; todo ello teniendo en cuenta que eran obras que tenían bastante ejecución en principio a lo largo del año 2005. Por tanto, si nos pudiera completar las respuestas que nos ha dado, yo se lo agradecería mucho.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Yo se los voy a completar, pero no le voy a repetir, si no le importa lo que ya tiene en las dos respuestas. Se ha coordinado la puesta en servicio de ambos tramos de tal forma que nuestra previsión es que ambos entren en servicio en el último trimestre de 2007, ambos, repito, adelantándose en este caso la de Regovide-Abeledo, sobre la que le habíamos transmitido que su puesta en servicio se había fijado para el 2008. El contrato se firmó a finales de 2004, se iniciaron las obras y por tanto se inició el cómputo a principios de 2005 y estaba previsto, precisamente por la coordinación, que entrara en servicio en el 2008. Finalmente, lo que le puedo adelantar hoy es que nuestra previsión es que ambos tramos, y sabe usted bien que no me gusta dar fechas exactas, porque se pueden producir incidencias y esta obra no está exenta de ello en los ocho o diez meses que quedan, pudieran entrar en servicio conjuntamente en septiembre u octubre de 2007. Por tanto, ese plazo de 2008 queda corregido, porque se adelanta la fecha de puesta en servicio.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No voy a hacer segundo turno sobre estas preguntas.

A las preguntas 5 y 6 renuncio y agruparíamos la 7, 8, 9, 10, 11 y 12. También podríamos acumular a estas la 82. La agrupamos también. Me refiero a las preguntas 7 a 12 y 82.

Dada esta agrupación, señora secretaria general, voy a resumir. Es un conjunto de obras que forman parte de la A-7 340, la autovía del Mediterráneo. Como quiera que se encuentran en distintas fases, y se puede actualizar

bastante las respuestas recibidas, que son todas ellas de septiembre, yo le agradecería la información que usted me pueda ampliar y, a la vista de ella, le formularé una pregunta o no.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Le voy a contestar a todas las preguntas. En relación con la variante Barranco de la Batalla, que tenía una previsión inicial de puesta en servicio en octubre de 2008, se ha producido, como se le dijo, un reajuste de anualidades, que es una negociación con las empresas constructoras, que nos lleva a retrasar la puesta en servicio de esta actuación a principios de 2009. Sobre la variante de Alcoy, en principio no tenemos ningún comentario que hacer en el sentido de que su puesta en servicio, si hemos hablado de 2008, estamos hablando de mayo de 2008, el acta de comprobación de replanteo se hizo en 2004, estamos hablando de 41 meses y a la fecha de hoy no hay ninguna incidencia por la cual podamos decir que se pudiera producir una ampliación del plazo de ejecución de esta actuación.

Cocentaina-Muro de Alcoy es una actuación que, según la información que le dimos, estaba en fase de adjudicación; la respuesta era de septiembre. A fecha de hoy puedo decirle que esta es una obra que lleva la Sociedad Estatal de Infraestructuras y Transportes Terrestres y es de las actuaciones que el ministerio encargó en el convenio que se firmó en abril de 2006. Con respecto a la información que usted tiene, le puedo avanzar que había sido licitada cuando se le contestó y en el consejo de administración del 19 de octubre de este año fue ya adjudicada. También le puedo adelantar, información que no dimos en ese momento, que el plazo de ejecución son 24 meses y que el presupuesto de adjudicación son 77 millones de euros. Ahora estamos en fase de firma del contrato y de inicio de la actuación.

Respecto a la siguiente pregunta, también estamos empezando. La variante de Albaida es una actuación cuya acta de replanteo se ha firmado el 26 de julio de 2006 y la previsión nuestra es que se ejecute sin incidencias. De igual forma, respecto a la variante de Alcudia, la firma del contrato se hizo en junio de 2006 y el acta de replanteo justo un mes después, del 30 de junio al 26 de julio. Estamos iniciando estas actuaciones.

En el caso de la carretera de Sagunto-Almenara, cuyo contrato fue firmado en noviembre de 2004 y su ejecución fue prevista en 24 meses, sí está afectada por un modificado que nos lleva a ampliar el plazo de ejecución posiblemente 6 meses más. Creo haberle explicado también al señor diputado el esfuerzo que queremos hacer para que los modificados se ajusten a un periodo administrativo que no pase de los 6 meses de la elaboración del proyecto y 2 meses de la aprobación de la tramitación económica. Por tanto, en este caso,

Sagunto-Almenara, sí hay una ampliación como consecuencia del modificado de en torno a 6 meses, hablamos de abril de 2007.

Muro de Alcoy-Albaida. La información que le dimos en la respuesta de septiembre es que su licitación estaba prevista en el presente ejercicio de 2006. Hoy le puedo decir que la obra ha sido licitada 5 días después de mandar la respuesta, el 27 de septiembre de 2006. La información que le dimos hace un mes o mes y medio en algunos casos se la podemos actualizar porque se ha producido otro hito administrativo en la tramitación o ya licitación, incluso ejecución, de las obras por las que usted está preocupado y lógicamente se interesa.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor diputado.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Pasamos a las preguntas 13 y 14, que también voy a agrupar; se refieren a las obras de Viver-Teruel y Río Palencia-Viver. Las respuestas que se nos dieron en septiembre de 2006 nos señalan unos plazos de ejecución que parece que tampoco se corresponden con el inicio de las obras, señalado para junio de 2004 y noviembre de 2003. Me imagino que hay alguna incidencia que me gustaría que nos comentara.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Las situaciones no son iguales. En el caso de la carretera Río Palencia-Viver, según la información que se le había transmitido el contrato se firmó en marzo de 2004 y las obras se iniciaron en junio, con una ejecución de 32 meses. Su puesta en servicio, dato que no le hemos dicho, es febrero de 2007. Debo decir al señor diputado que nuestra previsión es que la carretera se ponga en servicio en diciembre de 2006. Por tanto, vamos a adelantar su puesta en servicio sin esperar a que llegue ningún periodo electoral. En cambio, en la segunda carretera, Viver-límite provincial de Teruel, la previsión de ejecución inicial era de 40 meses pero un modificado que ya se ha aprobado ha llevado a la ampliación del plazo, que queda en 47 meses. En consecuencia, la previsión de puesta en servicio a fecha de hoy es octubre de 2007.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor diputado.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Su observación de la puesta en servicio de Río Palencia-Viver en diciembre de 2006 y que no coincida con ningún periodo electoral me parece muy bien; solamente le quiero recordar que estas dos obras se las encontraron ustedes en ejecución, es decir, que son dos obras que se contrataron, que se adjudicaron y se iniciaron antes de abril de 2004. Por

tanto, a no ser que utilizemos otras técnicas, difícilmente es una obra que pudiera tener rédito electoral distinto de quien las adjudicó y contrató. Es un comentario al hilo del que usted hace. Yo me alegro de que esta obra entre en servicio en diciembre de 2006, que, entre otras cosas, es un poquito más allá del cumplimiento estricto de los 32 meses, desde marzo de 2004. Quiero decir que es exacto, un mes más que el cumplimiento del plazo que se había señalado. No tiene mayor incidencia. Sí tiene algo más Viver-Teruel, porque esta ampliación en el plazo de ejecución hasta finales de 2007, octubre de 2007, supone además que es un modificación de una cierta cuantía, importante, si no me equivoco ronda los 4 millones de euros, sobre una ejecución de 27-28, implica casi el 15 por ciento. Quiero decir que es uno de esos modificados que usted me ha dicho que están tratando con gran cuidado, lo cual me parece muy bien en aras de la defensa de los intereses económicos y financieros del ministerio. Pero si ese modificación, que se produjo durante el año 2005 y que ya tenía que estar cuantificado en ese ejercicio, siendo el plazo de ejecución de 40 meses, con esta ampliación a 47 que usted me comenta parece que se vuelve a ampliar y nos lleva a más plazo del que estaba previsto en la propia modificación y la respuesta que usted me da. Me gustaría que me aclarara esa circunstancia.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Los plazos son correctos, con respecto a los inicios de obras, como habíamos comentado anteriormente. Los plazos se empiezan a contar a partir de la firma del acta de replanteo, que suele ser un mes posterior al contrato. Yo creo que no merece la pena que discutamos sobre uno o dos meses en la ejecución de una obra pública que tiene 25, 30, 35 meses de ejecución; puede darse por cualquier incidencia meteorológica o cualquier otra circunstancia con algún material o alguna maquinaria. No merece la pena discutir por una ampliación de un plazo de dos o tres meses, que no es el caso que estamos planteando; yo le quiero llevar también al convencimiento, señor diputado, de que, cuando en las obras no se producen incidencias y van bien, sobre todo en obras complejas, con viaductos y con túneles, y se ajustan al proyecto, el ministerio en la medida de lo posible ejecuta y, si es posible, adelanta su ejecución. En cambio, en otras obras, cuyo proceso de ejecución tiene algunas dificultades, se ve la conveniencia de hacer introducciones, que estamos llamando modificados en el argot habitual, pero es por el bien de la obra pública y de los recursos públicos, como usted reconoce. Nosotros ejecutamos una actuación en 2, 3, 5 años, si tomamos el periodo completo desde que se concibe la actuación, sabemos que el periodo de maduración de una obra pública está hoy en diez años, y, por lo que estamos viendo en nues-

tros vecinos europeos, esos procesos de maduración son cada vez más largos. En cualquier caso, esa es una infraestructura que va a dar un servicio público en decenas de años y por tanto es positivo que una obra se mejore para que su perdurabilidad y su vida activa se prolongue más en el tiempo. Se trata de un ajuste de unos meses y pienso que no merece la pena comentarlo, porque se producen en uno u otro sentido, según los casos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor diputado.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: A la pregunta 15 renuncio y me gustaría agrupar las preguntas 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 y 26. De la 16 a la 22 y la 26.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 y 26. ¿De acuerdo?

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Se refieren todas a la autovía denominada Mudéjar, en Aragón, y son todas obras, que a tenor de las respuestas y según nuestro parecer, tienen importantes retrasos. Son obras que estaban en ejecución, la mayoría de ellas, en abril de 2004, excepto dos que tenían proyecto de redacción y un estudio informativo, y nos gustaría que nos comentara las incidencias que sostienen las respuestas que usted nos ha dado, algunas de ellas excesivamente inconcretas, habida cuenta de esos retrasos; hay algunas respuestas tan livianas como: modificado para la mejora de la ejecución final de la obra, que nos parece excesivamente inconcreto.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): El señor diputado planteó en su momento preguntas concretas, fecha de puesta en servicio, duración prevista y ejecución de las obras. Fecha del contrato, duración prevista y puesta en servicio son tres datos concretos que nosotros contestamos, como usted bien sabe. Usted nos ha preguntado cuándo se prolonga. Nosotros incorporamos la explicación diciéndole que se ha producido una modificación y por lo tanto una ampliación. Si el señor diputado, con las 23.000 preguntas que el ministerio está contestando, quisiera que le explicáramos en cada respuesta las características de cada modificado, sería muy complejo. Yo estoy dispuesta a venir cuantas veces el señor diputado quiera que le explique dichos modificados, pero la eficacia de los medios públicos nos lleva a darle las respuestas, que, por otra parte, creo que usted conoce bien. Tiene información sobre las respuestas que yo le voy a dar y sobre los modificados que está planteando. Si el señor diputado quiere que entremos a discutir, comentar y explicar cuándo se produce el modificado, por qué se presenta, qué proyecto técnico hay que hacer para su

justificación, etcétera, los plazos de contestación variarían. Estaríamos aquí todos los días.

En cualquier caso, voy a hablar de estas obras. Efectivamente, algunos de los tramos han tenido ciertas dificultades en su ejecución y al mismo tiempo necesitan ponerse en servicio conjuntamente porque el trazado de la carretera actual difiere sustancialmente del que nosotros estamos construyendo y no hay continuidad funcional en un tramo ya terminado si no están también en servicio el tramo anterior y el posterior. De hecho, en este caso estamos viendo la posibilidad de firmar un convenio con el Gobierno de Aragón, para poner en servicio algunos tramos, ya que algunos de ellos es cierto que tienen alguna dificultad de ejecución. También estamos tratando de acompasar la ejecución de unos y otros, lo que pasa es que ese acompasamiento hace que se retrase la puesta en servicio de tramos que están finalizados o finalizándose; también nos lleva a considerar la oportunidad de que no se terminen, porque un tramo terminado y no puesto en servicio tiene unos riesgos sobre vigilancia, etcétera. Por eso nos parece más oportuno que entren en servicio conjuntamente.

Dada esta explicación de carácter general, vamos con el primero, que es la conexión de la A-23 con el límite provincial de Castellón-Sarrión. Se ha producido un modificado que ha llevado a la ampliación del plazo de ejecución. Según la respuesta que le dimos, se iba a poner en servicio en 2007; sin embargo, puedo adelantarle que la inauguración está prevista para diciembre de este año. En este caso, dentro de la ampliación del plazo que se produjo y la respuesta que le dimos, 2007, le puedo adelantar que está prevista su puesta en servicio en diciembre de 2006 y me parece que no hay motivos para que se pudiera atrasar esta obra. En el segundo caso, Calamocha-Romanos, es una actuación que ha sufrido una larga negociación con la empresa adjudicataria sobre las características y la cuantía del modificado que se planteaba, y usted debe entender que en algunos casos es preferible un retraso en el acuerdo con la empresa concesionaria a una mala defensa del interés general. En el caso de Romanos-Mainar, hablamos de marzo 2006 como fecha inicial.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: ¿Romanos-Mainar? Es que al final, de Calamocha-Romanos no nos ha dicho cuándo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): ¿No se lo he dicho? La fecha que nosotros le hemos dado en las respuestas, que ya tiene usted, es diciembre de 2007. Calamocha-Romanos.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: De Calamocha-Romanos, la respuesta que yo tenía era 34 meses; he hablado antes de un modificado para la mejora de la ejecución de la obra y no tenía fecha. **(Pausa.)** Sí, perdón, servicio, 2007.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Le he dicho que se ha producido un modificado cuya aprobación ha sido larga. La fecha que le doy es diciembre de 2007. Lo que le estoy diciendo es que si el modificado procede de la Administración, no hay ninguna duda de que somos nosotros los que tenemos la iniciativa y las razones para plantearla; cuando es planteado por la empresa adjudicataria, a nosotros no nos preocupa un retraso de unos meses para ajustar exactamente el modificado al interés general. Aquí, efectivamente, se ha producido un retraso significativo, que ya, finalmente, le puedo decir que está resuelto, está resuelto el modificado que se había planteado. Y en cuanto a la fecha de la puesta en servicio, hablamos de diciembre de 2007. ¿Es la respuesta que le dimos, señor diputado? A lo mejor dijimos 2007, pero ya estoy precisándole que es diciembre de 2007. En Romanos-Mainar...

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No, esa es la que me acaba de decir. Perdón, Calamocha-Romanos.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): No, he vuelto a entrar porque usted me lo había pedido. En el primer tramo le he dicho que íbamos a adelantar unos meses, a diciembre de 2006. En Romanos-Calamocha le he dicho que ha habido un modificado que ha sido complejo pero que finalmente está resuelto, que las obras se iniciarán ahora y que la previsión nuestra es que se ponga en servicio en diciembre de 2007.

Con respecto Romanos-Mainar, la respuesta que le habíamos dado es que era una obra cuyo contrato se formalizó en diciembre de 2003, no se dice en la respuesta pero sabe que el cómputo se inicia un mes después, en enero de 2004, y hablamos de una ejecución de 28 meses; por lo tanto, la previsión inicial era de abril-mayo de 2006 y que se ha producido un modificado. De todos modos, en estos dos tramos, Calamocha-Romanos y Romanos-Mainar tienen que ponerse en servicio conjuntamente. O sea, la puesta en servicio de uno depende del otro. Se lo explico otra vez. En Romanos-Calamocha estamos hablando de diciembre de 2007; Romanos-Mainar, aunque tiene una ampliación de plazo, podría ponerse en servicio con anterioridad por sí mismo, pero, en la medida en que están en un eje que no tiene continuidad funcional con la otra carretera, la puesta en servicio de uno depende de la otra. ¿Cuál es nuestro objetivo? Si es posible, como en otros tramos, una vez resuelto el modificado de Romanos-Calamocha, yo le he hablado de diciembre de 2007, pero nuestro objetivo ahora mismo es reducir ese plazo para que Romanos-Mainar no quede sin servicio durante unos meses. Con mucho gusto, en otoño del año que viene podremos venir a explicar cómo están estos tramos, pero creo que en este momento están resueltos los problemas administrativos del modificado de Romanos-Calamocha; le he dicho diciembre de 2007,

Romanos-Mainar podría estar antes pero tiene que haber continuidad entre ambos tramos y nuestro objetivo es acompañar la ejecución de los dos.

En cuanto al siguiente, Mainar-Paniza, como le hemos comentado en la respuesta, se ha producido un modificado que lleva la previsión de puesta en servicio a finales de 2007 o principios de 2008, esta es la previsión actual. Están en el mismo eje, como acabamos de ver y, es donde hemos comentado la posibilidad de que se pudiera poner en servicio con independencia Romanos-Calamocha mediante un acuerdo con el Gobierno de Aragón para hacer uso de una carretera del Gobierno autonómico aragonés. Nuestro objetivo ahora mismo es acompañar la ejecución de estos tres tramos, para su puesta en servicio simultáneamente. En el caso del siguiente tramo, Paniza-Torrubia, la previsión es junio de 2007, incluso con algún adelanto. Nueno-Congosto del Isuela. El contrato se firmó en enero de 2006, pero el inicio no se ha producido hasta agosto de 2006 como consecuencia de la falta de disponibilidad de los terrenos. La obra acaba de iniciarse y no hay ninguna previsión de incidencia en cuanto a modificado. Bien sabe, señor diputado, que esa previsión de incidencia de ampliación de plazos se produce al poco tiempo del inicio de las obras. Le puedo decir que se firmó en enero de 2006, que el inicio no se ha producido hasta agosto de 2006 como consecuencia de la falta de disponibilidad de los terrenos; aquí ya es un hecho que se ha producido y que la obra se ha iniciado.

En el caso del tramo de la A-23 Sabiñánigo oeste-Jaca este, la respuesta que habíamos dado era que la duración prevista era de 33 meses y la formalización del contrato se había producido el 2 de febrero de 2006. Sin embargo, la tramitación de un modificado que supera el 20 por ciento del coste de la ejecución, como conoce el señor diputado, lleva a que el control de la aprobación de este modificado pase por una serie de informes preceptivos, entre ellos el del Consejo de Estado, y nos lleva a la previsión que se ha dicho de puesta en servicio en el segundo semestre de 2009. Permítame que hoy no tenga más precisión por el momento en el que nos encontramos.

La pregunta 26 se refiere al inicio de la obra Jaca-túnel de Somport. Estamos en los inicios de la actuación puesto que nos encontramos en fase de redacción del estudio informativo. Le puedo adelantar que la orden de estudio de la conexión de Jaca con el túnel de Somport se modificó en noviembre de 2005, para que se ejecutase como carretera convencional, ya que la carretera de conexión con Francia es una carretera de montaña. Podríamos hablar también de este tema otro día; el lunes pasado, el director de carreteras estuvo en una reunión de coordinación con nuestros vecinos franceses, hay reuniones permanentes sobre nuestras conexiones con los dos países fronterizos, y estamos en la fase de redacción del estudio informativo como carretera convencional. Era la última pregunta, porque la 23 ya no estaba

en el bloque. Si ha habido alguna falta de precisión, le rogaría que me lo dijera.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: He de observar que esta autovía Mudéjar tiene mala suerte, porque eran obras, como le he dicho anteriormente, que se encontraban en ejecución, la mayoría de ellas, en abril de 2004, y estamos a finales de 2006 y la previsión de su puesta en servicio no nos alcanza hasta 2007. No obstante, hay alguna contradicción, y espero que la palabra contradicción tampoco le sugiera ninguna defensa numantina de los términos de su exposición, pero si en su propia respuesta, la terminación del tramo Romanos-Mainar está prevista en el 2006 y ahora nos dice que es obligatoria la puesta en servicio de Romanos-Mainar junto con Calamocha-Romanos, no entiendo mucho cómo va a estar casi un año la carretera terminada sin poner en servicio, cuando no es un tramo tan pequeño, son 12 kilómetros, y luego tendremos ocasión de verlo. Eran tramos en los que parecía que la obra se dividía en demasiados trozos, pero que podían tener vida propia, como así se ha demostrado en otras ocasiones. Por tanto, creo que en el 2004, en el momento en que ustedes entraron en el Gobierno, hubo un retraso provocado por un cambio de trazado y al final, vinieron a mantener el trazado que estaba en ejecución, y qué quiere que le diga, la voluntad de ejecución de esta obra se ha visto claramente ralentizada. El que haya un modificado superior al 20 por ciento en una obra como es la de Sabiñánigo-Jaca (que supone además, si no he entendido mal, la reducción de la categoría de la obra, ¿o eso es simplemente en la de Jaca-túnel de Somport?), obra que se adjudicó en el año 2005, me parece que fue en diciembre de 2005, y se firmó el contrato en 2006, nos demuestra que hay una ralentización. No es una obra excesivamente grande, Sabiñánigo-Jaca son 9 kilómetros, y en estos 9 kilómetros, a los pocos meses del inicio de la obra, nos encontramos con un modificado de más del 20 por ciento y mire que ésta no era una obra en la que se había contratado proyecto y obra, sino que es una obra en la que el proyecto se ha hecho con posterioridad y que se ha adjudicado solamente el proyecto. Quiero decir que es otro elemento más del desinterés en una zona, la provincia de Huesca, que curiosamente es la tierra natural del secretario de Estado de Infraestructuras y que se molesta luego tanto cuando algún diputado va a Huesca a decir qué es lo que nos parecen las obras que allí se están ejecutando, pero la realidad se plasma en esta respuesta.

Quería hacer una referencia especial a Jaca-túnel de Somport. Que ahora nos pongamos a reducir la categoría de esta obra y a decir que porque los franceses no cumplen sus obligaciones en cuanto a los convenios internacionales y en cuanto a la red europea de transportes que obliga a que las conexiones transpirenaicas tengan el tratamiento lógico de la autovía y que España reduzca la categoría de la conexión con Somport desde Jaca a una vía convencional, señora secretaria general, qué

quiere que le diga, me parece que es una renuncia a los derechos de España, es no tener la suficiente presión política y la suficiente carta de naturaleza en nuestras negociaciones con Francia y, lo que me parece muchísimo más importante, es obligar a que una región como la de Jaca, tan necesitada de comunicaciones, se tenga que conformar con una red que está en clara dificultad de competir con el resto de las comarcas en las que estamos construyendo, tanto ustedes como nosotros, vías o autovías, carreteras que permiten, en nuestro caso, las altas capacidades y, en su caso, las altas prestaciones. Por tanto, entendemos que sería imprescindible no claudicar frente a la postura francesa que, evidentemente, ni quiere ni querrá aumentar las conexiones transpirenaicas, porque su voluntad está clarísima. España no debe renunciar a la categoría de sus autovías, porque los franceses no quieren y a nosotros nos dé igual. Esta es una discusión que también se generó en la comparecencia de presupuestos porque el señor secretario de Estado, en lugar de explicarnos el presupuesto, agradeció la pregunta del señor De la Encina, que se había producido como consecuencia de una visita que habíamos hecho tres días antes a Huesca. Que ahora queramos conformarnos con una vía convencional, queramos renunciar a la vertebración territorial de esa parte de nuestro territorio, en un caso, con supuestas excusas medioambientales y, en otro caso, con supuestos incumplimientos por parte de Francia, ante los cuales claudicamos, señora secretaria general, no es de recibo. Por tanto, en este caso, desde el Grupo Parlamentario Popular le queremos exigir que se mantengan las condiciones que estaban previstas para la naturaleza y las capacidades de la conexión de Jaca con el túnel de Somport.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): En relación a la Autovía Mudéjar, creo que es un eje de gran importancia en la vertebración no radial del territorio peninsular español, y desde el límite provincial de Castellón hasta el túnel de Somport estamos hablando de más de 360 kilómetros y de una inversión de 1.500 millones de euros. Por lo tanto, creo que hay una apuesta del Gobierno por la construcción de este eje, que efectivamente no está exenta de dificultades, porque no están exentas de dificultades la topografía y las características geotécnicas del territorio que se atraviesa. Se encuentra todo él en distintas fases de ejecución, muchos tramos en servicio, pero no es una actuación ni mucho menos menor, como el señor diputado conoce, ni en las características de su trazado ni en el volumen de la inversión que se está ejecutando. No puedo compartir con el señor diputado que porque una carretera se construya con características de red convencional, esto suponga una reducción de su categoría, ni que podamos hablar a partir de ahí de la renuncia a la vertebración del territorio. No

puedo compartirlo, porque el acceso al túnel de Somport tiene las características de red convencional, con todas las características de trazado, de diseño, de radio de curvaturas y de control de accesos. No hay falsos argumentos medioambientales, ni mucho menos, sino que hay objetivos argumentos medioambientales, y no le quepa la menor duda de que nosotros estamos llegando a acuerdos con el Gobierno francés para vertebrar las conexiones de España tanto en ferrocarril como en carretera, pero ellos también tienen sus propias normativas. Nosotros no estamos renunciando, sino todo lo contrario, a la vertebración del territorio español con la construcción de los ejes que ahora mismo se están haciendo, pero lo hacemos acompasando los recursos y las características del diseño a los volúmenes de tráfico y a las necesidades de cada uno de los territorios.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Gracias, secretaria general. Señor diputado.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: En cualquier caso, señora secretaria general, le diré que no hay en el mundo una persona que defienda que la red convencional no es reducir la categoría de una autovía. Me parece muy bien que defienda sus planteamientos, pero decir que no hay diferencia de capacidades ni de vertebración entre una carretera convencional y una autovía, insisto, no es que no haya nadie en España, es que no hay nadie en el mundo, y si hubiera alguien en la luna tampoco diría ese aserto. Puede usted decir cualquier otra cosa, menos que no hay diferencia de capacidades entre una y otra.

Con respecto a la pregunta 23, que es la variante de Agreda, que es una obra que estaba en ejecución en diciembre del año 2003, es decir, por voluntad del Gobierno anterior, de la misma manera que la Autovía Mudéjar que hemos visto anteriormente, tiene una ejecución de 40 meses que no se corresponden con que se ponga en servicio en el año 2007. Por lo tanto, me gustaría que me dijera cuáles han sido los motivos por los cuales esta obra va a tardar tanto tiempo en su ejecución.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Empezaré hablando de la primera parte de su intervención. En el mundo europeo más desarrollado, sea Suiza o Noruega, las características de las carreteras de montaña se ajustan a las características del trazado del territorio. Y cuanto más desarrollados son esos países, más ajustan las características de sus carreteras al diseño de su topografía y de su relieve. La relación de la capacidad tiene que ser medida en función de los tráfico, y el diseño de la carretera en cuanto a sus capacidades debe estar también en función de sus tráfico. Creo que podríamos hacer una sesión monográfica respecto a este tema que tanto

le interesa. Por tanto, razones de vertebración territorial, razones de características medioambientales, razones de topografía y razones de tráfico no solamente justifican sino explican la conveniencia de que hayamos optado por un trazado de carretera convencional con diseño y con los ajustes en cuanto a firme, radio de curvatura y de accesos adecuadas a las condiciones que esa carretera necesita.

Pasemos ahora a la variante de Agreda, en la que a mí sí me salen las cuentas. Si el contrato se firmó en noviembre de 2003 y tiene 40 meses de ejecución, estamos hablando, salvo que yo me haya equivocado, de abril de 2007. Nosotros le hemos contestado que se va a poner en servicio en abril de 2007. No tengo ninguna constancia con respecto a incidencias en esta actuación que haga modificar lo que le he comentado.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Si me dice que es abril de 2007, no hago segunda intervención.

Esta pregunta 24 que tiene conexión y relación con la anterior, me va a permitir que también haga algún comentario a lo que ha dicho. Señora secretaria general, estas conexiones, tanto las anteriores del túnel de Somport, como estas del túnel de Vielha, no son carreteras de montaña; son autovías de conexión entre dos países. No se trata de una carretera de montaña en la que preferiblemente podríamos ir en mula. No, es una autovía de conexión, igual que existen autovías en los Alpes. No hay que irse a Noruega que, entre otras cosas, el uso que se hace de sus autovías y la movilidad que se genera por razón de su clima no necesita y no demanda los servicios de las autovías de otras partes de Europa, y recordemos que los Alpes se atraviesan por autovía, incluidos túneles de importante naturaleza, y que estamos hablando de conexiones entre países, insisto, no de carreteras de montaña para ir a disfrutar del solaz de la contemplación del paisaje o del esquí en tiempos de invierno. Por tanto, tanto en la anterior como en esta pregunta, en la que parece que estamos en un permanente estudio informativo que se está redactando desde el año 2004, es decir, desde antes de que entraran ustedes en el Gobierno, parece que la situación no demuestra, igual que en el caso anterior, la voluntad del Gobierno de solventar las conexiones transpirenaicas. Me voy a ahorrar los argumentos, porque los argumentos son los mismos que le he dicho anteriormente, y son una nueva demostración de la voluntad del Gobierno. Me gustaría que me pudiera añadir algo más sobre el contenido.

Y una cuestión que le quería también señalar a la hora de los contenidos. Señora secretaria general, si nosotros hubiéramos recibido las respuestas, en su momento, aunque no fueran satisfactorias, hubiéramos tenido que hacer otra formulación de preguntas si hubiéramos querido tener una ampliación. Pero como quiera que transformatarlas en orales permite, precisamente, el replantea-

miento global de la pregunta y la formulación de todas las cuestiones que lleva consigo la naturaleza de la pregunta oral, es por lo que le estoy demandando alguna respuesta concreta. Para la respuesta escrita, si hubiera llegado en su tiempo, nos hubiéramos tenido que conformar necesariamente con el contenido, pero no es así. Tenemos la suerte de disponer de usted esta mañana y esta tarde para que nos conteste a todos los extremos de estas preguntas.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): En relación a la actuación por la que usted se interesa, se está procediendo a la redacción del estudio informativo del túnel de Vielha y la frontera francesa. Usted sabe que, actualmente, cuando se inicia un estudio informativo previo al trámite de declaración de impacto ambiental y previo al trámite de la aprobación inicial del estudio informativo, se hacen unas consultas previas ambientales, a partir de las cuales ya se tienen criterios generales del Ministerio de Medio Ambiente sobre las condiciones básicas de los trazados que se están planteando. Nosotros tenemos la voluntad de mejorar esta conexión y hemos insistido en el mismo, de forma que el Ministerio de Medio Ambiente ha evacuado las consultas previas medioambientales en febrero de 2006. Las consultas previas medioambientales son un trámite necesario en todas las carreteras e imprescindible para continuar con estudios informativos en aquellos territorios más sensibles desde el punto de vista medioambiental, y no se le escapa a S.S. que nos encontramos en uno de ellos. Por tanto, el estudio informativo está pendiente de la recepción de las llamadas consultas previas medioambientales que han sido recibidas en febrero de 2006 y, en consecuencia, ahora tenemos velocidad de crucero para la elaboración del estudio informativo; no se le escapa, ni mucho menos, la dificultad de la construcción de este eje, desde el punto de vista de las características topográficas del terreno y del respeto a las condiciones medioambientales que todo territorio exige y, preferentemente, este tipo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: En la respuesta que usted nos mandó el 9 de octubre no hacía referencia a esa respuesta del Ministerio en febrero de 2006, y lo que sí vemos es que el Ministerio de Medio Ambiente ha tardado 16 meses en darle la información previa a la declaración de impacto ambiental y el estudio informativo. Yo no sé si el Gobierno tiene voluntad de ejecutar esta conexión, pero evidentemente al Ministerio de Medio Ambiente no se le ha transmitido la urgencia y la prisa en contestar, y parece que tampoco ahora hay voluntad de priorizar las conexiones transfronterizas con

Francia, porque desde febrero de 2006 no se ha actuado en ningún sentido, y de sus palabras no deduzco que se hayan iniciado nuevos trámites, a no ser que usted ahora me lo aclare y yo me quede satisfecho.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Le he comentado que una vez recibidas las consultas previas medioambientales, donde el Ministerio de Medio Ambiente ha manifestado sus criterios básicos para la redacción del estudio informativo, nosotros estamos acometiendo con decisión la finalización del estudio informativo. Usted ha hecho una referencia a que nosotros no hemos apremiado al Ministerio de Medio Ambiente para la contestación a estas consultas previas medioambientales. Yo reconozco el trabajo del Ministerio de Medio Ambiente y la responsabilidad que tiene su actividad en el conjunto de las actividades de Gobierno. Nosotros le planteamos, dentro de las responsabilidades del Ministerio de Fomento, un conjunto de actuaciones múltiples, como sabe usted, en el desarrollo del Plan de Infraestructuras en todo el territorio nacional, y todas son igualmente urgentes y prioritarias para el Gobierno. Nosotros no establecemos al Ministerio de Medio Ambiente ninguna prioridad en la elaboración de su trabajo, no le presionamos, no sé si es la palabra que usted ha utilizado en la elaboración del trabajo relativo a sus competencias. El Ministerio de Fomento tiene la misma urgencia y el mismo interés en todas las actuaciones o todos los expedientes que pone en la mesa del Ministerio de Medio Ambiente, y nosotros solamente tenemos que agradecer la ayuda que nos presta el Ministerio de Medio Ambiente para hacer las mejores carreteras en España.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor diputado, ¿Pasamos a la pregunta 25?

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Sí, muchas gracias. Tendremos que mandarle a la señora Narbona copia del acta para que vea la defensa a ultranza que de ese ministerio hace la secretaria general de otro ministerio, a pesar de que en esta pregunta 25, que es la siguiente, nos encontramos con una situación similar. Y la he querido destacar de todas ellas, primero, porque es en Huesca, una zona sensible para el Ministerio de Fomento y me gustaría saber cuáles son las actuaciones que tiene allí el Ministerio, y segundo, porque he visto, no sin cierta sorpresa, que esta obra estaba ya en estudio informativo en el año 2004 y que en la actualidad se encuentra en la misma fase, según su respuesta. Se encuentra en fase de estudio informativo, es decir, que llevamos más de la mitad de legislatura y esta obra no se ha movido. Hay una declaración de impacto ambiental o unas consultas previas que no me ha especificado, que hacen que no se mueva. Por tanto, al margen de defender de nuevo la

actuación del Ministerio de Medio Ambiente, que ya no hace falta porque consta en acta, me gustaría saber cuál es la voluntad del Ministerio de Fomento con relación al tramo Huesca-Siétamo.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Todo el territorio nacional forma parte de la preocupación del Ministerio de Fomento, desde la provincia de La Coruña en el extremo noroccidental a la provincia de Almería en el extremo suroriental. Y si quiere, también le cito la otra diagonal. Huesca está en nuestro ámbito de preocupación exactamente igual que Murcia, señor diputado. Dicho esto, la respuesta es la que es, usted la tiene: se había hecho ya la fase de consultas previas, el estudio informativo se completó, se aprobó inicialmente, se hicieron las informaciones públicas, todo eso consta de forma reducida en las repuestas que se le ha dicho, y le hemos transmitido que está pendiente la declaración de impacto por parte del Ministerio de Medio Ambiente desde mayo de 2005. Por tanto, no tenemos más que esperar a que la preceptiva declaración de impacto ambiental llegue al Ministerio de Fomento.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora secretaria general, destacar que para la declaración de impacto ambiental de este tramo, que tiene 13,2 kilómetros de longitud, llevamos ya un año y pico. Lo destaco porque en otras ocasiones se comenta cuál es el tiempo que se tarda en el Ministerio de Medio Ambiente en emitir las declaraciones de impacto ambiental y, señora secretaria, suponiendo que el Ministerio de Medio Ambiente responda con urgencia, ¿Cuál es su previsión con respecto a este tramo, es decir, la inmediata redacción del proyecto y licitación de la obra o no?

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Creo que venimos demostrando con nuestra actuación que cuando nosotros recibimos las declaraciones de impacto ambiental se procede a la aprobación definitiva del estudio informativo y al encargo de la elaboración del proyecto constructivo; eso es lo que viene siendo habitual en el Ministerio de Fomento, la diferencia de los 4 ó 6 meses que supone montar el expediente administrativo. La declaración del impacto ambiental lleva a que se incorporen sus determinaciones al estudio informativo que se ha aprobado y a continuación, en la Dirección General de Carreteras se da orden para acometer el contrato de la

asistencia técnica para la elaboración del proyecto, que se suele producir en los siguientes meses a la aprobación de la declaración de impacto ambiental. Por tanto, es voluntad del Ministerio —y me ha dado usted la oportunidad de decírselo, aunque yo lo daba por supuesto—, después de recibir la declaración de impacto ambiental y de la incorporación de sus determinaciones al estudio informativo, encargar el proyecto de construcción.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor diputado.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: La siguiente pregunta, que es la 27, la agrupamos con la 56 porque tienen el mismo contenido. Parece que la serie de estas preguntas ha hecho que se acumulen las que están pendientes de la actividad frenética del Ministerio de Medio Ambiente, porque esta carretera, que supone la construcción de la autovía de Cuenca-Teruel, según nuestra información y la que ustedes nos dan, se encuentra en el Ministerio de Medio Ambiente desde el año 2004. Me gustaría saber, como me apunta mi compañero el señor Lanzuela, la fecha en la que se remitió al Ministerio de Medio Ambiente y también, si en este caso, dada la dilación en la respuesta que parece más allá de lo normal, el Ministerio de Fomento tiene pensamiento de instar al Ministerio de Medio Ambiente a la respuesta inmediata de la declaración de impacto ambiental que está pendiente desde hace tres años.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señor diputado, como consta en la respuesta que se le ha remitido, el estudio informativo, tras la información pública al que fue sometido, se remitió al Ministerio de Medio Ambiente en 2004 para la emisión de la declaración del impacto ambiental. Tal como usted conoce, hace más de dos años que se encuentra allí. Vuelvo a repetirle que el Ministerio de Fomento envía la documentación de los distintos estudios informativos al Ministerio de Medio Ambiente cuando el expediente está culminado con la contestación de las alegaciones que se han producido, y no insta al Ministerio de Medio Ambiente a que dé prioridad a una u otra declaración de impacto ambiental. Creo que a usted tampoco se le escapa la complejidad de la orografía de este territorio, que no está históricamente conectado, probablemente debido a las características del territorio. Por tanto, las fronteras orográficas que existen entre ambas provincias son complejas. Nosotros no estamos instando al Ministerio de Medio Ambiente a que adelante o deje de adelantar sus declaraciones de impacto ambiental. Nosotros lo que le garantizamos es que recibida la declaración de impacto ambiental e incorporadas sus determinaciones, que en algunos casos, a ojos del Ministerio de Fomento, resultan

complejas en su cumplimiento, las incorporamos al estudio informativo y aprobamos el estudio informativo. Procedemos de forma inmediata y esa inmediatez tiene unos meses desde la tramitación del expediente a la contratación de los proyectos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor diputado.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señora secretaria general, pero en este caso no me ha dicho usted la fecha en la que se remitió al Ministerio de Medio Ambiente, pero creo que se remitió por el anterior Gobierno, si no tengo yo mal el dato. No quisiera yo pensar que, precisamente porque se remitió por el anterior Gobierno, la tramitación de este expediente se dilate más, porque, insisto, es el mayor retraso que hemos visto hasta la fecha. Creo que se debería instar al Ministerio de Medio Ambiente, dado el exceso de tiempo, por lo menos en comparación con el resto, y por mucha dificultad que pueda tener un tramo de 150 kilómetros. En casi tres años hay tiempo más que de sobra para emitir la declaración de impacto ambiental o las consultas previas por parte de Medio Ambiente. En cualquier caso, también me gustaría saber si, dada la longitud de esta obra, el Ministerio de Fomento piensa licitarla en su totalidad o, una vez que tenga la declaración de impacto ambiental, trocearla, hablando en términos coloquiales, para la ejecución de la misma, habida cuenta de que tiene una longitud importante y yo creo que es una de las autovías que debían tener prioridad absoluta para su construcción.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Si usted dice que se remitió por el anterior Gobierno, yo no tengo la menor duda de que fue así, pero ¿hemos paralizado nosotros otras declaraciones de impacto, otros proyectos, otros estudios, otras actuaciones en marcha por parte del anterior Gobierno? ¿Hemos paralizado nosotros las actuaciones que estaban en marcha? (**El señor vicepresidente, Martínez Sieso, ocupa la Presidencia.**) Tenga la absoluta seguridad de que nosotros no hemos paralizado esta actuación. El anterior Gobierno desarrolló su trabajo hasta el último día en que estuvo en el Gobierno, y nosotros hemos dado continuidad en la obra pública a las actuaciones que estaban en marcha, creo que, en algunos casos, haciendo un gran esfuerzo y mejorándolas con la aprobación del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes y con una previsión de inversión en torno a los 250.000 millones de euros hasta el año 2020, como usted conoce bien. Por tanto, hemos reforzado la actividad de la anterior legislatura en materia de infraestructuras del transporte terrestre, por lo menos en lo que es mi competencia.

Decía usted que si íbamos a trocear, en términos coloquiales, la construcción de los tramos. Por supuesto, siempre es así. Lo que se ha corregido, por parte del Ministerio de Medio Ambiente, lo que impone desde hace ya algún tiempo, creo que en la anterior legislatura también, es que se le presente la petición de declaración de impacto final, no por tramos. No estamos hablando de consultas previas, como usted ha dicho, sino que estamos hablando de la declaración de impacto final, creo que lo ha dicho, pero está claro que estábamos hablando ya, después de la información pública, de la declaración de impacto final. El Ministerio de Medio Ambiente lleva tiempo rechazando la presentación de petición de declaración de impacto ambiental por tramos fragmentados. El Ministerio entiende que tiene que dar la declaración de impacto ambiental para el conjunto del tramo, para conocer los efectos acumulados, en positivo o en negativo, que se puedan producir de esa actuación, y por lo tanto somos nosotros los que tenemos que llevar a declaración de impacto el conjunto de un recorrido, que puede ser de 100 o 200 kilómetros, de lo que sea. El eje que se está construyendo, sobre el que tenemos también preguntas planteadas, está dividido en dos tramos largos, que tienen una unidad funcional y territorial desde el punto de vista ambiental. Ahora bien, hecha la declaración de impacto, nosotros hacemos la elaboración de los proyectos y la ejecución de los mismos por tramos e incluso por subtramos de 8, 10, 15 kilómetros, según los casos, y según también la funcionalidad de los ejes, uniendo dos núcleos de población o lo que sea. Por tanto, una vez emitida la declaración de impacto procederemos a la elaboración de los proyectos que, normalmente, suelen corresponder con aquellas entradas o salidas de poblaciones, con los ámbitos que tengan más flujo de población o donde nosotros detectamos más necesidades por parte del tráfico que en ellos se registra.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Tiene la palabra el señor Ayala para formular las preguntas que a continuación vienen en el orden del día.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Entramos en una fase distinta, porque vamos a renunciar a las preguntas 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47 y 48, para pasar a la 49, que se refiere a la autovía Benavente-Zamora en la que, según la respuesta que nos ha dado el Ministerio, parece que el Ministerio de Medio Ambiente va a emitir la declaración de impacto ambiental. Esta autovía, que tiene una longitud menor, 49 kilómetros, es, sin embargo, una conexión importante porque forma parte del eje de la autovía de la Plata y está pendiente de la declaración de impacto ambiental desde abril de 2005. Me gustaría saber si va a tener una celeridad en su tramitación posterior.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): La respuesta es similar a la que le hemos dado con anterioridad. Este tramo de la autovía de la Plata entre Benavente y Zamora está pendiente de la declaración de impacto ambiental que, como usted ha comentado, está enviada en 2005 al Ministerio de Medio Ambiente. Cuando se produzca la declaración ambiental, nosotros procederemos a la aprobación definitiva del estudio informativo, a la incorporación al mismo de las determinaciones de la declaración de impacto ambiental y a redactar el proyecto; estamos hablando de 49 kilómetros que posiblemente se subdividirá en varios tramos. Ya sabe que estamos redactando los proyectos, depende de las características de los terrenos y de la conexión de los núcleos de población, pero habitualmente, salvando las entradas y salidas de poblaciones, 10, 15, 20 kilómetros suele ser la tramificación habitual que estamos utilizando en los proyectos de carretera. Es una tramificación por razones técnicas, funcionales y económicas. El diputado lo podrá comprender. Se da una suma de circunstancias: la tramificación funcionalidad, que conecte dos accesos o dos núcleos de población importantes, y la de carácter económico. Los tramos excesivamente largos significan un coste de actuación de un contrato único muy alto, y en algunos casos no conviene, por razones puramente operativas, contratar tramos de tal volumen económico. En cualquier caso, nosotros estamos pendientes de las declaraciones de impacto. Entendemos que se ha hecho un gran esfuerzo en la construcción de este eje, que va desde Sevilla hasta Gijón, que significa un eje de articulación de todo el oeste, un eje de norte a sur que tuvo gran importancia histórica y que la debe tener ahora por la conexión de las comunidades autónomas occidentales del país y la falta del tramo Benavente-Zamora rompería esa continuidad. Esa conexión es importante, pero ni más ni menos importante que otras a la hora de reclamar al Ministerio de Medio Ambiente que impulse o adelante esta declaración de impacto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Pasamos a la pregunta siguiente, a la 50. Estamos en un caso similar, donde ya se ha aprobado el DIA y se ha dividido en 5 tramos. Aquí la sorpresa por parte del Grupo Parlamentario Popular es que la declaración de impacto ambiental se publicó en el Boletín Oficial el 26 de junio del año 2005, si mis datos no me fallan y, por lo tanto, nos encontramos que desde junio de 2005 hasta la actualidad, salvo en el Quintanaortuño-Montorio, que está en fase de estudio informativo, en los demás casos estamos todavía con la adjudicación de la asistencia técnica para la redacción de los proyectos. Es decir, que desde junio de 2005 hasta octubre de 2006, la actuación del Ministerio en esta carretera ha sido las asistencias técnicas para las redacciones de proyecto, lo cual parece que no

es una actuación excesivamente estresante, digamos, para el Ministerio.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURA** (Cruz Villalón): En este caso, creo haberle comentado con anterioridad que después de que se produce la aprobación de la declaración de impacto ambiental se incorporan las determinaciones de la misma, que pueden ser más o menos sustantivas y que pueden necesitar de un mes o dos meses para su incorporación y elaboración definitiva, luego está el proceso de tramitación de la contratación de los proyectos, y el proceso normal también es de 4 ó 5 meses desde que se publica el concurso para la contratación del proyecto hasta que se adjudica. La información que le puedo transmitir es que ya se ha producido la firma de los distintos contratos, bien en el mes de julio, bien en el mes de septiembre, y que tiene un plazo de ejecución de 12 meses. Por tanto, el año 2007 será el año de la redacción de los cuatro proyectos —quitando el de Quintanaortuño-Montorio que usted ha citado—: Montorio-Santa Cruz del Tozo, Santa Cruz del Tozo-Pedrosa de Valdelucio, Pedrosa de Valdelucio-Báscones de Valdivia, Báscones de Valdivia-Aguilar de Campoo, que son los cuatro tramos en los que se ha dividido el conjunto de esta vía. Se ha producido toda la tramitación necesaria para su contratación que lleva el tiempo que precisa para el mismo: una comprobación de las determinaciones de la declaración de impacto, su incorporación al estudio informativo, la aprobación definitiva del estudio informativo, orden para que se proceda a la contratación de los proyectos, elaboración de los pliegos a los cuales tienen que responder los proyectos constructivos, etcétera. No tengo las fechas exactas de cuándo se ha ido produciendo cada uno de estos pasos administrativos, sino se las daría. No sé si por suerte o por desgracia la Cámara no conoce toda la tramitación interna que lleva la Administración, de la cual solamente ven ustedes alguno de sus hitos. El otro día, en una reunión que no era parlamentaria, sino de trabajo, con algunos responsables políticos de alguna comunidad autónoma, utilicé la expresión, que quizá no es muy correcta, de áreas de sombra o periodos de sombra, en los que parece que no se está trabajando pero que se está procediendo a una serie de tramitaciones internas de la elaboración de los pliegos de todos y cada uno de estos proyectos, o sea que no es solo aprobación de la declaración de impacto ambiental, y salvo que se hubiera avanzado de alguna manera, hay un proceso, primero, de confirmación de la declaración de impacto —no quiero repetir lo que ya he dicho—, incorporación al estudio informativo y aprobación. Desde que se produce la declaración de impacto hasta que se procede a la aprobación del estudio informativo por parte del secretario de Estado puede pasar un mes o cuatro meses; desde que se produce esa aproba-

ción del estudio informativo por parte del secretario de Estado hay un periodo de elaboración de los pliegos por los cuales se ha de regir el concurso de la asistencia técnica del proyecto de construcción; se va a concurso público, hay que dar unos plazos que marca la legislación para que los posibles ofertantes hagan sus ofertas para la elaboración de esos proyectos, y hay un periodo para que los técnicos de la Dirección General analicen las propuestas presentadas y se produzca finalmente su adjudicación y firma del contrato. Creo que el señor diputado conoce bien ese proceso, pero no viene mal recordarlo. Por tanto, en el plazo de un año se ha producido finalmente la firma de los contratos en las fechas que le he comentado con anterioridad. Entre agosto y septiembre de 2006 se ha producido la firma del contrato de asistencia técnica para la redacción de los proyectos constructivos de los cuatro tramos que anteriormente le he citado. Creo que la Dirección General de Carreteras está haciendo su trabajo con mucha tensión porque las decenas y las centenas de estudios informativos en marcha hacen que el trabajo sea estresante, aunque no sé si es la palabra, pero desde luego hecho con tensión y con rigor. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta 51.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Renuncio a las preguntas 51, 52, 53, 54, 55, la 56 ya la hemos visto; renuncio también a las preguntas 57, 58, 59, 60, 61, 62, también la 83, que tiene relación con la 61. Estamos hablando de lo mismo que estábamos hablando hasta ahora, de la declaración de impacto ambiental que está pendiente y que producen esa actividad que ha señalado la señora secretaria general y que yo no voy a volver a calificar.

El señor **PRESIDENTE**: Seguiremos con la pregunta 63. La pregunta 63, previsiones acerca de la ejecución de la obra EI-1-E-150 Lleida-túnel de Vielha procedente de la pregunta con respuesta escrita número 78133. Señor Ayala, tiene S.S. la palabra para formular la pregunta.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora secretaria general, hemos mantenido esta pregunta porque la respuesta de 22 de septiembre de 2006 nos ha dejado alguna duda, no sólo en cuanto a la división del primer tramo pero sí en cuanto al tratamiento del tramo Sopeira-túnel de Vielha que, aparentemente, o según se deduce de su respuesta, se debe a una condición de la declaración de impacto ambiental y, según una información que no sabemos si es adecuada o no, nos parece que esta obra también responde a una petición por parte del Ministerio de Medio Ambiente de sustituir la construcción de autovía por carretera convencional. Me gustaría que nos aclarara los términos de la respuesta y, en el caso de que hubiera algún error, simplemente conocerlo.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Le aclaro la respuesta que inicialmente se le ha dado con respecto a la ejecución de esta actuación. Yo también pienso que necesita un poco de aclaración, porque me he preparado las 87 preguntas como el señor diputado me había pedido, y trabajando las respuestas que en su día dimos, yo misma pedí una aclaración con respecto a cómo está formulada. Esta carretera sale de Lleida, llega al límite provincial con Huesca, tiene buena parte de su recorrido en el territorio de la provincia de Huesca y vuelve a entrar en su trazado final en la provincia de Lleida. Los tres subtramos en los que se ha subdividido ese itinerario entre Lleida y el límite de la provincia de Huesca es justo el inicio del trazado. Es un tramo, en principio pequeño, que se ha subdividido en tres subtramos para la redacción de los proyectos. Ese tramo entre Lleida y el límite provincial de Huesca, en conjunto son 23 kilómetros divididos en tres subtramos: de Lleida a Rosselló, que son 6 kilómetros, de Rosselló-Almenar, con 9,7, y de Almenar al límite provincial de Huesca, con 7,3. Es el punto de salida desde Lleida hasta el límite provincial. Esos tres proyectos son los que se encuentran en redacción. En realidad, las respuestas que se le dieron al señor diputado hablaban de que dos proyectos estaban en redacción y el tercero pendiente de adjudicación. A fecha de hoy, ya que han pasado 45 días aproximadamente desde que el señor diputado tuviera la respuesta, también se ha producido la adjudicación de este tercer tramo, por lo tanto, los tres proyectos se encuentran en redacción. Concretamente, con respecto a lo que se le decía en la respuesta, le confirmo la corrección de lo que en el mismo se contempla, el tramo de Sopeira al túnel de Vielha se dio orden el 18 de julio de 2006 para adaptarlo al acondicionamiento del tramo como carretera convencional, tal y como prescribió tanto la declaración de impacto ambiental como la aprobación definitiva del estudio informativo del tramo Lleida-Sopeira. En este sentido, también le puedo precisar, si quiere, que las consultas previas medioambientales indicaron la conveniencia de que este trazado se hiciera como carretera convencional, mejorando sus características, mejorando la seguridad, pero como carretera convencional, por tanto, en este como en otros casos, nosotros hemos optado por el acondicionamiento de estos tramos de carretera de montaña hacia carreteras convencionales, de acuerdo con lo que ya se indicó en las consultas previas medioambientales y con lo que se ha confirmado en la declaración de impacto ambiental. En ese sentido, no hacemos más que cumplir las determinaciones del Ministerio de Medio Ambiente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene S.S. la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Le agradezco la respuesta. De su contestación se intuye que es el Ministerio de Medio Ambiente el que impone la red convencional, sin embargo, yo le había preguntado si era así o había sido una decisión del propio Ministerio de Fomento, que ha cambiado de criterio y quiere hacer una red convencional. Se lo digo porque no quiero que entremos otra vez en la discusión de si es carretera de montaña o no. Curiosamente ese tramo lo conozco bastante bien, conecta con el túnel de Vielha y, efectivamente, estamos en una zona de montaña, pero también es una conexión fundamental con el Valle de Arán y no tiene mayores dificultades o mayores valores medioambientales que otras zonas en las cuales sí tiene características de autovía, dada también la trascendencia de la vertebración de esta carretera. Solamente me gustaría que me aclarara si el Ministerio de Medio Ambiente es el que en la declaración de DIA dice que sea carretera convencional o, previamente, el Ministerio de Fomento ya le solicita al Ministerio de Medio Ambiente un cambio en la definición de las características de la carretera para que en la declaración de impacto ambiental se analice como red convencional.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): La pregunta de fondo que está haciendo el señor diputado es quién decide las características de las redes estatales, el Ministerio de Fomento o el Ministerio de Medio Ambiente. Creo entender que esa es la pregunta de fondo. Son competencias compartidas. El estudio informativo ya se realiza con los criterios de las consultas previas medioambientales. Para eso hay consultas previas medioambientales. Esto son mejoras que se han ido produciendo en el proceso de tramitación medioambiental, muchas de ellas derivadas de directivas europeas. ¿Qué ocurría con anterioridad? Que se planteaba un trazado y era admitido o no era admitido. Ahora hay un proceso interactivo en las consultas previas medioambientales por las cuales el Ministerio de Medio Ambiente establece algunos criterios básicos en los que se indica que puede ser asumible la actuación que está planteando el Ministerio de Fomento.

Por tanto, hay un proceso interactivo entre ambos ministerios. En las consultas previas medioambientales el Ministerio de Fomento establece algunos requerimientos o requisitos indicando el sentido del trazado de la actuación que se plantea. Creo que está dicho en la respuesta que se le ha dado; así como el segundo párrafo podría inducir a error por la forma en que está redactado, o al menos podría ser un poco confuso, está aclarada en qué consiste la subdivisión de ese tramo. En el caso de Sopeira-túnel de Viella se dice con claridad que se da la orden para la redacción del estudio informativo para el acondicionamiento del tramo como carretera convencional, tal y como prescribió tanto la declaración de

impacto ambiental como la aprobación definitiva del estudio informativo del tramo Lleida-Sopeira. Además por las consultas previas medioambientales se determinaba que era la mejor opción para tener una posición favorable del Ministerio de Medio Ambiente. Yo no soy quien tiene que hacer la defensa del Ministerio de Medio Ambiente, pero hace enormes esfuerzos para acomodar el requerimiento de nuevas infraestructuras a los requerimientos medioambientales que tiene el territorio, y tiene una posición posibilista de ayudar al Ministerio de Fomento a establecer las determinaciones que deben tener las carreteras que nosotros planteamos. El Ministerio de Medio Ambiente matiza, corrige los trazados mediante determinación de túneles o de viaductos en alguna parte de los trazados que el Ministerio de Fomento podía no haber planteado buscando otra solución. ¿Qué se hace en la presentación del Ministerio de Medio Ambiente para la declaración de impacto ambiental? Como usted sabe, el Ministerio de Fomento suele proponer un trazado preferente respecto a la mejor solución para la conexión que quiere dar, pero no es la única alternativa que plantea. Presenta más de una alternativa que ha salido información pública, y en algunos casos el Ministerio de Medio Ambiente confirma el trazado que propone Fomento con las testificaciones, y si ha lugar da y en otros casos opta por algún trazado que no es el que preferentemente ha propuesto Fomento. ¿Quién decide los trazados, las características de nuestras infraestructuras? La propuesta la hace Fomento y Medio Ambiente participa en la decisión final.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos entonces a la pregunta 66, previsiones acerca de la ejecución de la obra cierre de la autovía orbital de Barcelona. Señor Ayala, tiene su señoría la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Aunque esta pregunta se encuentra en la misma situación que muchas a las que hemos renunciado, que es la cuestión de la declaración de impacto ambiental... Perdón, está pendiente de sometimiento a información pública para remitirlo a Medio Ambiente para la declaración de impacto ambiental, y está ahora en el terreno del Ministerio de Fomento. Quería hacer un comentario. Hemos renunciado a muchas preguntas del Ministerio de Medio Ambiente, porque están pendientes de la DIA; por tanto están en el tejado del Ministerio de Medio Ambiente. Agradecemos mucho la explicación de la señora secretaria general, que ha sido muy elocuente, muy minuciosa, pero nos hace ver que parece que hay algunas decisiones en cuanto a las características que no se están tomando por el Ministerio de Fomento, lo cual nos preocupa. El mantenimiento de esta pregunta en concreto, aunque no era muy difícil entender la situación en que se encontraba, se debe a que este cierre de la autovía orbital en Barcelona ha tenido muchos vaivenes; el Grupo Parlamentario Popular lo ha dicho siempre y lo volvemos a repetir. Creemos que es una obra fundamental para Barcelona y nos gus-

taría saber en este momento, a fecha 7 de noviembre de 2006, una vez que se someta a declaración de impacto ambiental, y si fuera negativo, es decir que se pueda realizar la obra y no hubiera incidencias de impacto o por lo menos que no pudieran tener sus medidas correctoras complementarias, si la voluntad del ministerio está en hacer o no hacer la autovía orbital y el cierre en el tramo al que nos referimos.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): El señor Ayala conoce bien que se ha iniciado ya la construcción y licitación. Cuando he repasado las respuestas que se habían dado en este caso, he querido completarla. La orbital de Barcelona ya está en proyecto constructivo y en licitación de tres tramos entre Abrera y Tarrasa. Luego estamos hablando, entiendo yo, de Tarrasa-Granollers, que está en estudio informativo, por lo tanto está dentro del ámbito de responsabilidad del Ministerio de Fomento, y aún no ha sido remitido el expediente al Ministerio de Medio Ambiente. Está en el ámbito de responsabilidad del Ministerio de Fomento la elaboración del estudio informativo. Como usted conoce bien, ese estudio informativo deberá ser sometido a información pública y alegaciones de administraciones y particulares, y al señor diputado no se le escapa que también es un eje con cierta contestación social, por lo que del proceso de información pública podrían derivarse modificaciones sustantivas a la propuesta que hiciéramos. La voluntad del Ministerio de Fomento se expresa una vez que se ha iniciado la construcción del arco con Abrera-Tarrasa, y difícilmente tendría sentido la construcción de ese arco si no se completa. Esa es la posición del Ministerio de Fomento respecto a la construcción de la autovía orbital de Barcelona, pero tampoco se le escapa al diputado que la concertación pública y social de nuestras actuaciones públicas es imprescindible y que no estamos hablando de trámites —cuando hablamos de trámite de información parece que esa palabra tiene un sentido degradado—, sino de procesos para oír la voluntad de los ciudadanos respecto a la ejecución de las infraestructuras. Tenemos la voluntad de ejecutarla; el estudio informativo se está culminando, tendrá que ser sometido a información pública antes de que llegue a la propuesta de petición de declaración de impacto a Medio Ambiente, y no solamente por razones ambientales, sino por las propias propuestas de información pública, y podría modificarse la propuesta inicial del Ministerio de Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor diputado.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Me parece muy bien su respuesta, y lo único que espera este diputado es que no prime la contestación social a la construcción de esta

red orbital únicamente de uno o dos de los partidos que forman el tripartito, que son los que se han opuesto, más que la de la ciudadanía. Esa era la razón por la que la habíamos mantenido. Me satisface y me preocupa al mismo tiempo la respuesta que me ha dado.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta 67, previsiones acerca de la ejecución de la obra Mérida-Ciudad Real. Tiene la palabra para formular la pregunta el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Hemos mantenido también esta pregunta en función de la respuesta. Recientemente ha finalizado la redacción del estudio informativo; la cuestión es que estaba en estudio informativo acordado por el anterior Gobierno, es decir se han tardado más de dos años para hacer el estudio informativo, no sé recientemente qué fecha señalará pero evidentemente supongo que en una fecha cercana a septiembre de 2006. La pregunta es la siguiente. Como quiera que esta carretera, esta autovía supone la construcción o realización de la red mallada a la que tanta referencia hace el PEIT, y que parecía que no se había atendido por el anterior Gobierno, a pesar de que en este caso como en otros muchos ya se habían iniciado precisamente por el anterior Gobierno, ¿cómo es posible que tenga una tramitación tan lenta en un eje que precisamente es paradigmático de la conexión este-oeste y sale del sentido radial del que permanentemente se ha acusado a nuestra red viaria? No parece que la tramitación de esta autovía esté dando respuesta a esa voluntad de que la red mallada tenga preferencia sobre el resto dentro de nuestra red de altas capacidades.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): He de confirmarle la respuesta que se ha dado al señor diputado por escrito. Es un eje de más de 220 kilómetros de extensión, de Ciudad Real a Mérida, de 225 kilómetros, que afecta en principio a dos comunidades autónomas, más luego la conexión con Valencia. Ha sido necesario este periodo de consultas medioambientales previas para la finalización del estudio cuyo próximo paso es el sometimiento a información pública.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Renuncio a realizar las preguntas 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76 y 77. Quisiera hacer una referencia a estas renunciaciones, señor presidente, porque gran parte de ellas, casi todas, se refieren al Plan Galicia. Aunque se tiene prioridad absoluta sobre ellas, de las respuestas dadas —ya he renunciado a verlas— parece que no. Simplemente, tomo buena nota de la respuesta que se ha dado y constato cuál es el grado de cumplimiento del Plan Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para formular la 78.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: En relación con la ejecución de la obra Orense-Ponferrada, según la respuesta que nos da el ministerio, esta obra se encuentra ahora mismo en redacción del estudio informativo previo a su sometimiento a información pública. La cuestión que nos planteamos es que esta obra fue uno de los compromisos que la ministra de Fomento asumió en el Congreso en diciembre del año 2004, dada su importancia y según el análisis que la propia ministra hacía. Si en diciembre de 2004 se señaló como una obra prioritaria por la ministra, que nos encontremos en noviembre de 2006, es decir dos años después, con que todavía se está redactando el estudio informativo y no se ha sometido a información pública parece que la ministra no tiene mucha voluntad de cumplir lo que aquí nos dijo en diciembre de 2004 o que por el ministerio no se es lo suficientemente ágil en cumplir los compromisos de la ministra. En cualquiera de los dos casos merece alguna explicación, señora secretaria general.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cruz Villalón, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): No creo que tenga yo que explicarle al señor diputado el cumplimiento de los compromisos de la ministra y del Gobierno respecto a todo ese territorio. En el caso que nos ocupa, en 2005 se procedió a la licitación de este estudio informativo, referido a una longitud de 150 kilómetros. No me gusta hablar de los presupuestos estimados cuando empezamos los estudios informativos porque, cuando se confirman, las cantidades se desvían en algunos casos significativamente, pero estamos hablando de una previsión inicial de 1.400 millones de euros, por tanto de una obra de gran envergadura. El contrato se firmó para el estudio informativo en enero de 2006, se enviaron las consultas previas medioambientales al Ministerio de Medio Ambiente, y a las cuales ha contestado el ministerio en la fecha del 27 de julio de 2006; es decir a los seis meses de iniciar el contrato se mandaron las consultas previas medioambientales que ha contestado el Ministerio de Medio Ambiente en el mes de julio. Una obra de esta envergadura necesita un tiempo de maduración, que no se le oculta al señor diputado, pero los compromisos se están cumpliendo con la tramitación razonable de una obra de esta envergadura y de esta sensibilidad ambiental. En consecuencia: contrato de la elaboración de estudio informativo hecho a principios de este año, elaboración del primer documento para mandar a Medio Ambiente, respuesta de Medio Ambiente sobre las consultas previas medioambientales a finales de julio de 2006 y, por tanto, elaboración del estudio informativo. A partir de ahí, cuando esté terminado, iremos a la información pública. Por tanto, ese compromiso se cumple, señor diputado.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora secretaria general, solamente quiero constatar que desde diciembre de 2004 a enero de 2006 no se hizo absolutamente nada; de sus palabras se deduce.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señor diputado, se procedió a valorar el pliego, se dio la orden de estudio, se elaboró el pliego para contratar el estudio informativo, se publicó en el BOE el estudio informativo, se dio el plazo necesario para la presentación de las ofertas, se adjudicó en 2005 y finalmente se firmó el contrato en 2006.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Renuncio a la 79, 80, 81 y 85. No, perdón, señor presidente. Me acabo de equivocar de forma importante. Le he dicho que renunciaba a la 79, pero la 80, la 81 y la 85 pretendía verlas conjuntamente.

El señor **PRESIDENTE**: Renuncia a la 79 y quiere formular conjuntamente 80, 81 y 85. De acuerdo, tiene S.S. la palabra para formularlas.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora secretaria general, estamos hablando de un tramo que se refiere a las conexiones entre la Comunidad Valenciana y la Comunidad de Murcia y que ha tenido muchísimos vaivenes a lo largo de esta legislatura. Las repuestas que hemos recibido son muy breves, lacónicas y no manifiestan la situación, la importancia y las actuaciones a las que se ha sometido esta autovía. Se inició el trámite de esta autovía por el Gobierno anterior, había unas propuestas de trazado, posteriormente hubo unas dificultades en la conexión entre Yecla y Jumilla, finalmente se pusieron de acuerdo los ayuntamientos, también se incorporó al convenio suscrito con la Generalitat Valenciana en la parte correspondiente al territorio de dicha comunidad y ha tenido en los presupuestos anuales distinto tratamiento hasta el extremo de que el proyecto de presupuesto en el que se está debatiendo tenía una asignación mínima que ni siquiera permitía la contratación. Una enmienda del Grupo Socialista, curiosamente idéntica a una enmienda del Grupo Popular, se ha incorporado a los presupuestos por valor de 7 millones de euros y parece que el destino de esta autovía va a cambiar en el próximo ejercicio. Hemos mantenido las tres porque nos gustaría saber hoy, no el 22 de septiembre cuando se contestó, que todavía no estaban los presupuestos, si la voluntad del ministerio es acelerar estos trámites que señalaba como consecuencia de la incorporación de mayor dotación presupuestaria en el ejercicio 2007.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Le comentaré respecto a la elaboración del presupuesto lo que el Gobierno ha presentado a las Cámaras. Respecto a las enmiendas que se hayan ido produciendo en el proceso SS.SS. tienen la última palabra sobre la dotación que una y otra actuación lleva. Por parte del Gobierno, acerca del proyecto de autovía Cieza-Fuente de la Higuera, que se encuentra en avanzado estado de redacción, como se le ha comentado en la respuesta, los presupuestos generales prevén ya su licitación y adjudicación e inicio de las obras en los presupuestos de 2007. Si las enmiendas parlamentarias incorporan alguna cuantía adicional y las obras se pueden licitar y adjudicar con prontitud, podremos consumir esos recursos en la ejecución de esa actuación. En el caso de Cieza-Fuente de la Higuera, nuestra previsión es que se culmine la redacción del proyecto en 2007 y con dificultades para que pudiéramos iniciar la ejecución de las obras. Nosotros terminamos la valoración de un proyecto y después tenemos un plazo de la valoración del proyecto, entrando en los periodos de sombra, como decía anteriormente, en los que la Dirección General ha de supervisar el proyecto ejecutado y finalmente puede proceder a su licitación, y esta, aunque pudiera producirse en 2007, no tiene por qué producir anualidad constructiva en 2007. Nuestra previsión a fecha de hoy es que el tramo Cieza-Fuente de la Higuera pueda estar en ejecución y, por tanto, con recursos para la ejecución de la obra en 2007; perdone, señor diputado, creo haberlo dicho bien, Cieza-Fuente de la Higuera está el proyecto en redacción y previsión de los presupuestos...

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Hay tres tramos.

El señor **PRESIDENTE**: Les permito al señor diputado y a la secretaria general mantener diálogo para que queden aclaradas las dudas.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): En la pregunta número 80, referida a Cieza-Fuente la Higuera, ese tramo que comprende desde la A-30 a la A-10 se encuentra en redacción, lleva razón. La previsión del Gobierno en los presupuestos de 2007 es que se culmine la redacción del proyecto, se proceda a su revisión, se liciten las obras y pueda iniciarse su ejecución en 2007. El tramo por el cual usted se interesa en la pregunta número 81 que sería, dentro de Cieza-Fuente la Higuera, entre la A-10 y la N-344 se encuentra también en redacción. Nuestra previsión es que, aún pudiendo finalizar la redacción del proyecto, la licitación de las obras pudiera producirse, pero no entraría en ejecución de obra en 2007. Finalmente para el tramo de la conexión de la A-31 con la A-35, Font de la Figuera, de acuerdo con el protocolo

firmado por la Generalitat Valenciana, las obras tienen prevista su licitación en 2007, y así se hará.

El señor **PRESIDENTE**: Pasaríamos a la pregunta 84. Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Simplemente he de solicitar respuesta a la programación de esta obra, habida cuenta de que como nos contestaron en septiembre era obra con programación a definir, y como quiera que este tercer carril es una obra fundamental para las conexiones, sobre todo con el próximo evento de la Copa América, nos gustaría saber si ya está programado y qué previsión tiene de ejecución de una obra importante, tanto por su longitud como por su cuantía.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Como se le contestó al señor diputado en la respuesta que se le envió el 22 de septiembre el protocolo con la Generalitat sobre esta obra no tenía comprometida fecha de licitación; así está en el protocolo y esa fue la respuesta que se le transmitió al señor diputado. Le daré también una genérica sobre los protocolos que hemos firmado con Cataluña, Valencia y Murcia, que han sido las tres comunidades autónomas con las que hemos firmado protocolos. Hay obras que

se programan y obras que no se programan, en algunos casos porque el nivel de maduración de la actuación no está suficientemente concretado como para que cuando se firma el protocolo se pueda proceder a su programación. De hecho ya nos ha ocurrido, en el caso de Valencia, que se han reprogramado algunas actuaciones, bien adelantándolas o bien atrasándolas según sus características.

En el caso por el que el señor diputado se preocupa, se le puede adelantar que ya en los presupuestos de 2007 prevemos la licitación de las obras. Así como el protocolo no lo preveía —esta respuesta de los centros directivos estaba realizada con anterioridad a la elaboración de los presupuestos—, a fecha de hoy hay una previsión de licitación de las obras en los Presupuestos Generales del Estado de 2007.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Renuncio al resto.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora secretaria general. Mi enhorabuena por el examen al que se la ha sometido, así como al señor Ayala, que la ha sometido al mismo. Ha sido una sesión en la que le hemos dado la vuelta casi a todas las infraestructuras del territorio.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y treinta minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

