



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2007

VIII Legislatura

Núm. 786

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 46

celebrada el miércoles, 14 de marzo de 2007

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- Del señor Mantilla Rodríguez (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre gastos en publicidad de la Autoridad Portuaria de Vigo (Pontevedra) en los años 2004 a 2006, así como con motivo del 125 aniversario de dicho puerto. (Número de expediente 181/003062.) 2

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

- Fecha en la que la ministra de Fomento piensa definir y dar a conocer las características técnicas sobre el ancho de vías definitivo, tipo de tráfico, así como calendario, en relación con la alta velocidad a Asturias. (Número de expediente 181/002900.) 4

	Página
— Conocimiento por parte de la ministra de Fomento de las estaciones del AVE que se van a construir en el Principado de Asturias. (Número de expediente 181/002907.)	5
— Garantías de la ministra de Fomento de que el futuro AVE Madrid-Gijón, a través de la variante de Pajares, realizará la totalidad del trayecto en dos horas y 50 minutos. (Número de expediente 181/002909.)	5
— Fecha prevista y objetivos de la reunión de la ministra de Fomento con los Gobiernos de Asturias y Castilla y León para analizar el proyecto de la autovía León-Asturias. (Número de expediente 181/002901.)	8
— Fecha prevista para el inicio del proyecto de construcción de la autovía León-Asturias, recogido en el Plan de infraestructuras 2005-2020 diseñado por el actual Gobierno. (Número de expediente 181/002902.)	8
— Fecha prevista de finalización de la redacción del estudio informativo del AVE del Cantábrico. (Número de expediente 181/002903.)	10
— Fecha de licitación de la segunda calzada de Salas-La Espina. (Número de expediente 181/002904.)	12
— Relación de las obras en las que, según la señora ministra de Fomento, las actuaciones del anterior Gobierno se caracterizaron por «decisiones coyunturales, poco meditadas, que rayaban en la improvisación», con documentos que las avalen. (Número de expediente 181/002905.)	12
— Documentos e informes técnicos que avalan la afirmación vertida por la señora ministra de Fomento sobre el proyecto de 2.ª calzada Salas-La Espina, llevado a cabo por el anterior Gobierno. (Número de expediente 181/002906.)	12
— Confirmación sobre la fecha en que la autovía del Cantábrico estará finalizada. (Número de expediente 181/002908.)	14
— Del señor Cerdà Argent (Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC)), sobre previsiones acerca de realizar las inversiones necesarias para la modernización y mantenimiento de la línea Xàtiva-Alcoi, mientras no haya acuerdo respecto al traspaso de la línea a la Generalitat Valenciana. (Número de expediente 181/002949.)	16
Comparecencia del señor presidente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF (González Marín), para informar sobre:	
— Los resultados de los informes encargados por ADIF y de las acciones correctoras que, en su caso, se han de llevar a cabo en El Prat, como consecuencia de las obras para la llegada de la alta velocidad a Barcelona. A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/001486.)	17
— Los problemas del proyecto de obras del tramo Vedra-Boqueixón del AVE Santiago-Ourense en relación con la mina de cuarzo de Serrabal, y soluciones al respecto. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 212/001499.)	35

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

El señor PRESIDENTE: Se abre la sesión, en la que vamos a sustanciar preguntas que habían sido formuladas por escrito y que se han transformado en orales. Vamos a comenzar.

PREGUNTAS:

— **DEL SEÑOR MANTILLA RODRÍGUEZ (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN**

EL CONGRESO), SOBRE GASTOS EN PUBLICIDAD DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO (PONTEVEDRA) EN LOS AÑOS 2004 A 2006, ASÍ COMO CON MOTIVO DEL 125 ANIVERSARIO DE DICHO PUERTO. (Número de expediente 181/003062.)

El señor PRESIDENTE: La primera pregunta, de don Carlos Mantilla, del Grupo Parlamentario Popular, se refiere a gastos en publicidad de la Autoridad Portuaria de Vigo en los años 2004 a 2006, así como con motivo del 125 aniversario de dicho puerto. Señor Mantilla, tiene su señoría la palabra para formular la pregunta.

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: ¿Cuánto tiempo tengo? ¿Cinco minutos?

El señor **PRESIDENTE**: Sí, cinco minutos.

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: Señor secretario general, con fecha 14 de noviembre este diputado hacía una pregunta al Gobierno referente a los gastos de publicidad de la Autoridad Portuaria de Vigo durante los años 2004, 2005 y 2006. Además, le preguntábamos cuál había sido la forma de contratación de las distintas campañas publicitarias. Pasaron dos meses, transcurrieron dos meses, y no tuve respuesta del Gobierno; pedí amparo al presidente de la Cámara y ha transformado la pregunta en oral. En el ínterin, resulta que sí recibí la contestación, pero como no es lo suficientemente explícita, hemos mantenido la pregunta para esta Comisión.

En la respuesta que he recibido del Gobierno se nos dice que los gastos en publicidad de la Autoridad Portuaria de Vigo en el año 2004 han sido 140.000 euros, en 2005, 237.000 euros y en 2006, provisional, 850.000 euros. Señor secretario general, esa cifra es una cifra todavía muy reducida, porque faltan partidas muy importantes, especialmente en temas televisivos y en temas radiofónicos; suponemos que van a superar con mucho el millón de euros de gastos de publicidad de la Autoridad Portuaria. Se me justifica en parte ese casi un millón de euros gastados en que se celebró en 2006 el 125 aniversario de la creación del puerto de Vigo; hay que tener en cuenta que muchas de las partidas ya estaban presupuestadas por la anterior Autoridad Portuaria. Pero está clara una cosa, que del millón de euros que decimos que aproximadamente van a suponer los gastos de la publicidad portuaria en Vigo en 2006, hay solo 300.000 euros en principio justificados por el 125 aniversario. Además, se me dice que la campaña publicitaria fue adjudicada por procedimiento restringido a una empresa determinada de Vigo y que participaron ocho agencias de publicidad; también se me dice que, en un hecho en concreto del 125 aniversario, un acto solemne de entrega de medallas y cena para trabajadores y jubilados del puerto de Vigo, que sabemos que ascendió a 76.000 euros, ha sido adjudicado por el procedimiento negociado. Le recuerdo al señor secretario general que las administraciones públicas tienen este procedimiento para contratos que no superan los 30.050 euros.

La Autoridad Portuaria no es una administración pública en su estricto sentido, sino que tiene un componente privado. En definitiva, se ha hecho una adjudicación de 76.000 euros prácticamente a dedo cuando las administraciones públicas vuelvo a repetir que tienen como tope máximo 30.050 euros para ese componente. Se hace una adjudicación a dedo a una empresa en concreto, que se llama —lo dicen ustedes, no lo digo yo— Torres y Carrera, que, según tenemos noticias y bien fundamentadas y fundadas, es la empresa encargada de la campaña publicitaria del candidato a la alcaldía por el Partido Socialista Obrero Español, don Abel Caballero,

que es coincidente con el presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo.

Bien. Hemos visto que hemos gastado más de 150 millones de pesetas, de las antiguas pesetas, en publicidad ¿para qué? Yo le pregunto, señor secretario. Aparte, me tiene usted que decir en qué se han gastado los más de 600.000 euros que faltan aquí, sin justificar, que supongo que es lo que me va usted a decir. Yo le pregunto, señor secretario general, en qué se gastaron los 150 millones de pesetas. Porque nosotros estamos viendo diariamente, lo veíamos la semana pasada, que una empresa importante que estaba cargando sus contenedores en Vigo se va a Marín. Yo le puedo decir que una empresa que se llama Bodegas Arnoya, que mueve al cabo del año más de 1.000 contenedores en el puerto de Vigo, se va a Marín. ¿Qué pasa en Vigo? Le quiero recordar, señor secretario general, que en Vigo tenemos un problema grave —el señor Louro lo sabe, pero no está ahora por esa labor— el de los inspectores veterinarios. Ustedes saben que el Gobierno aprobó el 17 de enero, creo que del año pasado, 2006, un programa para la solución del problema de la inspección veterinaria en Vigo. Todavía no se ha hecho nada, solamente parches. Y usted bien sabe, señor secretario general, que tenemos un agobio considerable en el puerto de Vigo con los contenedores por la inspección sanitaria. Y no se ha resuelto nada. Falta también espacio en Vigo, porque de poco sirve que ustedes incrementen el número de inspectores sanitarios si no aumentan, vamos a llamarlo así, el parque de maniobra. Es imposible, por muchos más veterinarios que pongan ustedes, que sean capaces de buscar soluciones.

No solucionan tampoco otros problemas. El otro día, por ejemplo, se habló de instalar en el puerto de Vigo el centro de reparaciones y parece que tampoco puede hacerse, porque no hay terreno; solo hay la autorización pertinente a la Autoridad Portuaria. El tema de aduanas en Vigo también funciona mal. Las compañías exportadoras, en vez de ir a inspeccionar en su lugar de origen, que es mucho más fácil y mucho más económico, pretenden que la inspección se realice en el propio puerto. Si tienen que inspeccionar cualquier paquete o cualquier caja que vaya en el fondo del contenedor, hay que descargar todo el contenedor, lo cual es un gasto extraordinario. De ahí que estemos asistiendo día a día a que el puerto de Vigo se esté quedando cada vez con menos clientes. Vuelvo a preguntarme ¿para qué se han gastado los 150 millones? No voy a ser mal pensado, no voy a pensar que los 150 millones de publicidad del puerto de Vigo se han utilizado única y exclusivamente en la promoción personal y política del candidato a la alcaldía del Partido Socialista Obrero Español, don Abel Caballero. Supongo que no será así, señor secretario, supongo que lógicamente los 150 millones de pesetas tendrán un destino mucho más lógico y mucho más ético.

Vuelvo a decirle, señor secretario general, y usted ya sabe que el ambiente en esta Comisión es bastante distendido, si puede usted justificarme esos 150 millones

de pesetas. ¿Usted considera lógico que una autoridad portuaria despilfarre esta cantidad de dinero? ¿Ha sido llamado al orden el señor Caballero por este despilfarro? Porque yo, en la pregunta que tengo aquí, no tengo el tema de los contratos laborales que ha hecho el señor Caballero; no lo tengo. Lo tenía en la petición de la fiscalización de las cuentas y de los contratos del Tribunal de Cuentas, que con los votos de los señores socialistas en el Tribunal de Cuentas, se ha impedido que se fiscalice. No que se auditen, que auditadas ya sabemos que lo están, pero que se fiscalicen las cuentas de la Autoridad Portuaria. Vuelvo a repetir que se me ha negado. Y otras preguntas eran que se me informase por parte del Tribunal de Cuentas si los contratos laborales recientemente efectuados por la Autoridad Portuaria se corresponden o no se corresponden con la legislación vigente.

Me parece que le he planteado concretamente la pregunta, pero si tiene usted, señor secretario, alguna duda, no se preocupe que se la volveré a matizar.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mantilla, ha consumido todo su tiempo en su primera intervención.

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: Supongo que será benévolo si necesito hacer alguna aclaración, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mantilla, le he dado siete minutos y medio, que son dos y medio más de lo que habíamos acordado en la Comisión. Además, son los que voy a mantener en toda la Comisión, los siete minutos y medio. Tiene su señoría la palabra para contestar.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Tabeada): Es asombroso lo que da de sí una pregunta sobre publicidad, porque prácticamente hemos hecho un recorrido por toda la gestión del puerto de Vigo. Parece que, con cargo a esa partida, podíamos haber resuelto los problemas de personal; los problemas de veterinarios, que son responsabilidad obviamente del Ministerio de Agricultura; podemos resolver los problemas de escasez de espacios. Realmente da un juego fantástico la partida de publicidad.

Esta partida de publicidad está presupuestada en el Plan de empresa para el año 2006, cuya negociación —tengo aquí el acta— corresponde al mes de junio del año 2005, fecha en la que el presidente, Abel Caballero, no había tomado posesión ni había sido nombrado. Se aprobó una partida de 600.000 euros para celebrar los acontecimientos relacionados con el 125 aniversario del puerto de Vigo. ¿Qué sentido tienen estos gastos? Tienen un sentido en la medida en que todos los puertos tienen determinados gastos que lo que hacen es mejorar las relaciones con la propia ciudad, con los propios usuarios, que padecen en algunos casos los tráfico incómodos, los tráfico de camiones, los tráfico polvorientos y que de alguna forma soportan unas condiciones molestas de

explotación. Y hay que hacer gestos hacia esos ciudadanos que permitan de alguna forma mejorar la imagen que en muchos casos tiene el puerto, un poco molesta para esa relación con los ciudadanos. Esto se ha hecho tanto en unas políticas mucho más ambiciosas, como son las relaciones puerto-ciudad, es decir, abrir espacios del puerto para la ciudad, como en gastos de este tipo, aprovechando circunstancias que los justifiquen, como puede ser en este caso el 125 aniversario. La aprobación de estos gastos corresponde, como ustedes saben, al consejo de administración de la Autoridad Portuaria. Nosotros no tenemos una facultad fiscalizadora, quien fiscaliza a la Autoridad Portuaria es la Intervención General del Estado, que ha intervenido los ejercicios de 2004 y 2005, por cierto, sin objeción alguna, y que supongo que intervendrá también los gastos de 2006, y eventualmente el Tribunal de Cuentas, que puede analizar cada uno de estos ejercicios, en su caso. Las partidas presupuestadas eran efectivamente 140.000 euros, en 2004; 237.000, en 2005, un incremento debido a una regata, las regatas Volvo, que se desarrollaron y que ocasionaron una serie de gastos financiados por la Autoridad Portuaria, también con la misma filosofía de mejorar estas relaciones con la ciudad. Y destaca, efectivamente, el gasto de 850.000 euros presupuestados por la Autoridad Portuaria. Tengo aquí, y lo dejo a su disposición, un desglose de los gastos ocasionados por este 125 aniversario del puerto de Vigo, que totalizan prácticamente 600.000 euros, 599.874 euros. Aparecen una serie de partidas y no sé si merece la pena que se lean, pero lo dejo a su disposición para que las puedan comprobar.

Y esto es todo. Esto es competencia literalmente de la Autoridad Portuaria, aquí aparecen diversas partidas relacionadas y desde luego yo no voy a especular sobre si el adjudicatario de la comida que se les ha dado a los trabajadores coincide con el que soporta la campaña de Abel Caballero para la alcaldía. Esto es una pura especulación. **(El señor Mantilla Rodríguez: Es una realidad.)** En el momento en que aparezca alguna información sobre esa materia, alguna denuncia concreta y específica, lo veremos. Los procedimientos de contratación de la Autoridad Portuaria son los que están establecidos por Puertos del Estado para todas ellas; no hay ninguna anomalía y, si la hubiera, por supuesto que hubiera aparecido en las intervenciones de la propia Intervención General y del Tribunal de Cuentas.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la pregunta número 2, que va a ser agrupada... Primero, vamos a despedir al señor Palao. ¡Tiene tanta presión el presidente por que podamos sustanciar el orden del día! **(Pausa.)**

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

— **FECHA EN LA QUE LA MINISTRA DE FOMENTO PIENSA DEFINIR Y DAR A CONO-**

CER LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS SOBRE EL ANCHO DE VÍAS DEFINITIVO, TIPO DE TRÁFICO, ASÍ COMO CALENDARIO, EN RELACIÓN CON LA ALTA VELOCIDAD A ASTURIAS. (Número de expediente 181/002900.)

— **CONOCIMIENTO POR PARTE DE LA MINISTRA DE FOMENTO DE LAS ESTACIONES DEL AVE QUE SE VAN A CONSTRUIR EN EL PRINCIPADO DE ASTURIAS. (Número de expediente 181/002907.)**

— **GARANTÍAS DE LA MINISTRA DE FOMENTO DE QUE EL FUTURO AVE MADRID-GIJÓN, A TRAVÉS DE LA VARIANTE DE PAJARES, REALIZARÁ LA TOTALIDAD DEL TRAYECTO EN DOS HORAS Y 50 MINUTOS. (Número de expediente 181/002909.)**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión una vez que hemos despedido al señor secretario general de Transportes.

Las preguntas que vienen a continuación, que son todas ellas de la señora Castro Masaveu, van a ser contestadas por la secretaria general de Infraestructuras del Ministerio, doña Josefina Cruz, y les comunico que la señora Castro me ha trasladado su voluntad de agrupar varias preguntas, lo que le agradezco sinceramente. Vamos a comenzar con la que hace el número 2, que va a formular de manera agrupada con la 9 y la 11. Se refieren todas ellas a la alta velocidad en Asturias y por lo tanto creo que pueden ser contestadas por su señoría de manera agrupada.

La pregunta número 2 es sobre las características técnicas, sobre el ancho de vía definitivo de la alta velocidad, la 9 es sobre el conocimiento de la ministra de las estaciones que se van a construir en el Principado de Asturias y la 11, sobre las garantías de la ministra de que el futuro Ave Madrid-Gijón, a través de la variante de Pajares, realizará la totalidad del proyecto en 2 horas y 50 minutos.

Señora Castro, tiene su señoría la palabra para formular las preguntas.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor presidente, antes de comenzar y por una cuestión de orden, ¿me podría decir en esta agrupación de 3 preguntas el tiempo que me concede?

El señor **PRESIDENTE**: Siete minutos y medio. Si las agrupa usted, el presidente puede ser generoso y llevarlo hasta los 10 minutos para que su señoría las pueda formular, que es el tiempo que se da en una comparecencia a los grupos parlamentarios.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Será suficiente, aunque me correspondería, si no las hubiese agrupado, algo más de 21 minutos, pero bueno, vamos a lo que

vamos, que si la señora secretaria general, a la que agradezco su comparecencia, concreta las contestaciones no serán necesarios ni siquiera los 10 minutos que el señor presidente me ofrece.

Señora secretaria general, han transcurrido casi tres años desde la llegada de ustedes al Gobierno de España y al Ministerio de Fomento y siguen habituados a seguir con la práctica de no responder a las preguntas que se les formulan, que son muchas probablemente, pero si es así será porque ustedes no cumplen; si cumpliesen, todo estaría en orden, todos nos felicitaríamos y les felicitaríamos a ustedes y seguro que los ciudadanos tendrían una mejor calidad de vida, pero desgraciadamente en Asturias no es el caso.

Con estas tres preguntas quiero saber cuál va a ser el proyecto del AVE para el Principado de Asturias, que nos unirá con la capital de España. Quiero también saber las características técnicas sobre el ancho de vías definitivo, que no se saben; el tipo de tráfico, mercancías, pasajeros o mixto, que es probablemente lo único que ya conozcamos y es que va a ser un tráfico mixto; el calendario de las obras, por tramos; los tiempos de duración del trayecto desde Madrid a Gijón; no sabemos tampoco si el AVE va a llegar a Gijón o va a llegar solamente a Oviedo, no hay ningún tipo de definición al respecto; el número de estaciones que en Asturias tiene que haber y las localidades en las que se van a ubicar. Habrá cosas que ustedes todavía no puedan planificar, pero hay algo que es esencial y lo es, por ejemplo, este último capítulo al que me refería ¿qué estaciones va a haber? Porque, si de verdad lo que viene a Asturias es un AVE, las estaciones no pueden ser las estaciones normales de Renfe. Además, es muy importante también conocer por dónde va a ir el trayecto o cuál va a ser el trazado, porque los municipios por donde discurra el trazado del AVE, si es que se va a cambiar —lo que nos tememos que no harán—, si se cambiase, como debería ser y no se utilizase el actual trazado de Renfe, los diversos ayuntamientos por cuyo territorio discurran los trenes deberán hacer al respecto una planificación urbanística, que no se hace de hoy para mañana. Ésas son las preguntas que en este momento le formulo.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Muchas gracias a la diputada por su bienvenida. Voy a tratar de contestarle, como me ha solicitado, las preguntas que me ha formulado.

En relación con las características del AVE a Asturias, creo que están perfectamente definidas en el PEIT y así se ha dicho en anteriores comparecencias. El ancho es UIC, el tráfico es mixto y la duración del trayecto a Gijón estimado en el momento actual está en las 2 horas y 50 minutos y a Oviedo en 2 horas y 35 minutos.

Sobre las otras cuestiones que usted ha planteado tengo que informarle que, cuando se le respondió por

escrito en el pasado mes de noviembre, se decía que se iba a licitar un estudio complementario del AVE a Asturias, que estaba licitado en noviembre, y que ha sido adjudicado en enero de 2007. Este estudio es el que va a precisar las características, el detalle de trazado, de estaciones y otras cuestiones por las que usted se interesa.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Si nos atenemos a las respuestas que dan ustedes, me va a permitir que diga con toda franqueza que son una auténtica tomadura de pelo. Porque ustedes se remiten permanentemente a ese estudio complementario del estudio informativo, que por cierto no sabemos cuánto tiempo tienen para llevarlo a cabo y le agradecería que me dijese si va a ser un año, dos o diecisiete. Pero resulta muy curioso que cuando ustedes se refieren en todo momento y en todo caso a ese estudio complementario en las diversas respuestas que ustedes dan, fuera de plazo pero las dan, no saben absolutamente nada, porque se remiten a lo que defina el estudio complementario. Sin embargo, lo que sí saben es que va a tardar 2 horas y 50 minutos. Y causa extrañeza, cuando menos, que se sepa lo que va a tardar. Eso es lo que dicen ustedes, que va a tardar 2 horas y 50 minutos, porque el señor Zapatero ha dicho que tardará 2 horas y 15 minutos hasta llegar el tren a Oviedo. En cualquier caso, no tienen definido absolutamente nada. Eso sí, saben que va a durar 2 horas y 50 minutos. Y eso es una auténtica desfachatez porque demuestra que lo que ustedes quieren es vender ante los ciudadanos el tiempo de duración del viaje, que es lo que verdaderamente a la gente le importa, porque le da igual después por donde vaya o el ancho de vías que utilicen, cuando no está definido el proyecto. Lo único que sí sabemos realmente en relación con el proyecto del AVE es cuándo se iniciaron las obras, que fue el 11 de febrero de 2004 y quién puso el proyecto en marcha, el Partido Popular, con un Gobierno presidido por José María Aznar y con Francisco Álvarez-Cascos como ministro. Sabemos quién en junio del año 2004, nada más llegar al ministerio, suspendió la licitación de tres tramos para separar el proyecto y la obra y quitarnos de esta forma a los asturianos 480 millones de euros. Y para ser más exactos y más precisos y hacer más cercana la cantidad económica que la señora Álvarez detrajo de los presupuestos de Asturias, les diré que son casi 80.000 millones de las antiguas pesetas. Éste es un viejo truco, ustedes lo utilizan muchísimo; en el mes de junio de 2004 ya fue la primera vez que lo utilizaron; aparecen grandes inversiones en los Presupuestos Generales del Estado que luego se eliminan a base de paralizar obras. Eso ya está detectado y ya nos lo sabemos en Asturias.

La ministra ha puesto en marcha una España de dos velocidades por ferrocarril. Mientras en Francia se planean trenes a unas velocidades ya de 400 kilómetros por hora, la señora Álvarez condena a Asturias cuando mucho a velocidades de 200 kilómetros/hora de media. ¿Por qué nos niega la señora ministra a los asturianos un

AVE de la mejor calidad y categoría? Solo a través de los túneles de la variante proyectados por Álvarez-Cascos circularán los trenes a alta velocidad y en el tramo Madrid-Valladolid, también proyectado por el señor Álvarez-Cascos. Entre Pola de Lena, Oviedo y Gijón, según los planes del ministerio, la velocidad no excederá los 100 kilómetros por hora, porque en la mente de la ministra, con el consentimiento del señor Rodríguez Zapatero, está mantener el trazado actual y por esa vía, además del AVE, circularían trenes de cercanías, un convoy cada cuarto de hora, trenes regionales entre Asturias y León, trenes de mercancías y trenes de alta velocidad. En resumen, 4 horas de viaje y no 2 horas y 50 minutos, como dicen. Y no son 4 horas porque lo diga yo, lo dice el señor Morlán, secretario de Estado, porque, que se sepa, todavía no ha dimitido. El señor Morlán aseguró que el trayecto del AVE Madrid-León tendría una duración de tres horas. Por lo tanto, hasta Gijón habremos de sumar al menos una hora más. A estas alturas de la legislatura, estamos dándonos cuenta de que el señor Morlán es el único del ministerio que nos dice la verdad, el único que dice realmente lo que considera que va a ser, el único que no oculta la información que ustedes tienen, saben y conocen, y no quieren dar a los ciudadanos.

La señora ministra, en Asturias, ha dicho hace unos días que tendremos un AVE como el de Andalucía y miente, sinceramente, cuando lo dice porque, fíjense ustedes, de Madrid a Valladolid el tren circulará por un tendido específico de alta velocidad, con ancho europeo, proyecto de Álvarez-Cascos; de Valladolid a León —por cierto, en Valladolid parece ser que va a entrar por superficie porque ahora les entra la prisa de que entre el AVE y no han previsto ni han hecho nada para que ese tren circule como debe circular un AVE—, por el trazado de Renfe de ancho ibérico; la variante de Pajares volvemos de nuevo a circular por ancho europeo, porque lo hizo Francisco Álvarez-Cascos y entre Pola de Lena y Gijón, usted me dirá, porque desde luego nosotros no sabemos nada; seguramente, lo más probable es que utilicen el actual trazado de Renfe, que recuerdo una vez más, porque ya lo he dicho en esta Comisión en diversas ocasiones, que es un trazado del siglo XIX. Serán necesarios en el trayecto tres intercambiadores por los cambios de vía, al menos tres, porque, al cambiar los anchos, en Pola de Lena, en La Robla y en Valdestillas, tendrá que haber un intercambiador. El señor Morlán habla de cuatro horas, como le decía antes, pero los más pesimistas o probablemente los más realistas —por cierto, profesores de la Universidad de Oviedo; son técnicos no son políticos— hablan de incluso cinco horas para el trayecto Madrid-Gijón.

Vamos a pasar al plazo de finalización de las obras y en el que podamos disfrutar de ese supuesto AVE, porque no sabemos si lo va a ser o no. Al hilo de esto, hemos visto el otro día en la prensa asturiana y también en la leonesa unos nuevos trenes Bombardier, que son, parece ser, los trenes que se van a utilizar; y esos trenes no permiten las altas velocidades y ya los están vendiendo como los trenes que van a circular, como si el AVE ya

estuviese listo para los asturianos. Vamos al plazo. Este es un monumental lío de confusionismo, que es lo que practican los socialistas siempre que están en el Gobierno. El señor Zapatero, el presidente del Principado, Areces, y el delegado del Gobierno, el señor Trevín, dicen que en el año 2009. Eso es lo que nos han dicho hasta finales del año 2006. Curiosamente, el lunes 3 de abril de 2006, Areces ya avanzaba y reconocía que el AVE no llegará a Asturias hasta el año 2011. Lo dice la prensa, lo dijo el señor Areces, salvo que la prensa también mienta, porque para ustedes miente todo el mundo menos ustedes, que efectivamente son los únicos que mienten. Yo lo que quiero es que nos diga usted una fecha, con un compromiso.

Ustedes, en vez de acelerar las obras y acelerar las licitaciones, lo que hacen es ralentizarlas. En vez de hacer un esfuerzo con Asturias, nos castigan con las paralizaciones continuas que provocan; y lo que es peor todavía, cometen un majestuoso fraude plasmando, como decía antes, año tras año en los presupuestos cantidades que luego nos quitan, como si fuésemos tontos los asturianos y no supiésemos ver la triste realidad de lo que en esta región están ustedes haciendo. Ustedes no creen en el proyecto del AVE a través de la variante de Pajares, se han opuesto siempre; se han opuesto cuando gobernaba Felipe González, se han opuesto con el Partido Popular y ahora, como ya no se pueden oponer, lo que hacen es crear incertidumbre, paralizaciones, pura demagogia, que lo único que hace es abrirnos los ojos cada día más a los asturianos.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro, tiene que terminar ya. Ha acumulado la prórroga de la prórroga.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Un minuto, señor presidente.

Resulta intolerable que en una democracia una ministra pueda actuar de esta forma y despreciar a Asturias como lo está haciendo en cada una de sus actuaciones. Señorías, concluyo diciendo que o son ustedes unos incompetentes o actúan de mala fe. Como no quiero pensar en lo segundo, les diré que la opinión de los asturianos es que ustedes son unos incompetentes.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señora Castro, la conclusión que yo saco es que usted sigue anclada en el pasado, reproduce hoy lo que dijo hace un año, lo que ha dicho en otras ocasiones, no termina de salir de que el proyecto de la variante de Pajares es del señor Cascos, no sale de ahí, es que no sale de ahí, y finalmente yo creo que es que no sale del siglo XIX. Nosotros hemos dado pruebas suficientes de que estamos trabajando para la construcción del AVE, de la alta velocidad desde Madrid a Valladolid, a León, a Asturias, a Oviedo y a Gijón. Y mi tranquilidad es que yo considero a los asturianos

mucho más inteligentes de lo que usted quiere hacernos ver; ésa es mi tranquilidad, mi absoluta tranquilidad; que los asturianos son mucho más inteligentes que ese discurso trasnochado, ese discurso anclado en el pasado del que usted no es capaz de salir.

Nosotros hemos ido dando pasos en estos tres años, los estamos dando, y voy a reiterarle lo que se está haciendo. Yo no sé de qué paralización de obra habla usted, pero voy a ver si puedo ir desmontando esto, sin insultos, porque yo vengo aquí a cumplir mi trabajo, a informar de lo que el Gobierno hace, aun cuando para usted si no soy incompetente no sé lo que soy. Repito que yo vengo a hacer mi trabajo con absoluto rigor, vengo a informar con todo respeto a sus señorías y desde luego no sé si voy a convencerle pero voy a darle la información precisa de lo que está haciéndose actualmente. Voy a hablar por una parte de los tiempos de viaje, depende del momento en el que nos estemos situando para que estemos hablando de una circunstancia o de otra. Usted dice que si no se va a hacer nada, que si resulta que se va a 100 kilómetros por hora; yo no sé de dónde saca usted esta información, que es absolutamente falsa. Señorías, nosotros ayer precisamente tuvimos la ocasión de asistir al cale del túnel de San Pedro, que era la última actuación importante para despejar la llegada del AVE a la alta velocidad a Valladolid; eso tuvo lugar ayer y por lo tanto estamos trabajando de forma continuada para que el AVE llegue a Gijón. Lo que no puede ser, señorías, es que se planifique única y exclusivamente, y lo he dicho en otras ocasiones, una variante en Pajares de alta velocidad que no conecta con nada. Nosotros hemos avanzado en los proyectos y en los estudios para la conexión de esa variante de Pajares hacia Valladolid y hacia Oviedo y Gijón. Hemos trabajado para poner en marcha los estudios que ustedes nos habían puesto y para darles continuidad; hemos trabajado para darle ya la encomienda completa a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias del trayecto completo y no solo de un tramo suelto en el territorio, como era la variante de Pajares. Todas esas decisiones se han ido tomando en este periodo. Vamos a dedicar 350 millones de euros en los Presupuestos Generales del Estado en 2007 para la construcción de la variante de Pajares. Todo eso lo está haciendo el Gobierno socialista, del que usted parece que no está muy contenta; nosotros tampoco estábamos contentos con el Gobierno del PP. ¿Qué quiere que le diga? Menos mal que salimos de aquello.

A lo que iba. No puedo entender cómo dice usted que el trayecto es de cinco horas, cuando hoy día los trayectos son de 5 horas y 40 minutos. Es rigurosamente incierto lo que usted dice, que el trayecto final va a ser de cinco horas. **(La señora Castro Masaveu pronuncia palabras que no se perciben.)** La duración actual del trayecto Madrid-Oviedo, no estoy hablando de la extensión a Gijón, está en 5 horas y 40 minutos. Cuando esté en servicio el Madrid-Valladolid —y esto será a final de 2007— el trayecto se habrá reducido en una hora y 15 minutos. El trayecto a Oviedo, señorías, a final de año se habrá reducido en una hora y 15 minutos, por lo tanto,

se hará en 4 horas y 25 minutos. Cuando se ponga en servicio la variante de Pajares, el trayecto se habrá reducido en 2 horas y 5 minutos y por tanto estará en 3 horas y 35 minutos; y así, señorías, sucesivamente. Una vez usted utiliza Oviedo, otras veces utiliza Gijón, otra vez utiliza el trayecto actual para darlo como si fuera un trayecto definitivo. Yo le tengo que decir que en la fecha actual la duración del trayecto a Oviedo, sigo hablando de Oviedo, que son los datos exactos que tengo aquí, es de 5 horas y 40 minutos y el trayecto de Madrid a Oviedo, cuando esté completa la línea, estará en 2 horas y 35 minutos, inicialmente, hasta que se hayan resuelto algunas conexiones para poderse llegar a las 2 horas y 15 minutos de que hablaba el presidente.

Voy a referirme ahora a los trazados, a los tiempos, a las estaciones que usted plantea. Efectivamente, nosotros hemos puesto en marcha este estudio complementario desde Pola de Lena a Gijón, bien lo sabe usted. Así se va a definir, como hemos dicho, el trazado. Usted sabe perfectamente que cuando el estudio informativo esté terminado y se vaya a sacar a información pública, en ese momento, es cuando los ayuntamientos podrán hacer las reservas de suelo que estimen necesarias y cuando se planificarán las actuaciones de carácter urbanístico que sean precisas. Es muy importante en el caso de Asturias —y así está siendo contemplado en el estudio— estudiar conjuntamente alta velocidad y cercanías, claro que es muy importante. Igual que existe en Madrid la relación entre alta velocidad y cercanías. La ciudad de Madrid tiene el AVE y luego tiene un buen servicio de cercanías para conectar con poblaciones que están a 15 o 20 minutos del trazado. Por lo tanto, no se preocupe usted, yo creo que ya lo he dicho en otra ocasión, por los problemas de carácter urbanístico, porque, en el momento de la información pública, podrán conocerse con precisión los trazados y la reserva de suelo, tanto para el trazado del AVE como para las nuevas estaciones, en ese momento se podrá determinar. Ahora nosotros estamos trabajando y naturalmente será necesario completarlo.

No sé si hay algo más que comentar. Con respecto a la finalización de la obra, lo que ahora nosotros tenemos claro es la construcción de los túneles de Pajares en 2009, eso es lo que está claro. **(La señora Castro Masaveu pronuncia palabras que no se perciben.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro, no interrumpa, por favor.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): La fecha que se ha dado para la construcción de la variante de Pajares es el año 2009. Ya daremos la fecha precisa.

— **FECHA PREVISTA Y OBJETIVOS DE LA REUNIÓN DE LA MINISTRA DE FOMENTO CON LOS GOBIERNOS DE ASTURIAS Y CASTILLA Y LEÓN PARA ANALIZAR EL PROYECTO DE LA AUTOVÍA LEÓN-ASTURIAS. (Número de expediente 181/002901.)**

— **FECHA PREVISTA PARA EL INICIO DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOVÍA LEÓN-ASTURIAS, RECOGIDO EN EL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS 2005-2020 DISEÑADO POR EL ACTUAL GOBIERNO. (Número de expediente 181/002902.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día como número 3, que va agrupada con la número 4, la 3 es relativa a las fechas previstas y objetivos de la reunión de la ministra de Fomento con los gobiernos de Asturias y Castilla y León para analizar el proyecto de la autovía León-Asturias; y la 4 se refiere a la autovía León-Asturias.

Señora Castro, tiene su señoría la palabra para formular las preguntas.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Para continuar con lo que la señora secretaria general dice, que mi discurso es trasnochado, debo decir que se aleja ella mucho de la realidad; se ve que no conoce Asturias, que no ha ido por allí y que no ha escuchado a la gente, que es lo que hacemos en el Partido Popular todos los días cuando estamos allí.

Señora secretaria general, es muy difícil poder creerles a ustedes, tremendamente difícil y mire que me gustaría que todo estuviese en marcha, pero aclare usted bien las cosas, usted no da un plazo definitivo, no sabe cuál es el trazado, pero sin embargo sabe lo que van a tardar los trenes. Eso es imposible. Con relación a las preguntas que le formulo, me estoy refiriendo a esa autovía que ha proyectado la señora ministra; deseáramos conocer algún dato del trayecto que uniría Asturias con León y que aparece reflejada en el PEIT.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Debo informarle que, como ya se ha hecho por escrito, el Plan sectorial de carreteras que está en tramitación contemplará, como todas las actuaciones del PEIT, la programación precisa con respecto a su ejecución.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria general, son dos preguntas. En la otra le pregunto sobre las reuniones con el Gobierno asturiano y el Gobierno de Castilla y León en relación con esta autovía, y no me ha respondido.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cruz.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Con respecto a esa pregunta, yo he tratado de buscar los antecedentes, que es una pregunta de enero de 2005, cuando usted la

formuló, momento en el que yo todavía no era secretaria general pero en cualquier caso nosotros estamos en el Ministerio de Fomento, y he llegado a la conclusión de que esa información procede de que ese momento es el momento en que el PEIT va a salir a información pública y se confunde un proceso de tramitación del PEIT con reuniones específicas de la ministra con los consejeros. Yo creo que esa es la confusión que hay ahí. En cualquier caso, desde ese momento, efectivamente, durante el periodo de tramitación del PEIT hubo distintas reuniones —en aquel caso yo misma, como directora general de Planificación y responsable de su elaboración, con los responsables políticos de Castilla y León y Asturias para el conjunto de las actuaciones que estaban programadas—, hubo una conferencia sectorial y ha habido distintas reuniones bien con el consejero, bien el consejero y la ministra, bien el consejero y el secretario de Estado, bien el consejero y yo misma, para tratar del conjunto de las actuaciones que afectan a Asturias y a Castilla y León. No hay, por más que yo he mirado, señoría, una referencia expresa de que hubiera en ese momento prevista una reunión. Ha habido muchas reuniones generales entre la ministra y los responsables políticos de los gobiernos asturiano y de Castilla y León con relación a ese asunto, las ha habido, pero no sobre una cuestión precisa. Por tanto me parecía que era irrelevante este asunto, porque las relaciones con las comunidades autónomas se han ido llevando de forma continua, de forma permanente —no tengo aquí la periodicidad—; la ministra en unos casos, el secretario de Estado, señor Morlán, en otros o yo misma nos hemos reunido con los responsables políticos en materia de Infraestructura de ambas comunidades autónomas, de Asturias y de Castilla y León.

El señor **PRESIDENTE:** Señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU:** Señora secretaria general, confusión ninguna, ninguna. Se lo voy a aclarar yo, se lo voy a aclarar. Porque no hay más que leer la prensa para conocer la verdad de lo que en este caso está haciendo la señora ministra de Fomento.

Resulta ser que tanto el señor Zapatero como el señor Areces, como el Partido Socialista de Asturias se comprometieron en la pasada campaña electoral de las elecciones generales de 2004 a eliminar los peajes del Valle del Huerna, si llegaban al Gobierno. Claro está, no había ocurrido todavía el 11 de marzo y ustedes pensaban que no iban a ganar las elecciones, pero las ganaron y los compromisos electorales son para cumplirlos y si no se cumplen están defraudando ustedes a aquellas personas a las que les han pedido el voto. No son capaces ustedes de cumplir esta promesa electoral. Sí, sí, ya sé que se ha reducido el 30 por ciento a los transportistas, por cierto, transportes pesados, porque a los transportes ligeros no se les ha eliminado el peaje y al resto de los vehículos de gente que hace turismo, que trabaja en la otra comunidad autónoma y que tiene que

trasladarse a Madrid, a León o a donde sea, por esa autovía, a los demás no se les ha ni siquiera rebajado el peaje. Por lo tanto, no creará nadie que ustedes han cumplido un compromiso, cuando lo único que han hecho ha sido una reducción del 30 por ciento a los transportistas.

Ya sé, ya sé, no me lo diga, no me lo recuerde, porque ya lo sabemos, que nosotros hemos prorrogado la concesión de la autovía. Pues sí, lo hemos hecho, pero también hemos hecho otras cosas y además nosotros no nos comprometimos a eliminar el peaje, ustedes sí, y ustedes son los que tienen el problema y los que tienen que cumplir esa promesa electoral, que no lo han hecho. Como esto a la ministra se le ponía cuesta arriba, lo que se le ocurrió fue la feliz idea de inventar una autovía fantasma, porque no es otra cosa más que una autovía fantasma, para distraer la atención del peaje del Huerna y decir: como no puedo eliminar el peaje les hago otra autovía paralela, como si se sacase un conejo de la chistera y la ministra, con su habitual diligencia, fuese a hacer algo por esta autovía. Simplemente, era una medida que quedaba muy bien de cara a la galería y que vendía muy bien a todos los que lo quisieran escuchar. Pero resulta ser que tanto el Gobierno asturiano como el Gobierno de Castilla y León se han opuesto tajantemente —gobiernos uno de signo popular y otro de signo socialista—, ambos se han puesto de acuerdo en un tema como este y se han opuesto tajantemente, como digo, a la construcción de esta autovía, que la señora ministra ha metido en el PEIT y de la que ahora ya no habla porque sabe perfectamente que nadie la quiere. Y si nadie la quiere, no solamente es porque todos hemos visto por qué la pretende, sino porque además sabemos el inmenso impacto medioambiental que causaría una carretera cuando ya tenemos la del Valle del Huerna. Lo que quiere la ministra, insisto, es distraer la atención y, sinceramente, este tipo de ocurrencias al final se pagan.

Usted me dice que no da importancia a las reuniones, que si es una confusión por mi parte y que si es de enero de 2005. Pues sí, efectivamente, es de enero de 2005, porque es cuando se le ocurre a la señora ministra, cuando ambos gobiernos dicen que se quieren reunir con la ministra. Esto está publicado y no hay más que ir a las hemerotecas, que convendría que de vez en cuando ustedes repasasen; es muy importante. Allí se refleja que se van a mantener reuniones para ver si esa carretera, esa ocurrencia, esa autovía se plasma en el PEIT o no. No hubo tales reuniones, al menos con el Gobierno de Castilla y León. Todos sabemos lo que son las reuniones, generales, pero reuniones concretas, para escuchar, el Gobierno, que hablaba del talante —ahora ya ni hablan de él porque es muy evidente— ni siquiera escucha a los suyos. Y el señor Areces mostró claramente su indignación en los medios de comunicación cuando la señora ministra seguía insistiendo en esta carretera. A día de hoy nadie habla ya de ella porque todos sabemos la eficacia de la gestión de la señora Álvarez y eso nada más que son tres líneas pintadas en el PEIT, que nunca se van a llevar a cabo.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Yo sí he ido a Asturias, en muchísimas ocasiones y por mi profesión conozco bien la región. Es más, algunos de los profesores de la universidad de los que usted ha hablado hasta son amigos míos. Yo conozco Asturias, primero profesionalmente y segundo por la responsabilidad política que actualmente tengo, y valoro extraordinariamente esa comunidad autónoma. Por lo tanto, no empiece negando lo que no sabe o cuestionando lo que no conoce. En segundo lugar, vamos a hablar de las reuniones. Ha habido distintas reuniones de distintos niveles políticos para hablar de los problemas de infraestructura entre la ministra, el secretario de Estado o yo misma con la Comunidad Autónoma de Asturias y con la Comunidad de Castilla y León, y se han visto las cuestiones que estas comunidades han querido plantear en su agenda al ministerio. Las reuniones se han producido y los contactos son permanentes para hablar de múltiples cuestiones y además han dado resultados positivos, también con la Comunidad de Castilla y León, en la firma de distintos convenios de colaboración. Por tanto, hay relaciones fluidas, hay relaciones permanentes y se coordinan con ambas administraciones autonómicas las respectivas actuaciones.

La construcción de esta autovía es el objeto de su pregunta, pero cuando usted no quiere que le conteste me dice: no me conteste, no me interesa que me cuente. Eso es lo que usted dice: no me vaya a contar, no me vaya a decir. Es lo cierto, señora diputada. No me cuente lo que ya han hecho. Es que nosotros estamos cumpliendo nuestro compromiso de reducción progresiva del peaje del Huerna y hemos iniciado el cumplimiento del compromiso de la construcción de esa autovía. Se va a licitar en los próximos meses el estudio informativo para la construcción del primer tramo de esa autovía con un presupuesto, el estudio, de un millón de euros y se estima el valor de la construcción en 65 millones de euros. Por lo tanto, nosotros estamos avanzando en el cumplimiento de nuestros compromisos, tanto para el desdoblamiento, para la construcción de esa autovía, como para la reducción progresiva del peaje del Huerna.

— **FECHA PREVISTA DE FINALIZACIÓN DE LA REDACCIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO DEL AVE DEL CANTÁBRICO.** (Número de expediente 181/002903.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 5, fecha prevista de finalización de la redacción del estudio informativo del AVE del Cantábrico. Señora Castro, tiene su señoría la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Entramos en otro de los problemas que tiene planteados Asturias por la actuación de la ministra Álvarez. Señora secretaria general, ¿qué me puede decir usted del proyecto de AVE del Cantábrico planificado en el Plan Galicia y que ustedes parece ser que ignoran o al menos no conocemos ninguna actuación de la señora ministra en tres años que lleva al frente de su departamento?

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Puedo decirle que nosotros en los Presupuestos Generales del Estado 2007 hemos dedicado más de tres millones de euros para la elaboración de este estudio.

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

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria general, la ministra de Fomento le decía a Francisco Álvarez-Cascos, a través de los medios de comunicación, que no había paralizado el AVE del norte porque nunca empezó. Ahora usted me dice todo lo que han destinado a ello. No me cuadra. El 12 de febrero del año 2003, el GIF, por encargo del ministerio, comienza la realización de los trabajos técnicos de servicios para la redacción del proyecto y el 28 de febrero de 2004 se publica en el Boletín Oficial del Estado la licitación de los contratos de consultoría y asistencia para la realización del estudio informativo de los proyectos, de todos sus tramos, así como la licitación del contrato de consultoría, asistencia para la coordinación, pronosis de tráfico y demás estudios. A partir de ahí nada de nada. Llegó febrero de 2005 —le recuerdo que la última actuación es de febrero de 2004—, nada de nada; febrero de 2006, nada nuevo, y febrero de 2007 y seguimos como estábamos o al menos no conocemos nuevas actuaciones por parte de la señora ministra.

Han suprimido ustedes de su planificación estratégica el AVE del Cantábrico entre Ferrol y Bilbao y esto, señorías, supone penalizar otra década más a la cornisa cantábrica mientras se completa el AVE del Atlántico en Galicia y Portugal o el AVE de Levante en el Mediterráneo. Por lo tanto, insisto, ustedes, a la cornisa cantábrica, por su orografía y por ser una región periférica —las regiones periféricas están más incomunicadas del centro—, no le hacen la infraestructura que necesitaría del corredor del norte que atravesase toda la cornisa cantábrica.

Hablan ustedes en la respuesta que me dan, que llega tarde pero que la dan, del alto valor ecológico de la zona y del impacto ambiental que podría causar. Pues es lo mismo que sucede por ejemplo en los túneles de la variante de Pajares y en tantos y tantos otros trayectos que se están construyendo, o como sucedía con la autovía del Cantábrico, porque pasa por las mismas zonas

aproximadamente que el AVE. Lo que ocurre es que hay que tener voluntad política, hay que querer hacer infraestructuras y hay que querer dar a las regiones más deprimidas, por una serie de circunstancias entre otras las que acabo de citar, ayuda y planificar para ellas las mejores infraestructuras, pero para eso hay que tener sensibilidad política y sensibilidad ciudadana, y usted conocerá muy bien Asturias y supongo que su voluntad sería hacer todas estas obras y que no se incumpliesen compromisos con una región como la nuestra, pero efectivamente, al mando del ministerio está doña Magdalena Álvarez, cuyas formas de actuar todos conocemos y, por lo tanto, lo que les pediría es que hiciesen algo, porque les quedan muy poquitos meses al frente del ministerio. En esos poquitos meses hagan ustedes algo, den una muestra, porque creíamos que ahora de cara a la campaña de las municipales y autonómicas, al menos veríamos algún gesto, alguna nueva inauguración y sin embargo no van a inaugurar nada. Lo que han anunciado son nuevos retrasos en algunas obras como la autovía del Cantábrico. Para esas elecciones municipales y autonómicas quedan tan solo dos meses. A partir de ahí ustedes en Asturias tendrán un gobierno que les va a exigir, que no les va a aplaudir como lo está haciendo hasta ahora el señor Areces, y a partir del 27 de mayo no le quepa la menor duda, no sonría porque es un hecho real, que el Partido Popular ganará las elecciones y el nuevo presidente Ovidio Sánchez le exigirá al Ministerio de Fomento que cumpla con Asturias lo que ustedes en tres años han incumplido. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!)**

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): No sabía que la campaña electoral autonómica se había ya iniciado en esta Comisión. Vamos a ir por partes. Veo que también está usted obsesionada con las inauguraciones. Nosotros no estamos preocupados ni obsesionados con las inauguraciones. No queremos nuevas inauguraciones. Nosotros lo que queremos es construir las infraestructuras a las que nos hemos comprometido y yo creo que hay un compromiso cierto del Gobierno del señor Rodríguez Zapatero con la Comunidad Autónoma de Asturias, hay un compromiso cierto de este Gobierno socialista, y hay un compromiso cierto de la ministra de Fomento, doña Magdalena Álvarez, a la que usted tanto valora, con Asturias. Señorita, usted sabe bien que Asturias es en los Presupuestos Generales de 2007 la primera región española en inversión per cápita. Usted sabe perfectamente que Asturias es la primera región en los Presupuestos Generales del Estado en inversión de infraestructuras del Estado español. Usted eso lo sabe perfectamente y yo tendré que recordárselo cada vez que usted me pregunte sobre la sensibilidad política del Gobierno con las regiones deprimidas, con las regiones periféricas y particularmente con una región como la de Asturias. Efec-

tivamente, tengo que darle la razón, nosotros estamos comprometidos, nosotros tenemos una gran sensibilidad con las regiones periféricas y con las regiones deprimidas, y ese compromiso del Gobierno del presidente Rodríguez Zapatero se ha expresado en los años anteriores, pero particularmente en los Presupuestos Generales de 2007, donde Asturias figura a la cabeza en inversión per cápita de todas las regiones y de todas las comunidades autónomas españolas. Por tanto, esa es la prueba más fehaciente de la apuesta por las infraestructuras en regiones periféricas y deprimidas, como usted dice, que no yo, como es el caso de Asturias. Por tanto, desde ese punto de vista debe usted rectificar y saber que la preocupación del Gobierno socialista en este momento está puesta, entre otras regiones, prioritariamente en Asturias.

En segundo lugar, respecto a la construcción de este AVE, ¿por qué dice usted que hemos suprimido la alta velocidad entre Ferrol y Bilbao? ¿Por qué dice usted eso si está recogido en el PEIT? ¿Por qué afirma usted lo que es contrario a textos aprobados por el Consejo de Ministros? ¿Por qué dice usted cosas contrarias a lo que está plasmado en compromisos de Gobierno y en documentos como es el Plan de Infraestructuras y Transporte del actual Gobierno? Entonces no haga afirmaciones gratuitas y que son fácilmente desmontables. Usted dice que no se ha hecho nada. ¿Cómo que no se ha hecho nada? Estamos haciendo ese estudio informativo. He estado repasándolo. Estamos hablando de una actuación que comprende 450 kilómetros de longitud, estamos hablando de una actuación cuya ejecución se estima ahora mismo alcanza un presupuesto de más de 10.000 millones de euros. Estoy hablando de la autovía del Cantábrico desde Ferrol a Bilbao. Y hay tramos de autovías que en algunos momentos necesitan dos y tres años en su fase previa de estudio informativo y de información pública. No debería de extrañarle. Me parece además por otra parte que ha utilizado con una cierta ironía el escrito que se le manda respecto a la sensibilidad del ministerio en el estudio de este trazado por el alto valor ecológico que tiene la cornisa cantábrica. No hay ninguna ironía, hay una cuestión de fondo, hay una cuestión cierta, que lo es. Uno de los principales valores paisajísticos, turísticos y económicos que tiene la cornisa cantábrica se encuentra precisamente en ese alto valor ecológico y nosotros debemos hacer actuaciones e infraestructuras que se integren bien y que sean asumidas por esos territorios de alto valor ecológico en los que debemos minimizar el impacto ambiental. Ese es nuestro objetivo, porque de otro modo iríamos en contra de lo que es el futuro de una región que tiene en estos valores ambientales y naturales parte de su valor económico. Por tanto, no cuestione ni ironice sobre el alto valor ecológico de la cornisa cantábrica, no ironice, que nosotros no lo estamos haciendo. Nosotros estamos dispuestos a gastar el dinero que haga falta en los estudios previos y en sacar a información pública esos proyectos. Dice que no se ha hecho nada. Se está trabajando y se ha ido dotando con más recursos en los años

sucesivos la elaboración del estudio informativo, que es la parte clave para definir los trazados y para poderlos sacar a información pública.

- **FECHA DE LICITACIÓN DE LA SEGUNDA CALZADA DE SALAS-LA ESPINA.** (Número de expediente 181/002904.)
- **RELACIÓN DE LAS OBRAS EN LAS QUE, SEGÚN LA SEÑORA MINISTRA DE FOMENTO, LAS ACTUACIONES DEL ANTERIOR GOBIERNO SE CARACTERIZARON POR «DECISIONES COYUNTURALES POCO MEDITADAS, QUE RAYABAN EN LA IMPROVISACIÓN», CON DOCUMENTOS QUE LAS AVALEN.** (Número de expediente 181/002905.)
- **DOCUMENTOS E INFORMES TÉCNICOS QUE AVALAN LA AFIRMACIÓN VERTIDA POR LA SEÑORA MINISTRA DE FOMENTO SOBRE EL PROYECTO DE LA 2ª CALZADA SALAS-LA ESPINA, LLEVADA A CABO POR EL ANTERIOR GOBIERNO.** (Número de expediente 181/002906.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos ahora al debate de las preguntas 6, 7 y 8, que se hará de manera agrupada, y que tienen, la 6 y la 8, como objeto central la calzada de Salas-La Espina, y la 7 unas declaraciones de la ministra de Fomento. Señora Castro, tiene S.S. la palabra para formular las preguntas.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria general, permítame que le diga que no le admito ni le tolero que diga que yo frivolizo con los temas de medio ambiente, con el valor ecológico de Asturias. No se lo puedo permitir.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro, sabe que no puede volver sobre el debate finalizado. Lo viene haciendo reiteradamente y, claro, la benevolencia de este presidente tiene el límite de que usted va frontalmente contra una disposición reglamentaria. El debate ha terminado y usted tiene que dedicarse ahora a la pregunta de Salas-La Espina. Es lo que dice el Reglamento. Es que me lo viene haciendo desde que comenzó la sesión.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Tiene razón, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Se lo agradezco, señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Pero quien primero incumple el Reglamento es el ministerio, porque si el ministerio cumpliera el Reglamento y respondiese en

tiempo y forma, yo no estaría hoy aquí formulando estas preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro, pero justamente por eso el Reglamento del Congreso la ampara a S.S. frente al Gobierno y obliga a estar al Gobierno hoy aquí. La democracia es un juego de equilibrios.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Claro.

El señor **PRESIDENTE**: Por lo tanto, hay que mantener los equilibrios que se plasman en el Reglamento que usted y yo tenemos que cumplir. Así que le detengo el tiempo para que no lo pierda, volvemos a empezar y le ruego que formule la pregunta de acuerdo con el Reglamento.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Vamos con otra infraestructura de las que el Gobierno del Partido Popular había puesto en marcha en Asturias, que es la autovía Oviedo-La Espina, y aquí, señora secretaria general, son tres las preguntas, aunque una de ellas es sobre una respuesta o comentario que hizo la señora ministra en referencia a esta autovía y que ustedes recogen aquí en relación con la gestión del Gobierno anterior. En cualquier caso, yo tengo aquí dos respuestas, las dos relacionadas con el tramo Salas-La Espina de esta autovía, una es de 28 de febrero de 2006, en que ustedes me dicen que el proyecto de la segunda calzada de Salas-La Espina está siendo supervisado por la Dirección General de Carreteras y preparado para su aprobación. Por lo tanto, ya está redactado, tengo que suponer. En febrero de 2006 me dicen que ya está redactado y supervisado, pendiente de aprobación. Curiosamente, el 20 de noviembre de 2006, en otra pregunta relacionada con la fecha de licitación de la segunda calzada de Salas-La Espina, que es lo que yo les pregunto, me responden que se está redactando el proyecto. ¿En qué quedamos, señora secretaria general? ¿Quién está mintiendo? ¿Mienten ustedes en febrero cuando dicen que está redactado el proyecto y que está pendiente de aprobación o mienten en noviembre cuando me dicen que está todavía en fase de redacción el proyecto? ¿En qué quedamos? Esta es la primera parte.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Si esa es la primera parte, ya veremos la segunda. Vamos a ver, nadie miente, señora diputada. Usted, que ya lleva tiempo por lo que yo veo en los temas de infraestructuras, conoce bien que hay unos procesos de revisión de los proyectos de redacción cuando llegan al ministerio. Nadie miente. La empresa consultora a la que se encarga la redacción del proyecto entrega su trabajo y en ese momento entra en supervisión en la dirección general o en la demarcación correspondiente y ahí se establece un sistema de diálogo

con el proyectista, proceso que en un momento determinado se supervisa con mayor prontitud y que en otros momentos necesita de más tiempo. Nadie está mintiendo. Simplemente hay un trabajo. Nadie está mintiendo y usted lo sabe. Hay un proceso interactivo de revisión de un proyecto de construcción, algunas veces complejo, como usted bien sabe porque conoce lo que ocurre en Asturias, y por lo tanto, en lo que se podría entender al comienzo, en la primera pregunta que usted hace, de que se va a proceder pronto a su aprobación, le diré que ha llevado más tiempo. Yo creo que eso no debía de preocuparnos ni alarmarnos ni mucho menos elevarlo a la categoría de mentira. Se procura hacer el mejor trabajo técnico y se utiliza el tiempo necesario para su supervisión y aprobación definitiva. Contesto, pues, a la pregunta, señora diputada: nadie miente, sino que hay voluntad de llegar a un documento final que se saque a concurso, que se licite y que se pueda ejecutar en las mejores condiciones técnicas posibles.

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

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria general, por mucha buena voluntad que usted ponga, que desde luego está claro que la tiene, la realidad es muy distinta. Yo comprendo su papel o su papelón y además tiene usted toda mi admiración por tener que venir aquí a dar la cara ante tanta, insisto, incompetencia como existe en ese departamento, no quiero decir de los técnicos, sino incompetencia de la señora ministra. Autovía Oviedo-La Espina. El 25 de abril del año 2003, en la colocación de la primera piedra de Trubia-Lleda, el señor Álvarez-Cascos dijo que estaría finalizada la autovía entre Oviedo y Grado en el año 2005. Pues bien, el tramo Lleda-Grado ustedes todavía no han sido capaces de hacerlo. Tres años lleva parado ese tramo, desde la llegada al ministerio de doña Magdalena Álvarez. Nunca en la época de Francisco Álvarez-Cascos —y no les gusta, ya lo sé, que se hable de él, pero la realidad es muy distinta en Asturias— había dudas de calendario porque se dieron sobradas muestras de que los compromisos se cumplían. Ahora las obras están paralizadas y cuando uno va por allí a ver lo que está sucediendo lo único que hay son máquinas porque el personal incluso ha desaparecido. Hasta que llegó la señora ministra, si en una obra había un modificado, la obra no se paralizaba, pero ahora lo que se hace es hacer modificados y como consecuencia de estos tienen ustedes la disculpa perfecta para, insisto, detraer de los presupuestos que ustedes hacen, en los que dicen que invierten miles y miles de millones de euros y que Asturias es la región más beneficiada, para detraer, repito, todas las partidas y eso, señora secretaria general, paraliza las obras, porque dicen que hay un modificado y que no pueden continuar la obra mientras que hay modificado —cuando siempre se mantuvieron las obras a pesar de los modificados— para detraer partidas presupuestarias y eso, insisto, supone un fraude a los electores de cualquier

signo político, a todos los ciudadanos en general y de Asturias en este caso en particular. En el año 2004, antes de la llegada de la señora ministra, el tramo Grado-Salas estaba en proyecto, Salas-La Espina la primera calzada licitada, Salas-La Espina la segunda calzada en proyecto. Los plazos, señora secretaria general, están para cumplirse y ustedes no quieren dar plazos porque la incompetencia es tal que saben que no los van a poder cumplir o acaso son ustedes, en vez de incompetentes, tan competentes que lo que hacen es un engaño de promesas y luego, como desvían los presupuestos, no se pueden hacer. Ustedes venden humo, lo venden cuando aventuran plazos y lo venden cada día que tienen que abrir la boca ante un micrófono cuando van a Asturias o cuando tienen oportunidad de hablar de esta región.

La señora ministra ha llegado incluso a decir, y en alguna contestación queda reflejado, que había dudas de que el Partido Popular quisiera llevar a cabo el tramo entre Oviedo y La Espina a través de una autovía y viene recogido en una de estas respuestas cuando plantean que la segunda calzada Salas-La Espina se dejaba a un lado porque no se pensaba ejecutar. Esto es el tramo Lleda-Grado primera calzada, la presentación que hace Francisco Álvarez-Cascos, donde se cita autovía Oviedo-La Espina. Esto por supuesto ahora ya no se hace, porque ¿para qué? Como no se inauguran obras y como no se trabaja, ni siquiera existen documentos que avalen las obras. Precisamente, era el señor Borrell en la época de Felipe González el que hablaba de hacer una calzada y tuvo que llegar el Partido Popular al Gobierno para que aquí se hiciese una autovía. El tramo de Oviedo-Grado el presidente Areces dijo que se pondría en servicio en 2007, más tarde que se sería en el primer trimestre del año 2008, y estamos donde estamos y vemos cómo está. No sé cuál es la voluntad de ustedes. Por cierto, hablando de La Espina ahí tienen ustedes un nuevo contencioso —del que no voy a hablar porque no corresponde ya que no hay ninguna pregunta relacionada— que hay planteado sobre la comunicación de La Espina-Ponferrada, que quiere el Principado de Asturias y sobre el que no sé lo que van ustedes a hacer, pero insisto que ese no es el tema que nos ocupa.

Sinceramente, señora secretaria general, usted que conoce tan bien Asturias o así lo ha dicho y yo la creo, no tengo por qué no creerla, supongo que entonces usted conocerá todas estas zonas de la Asturias más profunda, más profunda porque está peor comunicada, porque es un suplicio llegar a La Espina, y usted comprobará como los habitantes de Grado, los moscones, que creían que iban a tener muy rápidamente esa conexión, como había anunciado Álvarez-Cascos, ven que todas sus expectativas se derrumban, y mientras que crecen municipios como consecuencia de la autovía del Cantábrico hacia el oriente cuyos tramos ya están realizados y esos municipios están creciendo, zonas como Grado se están deprimiendo y están padeciendo los retrasos de esa autovía que ustedes están paralizando, y cuando se paraliza una obra eso tiene un coste, no solamente económico para los ciudadanos sino también social, porque les impide el

desarrollo, les impide acercarse con facilidad, y sinceramente yo le pediría en este acto que acelerasen las obras y que ese tramo Lleda-Grado, que es imprescindible que se realice cuanto antes y que ustedes tienen retrasado y paralizado desde hace tres años, lo ejecuten de forma inmediata por el bien de esa comarca y por el bien de esa Asturias que está padeciendo serios daños económicos como consecuencia de su nefasta actuación.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señora diputada, no le quepa la menor duda de que nosotros vamos a construir y ejecutar esta autovía para beneficio de los asturianos, de los habitantes de esta región. No le quepa la menor duda de que estamos trabajando y la estamos ejecutando. Quiero hacer dos puntualizaciones. Lo que dijo el señor Álvarez-Cascos en el momento que lo dijo, que no sé en qué momento fue, sobre que iba a estar terminada en 2005 eso es futurible, es decir, lo que pudo ser. Él pudo decir lo que estimara oportuno, pero eso se llama un futurible. También dijo otras cosas que ahora mismo no vamos a recordar. Por lo tanto, lo que le puedo decir con absoluta seguridad es que nosotros estamos trabajando, estamos corrigiendo esos proyectos de una calzada por una parte, otra calzada por la otra, calzadas que no conectaban entre ellas, muchos proyectos que hubo que rectificar. Nosotros estamos trabajando para completar y ejecutar las obras desde Oviedo a La Espina. No les debe de caber a los asturianos la menor duda al respecto.

Otro comentario que ha hecho sobre los modificados, en que establece una relación entre estos y paralización de las obras y no invertir en un territorio concreto, no tiene ninguna coherencia lógica, si me permite que se lo diga. Estamos cumpliendo lo que la ley dice con respecto a la tramitación de los modificados. No puedo cuestionar que en otros momentos no se hiciera lo mismo, pero lo que le puedo garantizar es que cuando hay un modificado en una obra nosotros estamos cumpliendo la ley respecto a esta tramitación, tras la cual una vez que el modificado está elaborado, es cuando se pueden poner en marcha las obras. Estamos cumpliendo la ley. Me cabe la duda de si en otros momentos no se hacía así. Por tanto, no se está detrayendo ni un solo euro de las inversiones que están prometidas y que están comprometidas en Asturias, y en el caso concreto por el que usted pregunta se están ejecutando las obras y nosotros vamos a ponerlas en servicio, señora diputada.

— **CONFIRMACIÓN SOBRE LA FECHA EN QUE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO ESTARÁ FINALIZADA.** (Número de expediente 181/002908.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 10, confirmación sobre la fecha en que la autovía

del Cantábrico estará finalizada. Señora Castro, tiene S.S. la palabra para formularla.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria general, efectivamente a los asturianos nos gustaría saber, aunque usted considere que esos son futuribles, que lo son, cuándo va a estar finalizada la autovía del Cantábrico. Antes le comentaba también la visita de la señora ministra hace unos días a Asturias, en la que ha dicho que le gana a Cascos en la autovía de Galicia por siete a cero. Por lo tanto, supongo que van a inaugurar la totalidad de la autovía hasta Galicia en el próximo año. ¿Nos puede decir usted la fecha en la que va a estar finalizada o tampoco aquí se nos puede dar una fecha porque no la saben, en cuyo caso es incompetencia, o porque no nos la merecemos?

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cruz.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Veo que paso de ser competente a incompetente según los casos, no sé en que quedamos. En la autovía del Cantábrico en este momento hay once tramos en servicio, hay once tramos que se encuentran en construcción y tres que están pendientes de su licitación. Esa es la situación actual y con toda seguridad le puedo decir que todos los tramos que están licitados estarán finalizados en 2009, y depende de la fecha en que finalmente se produzca la licitación y adjudicación de las obras para que los tramos cuyos proyectos se están finalizando se puedan también ejecutar para la fecha antedicha.

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

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria general, les aseguro que son ustedes desconcertantes. O sea, usted dice hoy, día 14 de marzo, curioso día, fue el día que ganaron las elecciones... **(La señora secretaria general de Infraestructuras, Cruz Villalón: Tiene bien grabada la fecha.)** Ustedes ganaron las elecciones hace hoy tres años y usted hoy dice que en el año 2009 estará finalizada la autovía del Cantábrico en su paso por Asturias. ¿Es lo que ha dicho o no he oído bien? Bien, usted ha dicho que en 2009 estará finalizada la autovía del Cantábrico. Ojalá sea así, señora secretaria general. Lo que pasa es que en año 2009 no estarán ustedes gobernando. **(Rumores.)** En los tres años de gestión que ustedes han llevado a cabo, lo que han hecho en Asturias han sido paralizaciones, retrasos... **(Continúan los rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, silencio, por favor.

La señora **CASTRO MASAVEU**: No, no estarán ustedes gobernando, señorías, tranquilos, solucionaremos los problemas desde el Partido Popular, como lo

hemos hecho siempre. En los tres años de gestión, paralizaciones, retrasos e incertidumbre, eso es lo que ustedes han sembrado. Provocaron un frenazo en el desarrollo económico y social con los aplazamientos que llevaron a cabo. Cuando ustedes, señorías socialistas, están en el Gobierno siempre han marginado las infraestructuras que por derecho y justicia nos merecemos en Asturias, y ahora, como las había iniciado el Partido Popular, —porque hasta entonces la autovía del Cantábrico, con los gobiernos de Felipe González, que si por la costa o por el interior, el caso es que no se hacía, otra forma de distracción—, ahora se distrae con los modificados, antes con que si por la costa o por el interior. Para la variante de Pajares, siempre una negativa. Por lo tanto, ustedes siempre negaron todo a Asturias. Como ha llegado el Partido Popular y las ha iniciado, a ustedes no les queda más dengue que continuarlas, pero no han pintado en el mapa ni una sola nueva infraestructura, bueno, la autovía fantasma Asturias-León de la que antes hablábamos.

En marzo de 2004 le voy a decir cómo estaba el occidente de Asturias, la autovía en la zona occidental de Asturias. De los dieciséis tramos, ocho estaban en obras, tres obras estaban licitadas y el resto de los tramos con proyectos. El tramo Soto-Muros del Nalón se retrasó cuatro veces desde que llegó la ministra de Fomento. Ya sé que a ustedes se les cayó un puente, pero sabe toda la gente también en Asturias por qué se les cayó, porque ustedes hacen un modificado de cómo se iba a instalar aquel puente y lo hacen para abaratar los costes. Villalegre-Vegarrozadas, un retraso de más de seis meses. Sí, ya sé que está inaugurado el tramo, pero con un retraso de más de seis meses. Queruas-Otur, un retraso de año y medio, de mayo de 2006 en que tenía que estar en servicio dicen que a diciembre de 2007, hasta que vengan con un nuevo retraso (**La señora Carcedo Roces: ¿Y quién lo ha provocado?**) Navia-Tapia de Casariego, tengo una respuesta parlamentaria, señora secretaria general, que me gustaría enseñarle, que quizás usted haya supervisado, en la que se dice que Navia-Tapia de Casariego tendrá la puesta en servicio en enero de 2010. Usted acaba de decirnos que se va a acabar en 2009. Bienvenida sea esa noticia porque eso va a suponer que al menos va a tener un mes de adelanto el tramo Navia-Tapia de Casariego. Las obras en este tramo Navia-Tapia de Casariego están paralizadas desde casi su inicio en septiembre de 2006. Lo único que se hizo fue meter unas máquinas desbrozadoras para preparar el terreno e iniciar las obras. A partir de ahí, nada de nada. Señora secretaria general, vaya usted por allí, vaya en Semana Santa, se pasa usted por Asturias, descansa un poquito allí y así nos conoce un poco mejor y ve nuestros problemas. ¿Qué disculpa hay que justifique que las obras que se tenían que haber iniciado en septiembre de 2006 en el tramo, repito, Navia-Tapia de Casariego estén a día de hoy paralizadas? Otro tramo, Otur-Villapedre, según información del ministerio se licitará en el año 2008. ¿En qué mes, señora secretaria general, en enero o diciembre? Porque de enero a diciembre va un año. Luego viene la adjudicación, que con la diligencia

habitual del ministerio tardará al menos medio año más, y finalmente las obras tardarán 28 meses, que es el plazo de ejecución que parece ser está previsto. Con todo esto estaríamos en el año 2011. Ha dicho el señor Areces que la autovía se acabará en 2009, lo dice usted, pero si vamos a las pruebas y a los hechos, va a ser imposible, salvo que ustedes, que lo pueden hacer si quieren, aceleren la realización de todas las obras y en vez de trabajar a los turnos que se trabaja o a los que no se trabaja, amplíen los turnos, y si hay voluntad política, las cosas se consiguen y ustedes están para solucionar problemas y no para crearlos. Ustedes están para ejecutar las obras y no para paralizarlas.

Seguimos. Ballota-Cadaveo, Cadaveo-Queruas y la variante de Navia. Francisco Álvarez-Cascos había anunciado que en el verano de 2005 estaría en servicio. La Dirección General de Carreteras por escrito confirmó a los vecinos que se pondría en servicio en 2006, con un Gobierno ya del señor Zapatero, por lo tanto, ya hay un retraso. A día de hoy está inaugurado el tramo de la variante de Navia con más de un año de retraso y Ballota-Cadaveo y Cadaveo-Queruas sigue estando sin poner en servicio. Insisto, los vecinos tienen un escrito que yo he visto donde la Dirección General de Carreteras les dice que estaría en servicio en 2006.

Vamos al último tramo y ya pasamos a la zona oriental. Ahí ya no le gana, por lo que se ve, por siete a cero la señora ministra a Francisco Álvarez-Cascos. Unquera-Llanes, ese tramo que tantos problemas ha tenido, y, por cierto, quien firma el documento que paraliza la ejecución de aquellas obras, el tramo Unquera-Llanes, es el hoy ministro de Justicia, el señor Bermejo. Probablemente usted no lo sabe, yo se lo digo. Ahora, échenle la culpa al Partido Popular de que el tramo Unquera-Llanes haya estado en los tribunales y de que haya sufrido el retraso que sufre. Pregúntenle al señor Bermejo por qué lo sufre. El señor consejero de Infraestructuras del Principado de Asturias asegura que el tramo de la autovía Unquera-Llanes estará en obras en 2006, no me lo estoy inventando. En noviembre de 2006 todavía no existía ni siquiera proyecto. El secretario de Estado señor Morlán, ese que, insisto, parece ser que dice las verdades, aunque a ustedes no les guste, se comprometió a licitar las obras en 2007, pero no a iniciarlas. Se ve que es una persona de palabra.

Voy a hablarle ya del global de la pregunta que le hice y es muy breve, señor presidente, el fin de la autovía. En septiembre de 2004 Álvaro Cuesta, diputado del Partido Socialista y cabeza de lista por Asturias, dice que la finalización será en 2008, la ministra de Fomento en verano de 2004 que será en 2008, el presidente Areces en verano de 2004 que en 2008. Claro, acababan de llegar ustedes al Gobierno, el año 2008 todavía quedaba lejos. En el debate del estado de la Región de 2005, el presidente Areces dice que será en 2009 cuando se finalice. En mayo de 2005 el señor Trevín dice que en 2009. El portavoz del Partido Socialista en el Parlamento autónomo, en septiembre de 2005, ya habla del año 2009 ó 2010. ¿Pero qué es esto, señora secretaria general? ¿A

qué juegan ustedes? ¿Se dan cuenta de que están jugando con el futuro de unos ciudadanos y con su desarrollo económico y social? Si esto no es un engaño, ¿qué es lo que es? ¿Qué se pretende diciendo primero que en 2008, después en 2009 y luego en 2010? ¿A qué juegan ustedes? Con Asturias y con los asturianos le aseguro que no se juega y que no vamos a admitir que se nos detraiga ni un euro más sin denunciarlo. Tenemos que admitir que lo haga, pero lo seguiremos denunciando y seguiremos pidiéndoles que avancen en los proyectos y no que los paralicen. Insisto, si hay problemas en algún tramo de la autovía o en algún tramo de alguna obra, su obligación y responsabilidad es solucionarlos y no vengan ustedes a crear más problemas a Asturias, que ya nos han creado bastantes en estos tres años.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, cada vez que usted insista en que nosotros estamos llevándonos algún euro de Asturias, yo tengo que reiterarle el volumen de las inversiones que el Gobierno de la nación está invirtiendo actualmente en Asturias, que hoy por hoy es la primera región en volumen de inversión en España, y no hay detracción ni mucho menos. Se van a invertir este año 350 millones, por ejemplo, solamente en la variante de Pajares, y así sucesivamente. Los volúmenes de inversión que hay actualmente en marcha, el presupuesto de inversión de las obras que ya están licitadas en el conjunto de la autovía del Cantábrico superan los 500 millones de euros, lo que ya está licitado y en ejecución. Por lo tanto, señoría, no dude de la actuación del Gobierno en favor de Asturias y no haga discursos apocalípticos de cara a la galería. Nosotros estamos trabajando para la finalización de esta autovía y si efectivamente hay algún tramo que no está ahora mismo en licitación, es como consecuencia de una serie de sentencias que obligaron a reanudar la tramitación tras la mala e incorrecta que había hecho el anterior Gobierno. Por lo tanto, no creo que esté usted cuestionando las decisiones judiciales, las sentencias que se han producido. Pues entonces no sé a qué viene el comentario que acaba de hacer. Nosotros nos hemos encontrado en 2005 con alguna sentencia de la Audiencia Nacional que ha cuestionado o que ha anulado la tramitación hecha por el anterior Gobierno y los retrasos que se han producido devienen de esa mala tramitación que en algunos de los tramos se hizo por el anterior Gobierno. Toda la autovía está en ejecución, y en los tres tramos en los que aún no se ha iniciado su licitación, el retraso que se está produciendo procede de una mala tramitación hecha por el anterior Gobierno, que llegó a los tribunales de Justicia y que han resuelto en 2005 en contra de la que el señor Álvarez-Cascos hizo en su momento.

— **DEL SEÑOR CERDÀ ARGENT (GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA, GER-ERC) SOBRE PREVISIONES ACERCA DE REALIZAR LAS INVERSIONES NECESARIAS PARA LA MODERNIZACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA LÍNEA XÀTIVA-ALCOI, MIENTRAS NO HAYA ACUERDO RESPECTO AL TRASPASO DE LA LÍNEA A LA GENERALITAT VALENCIANA. (Número de expediente 181/002949.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, formulada por el señor Cerdà, del grupo Esquerra Republicana de Catalunya, que ha delegado en el señor Andreu al tener que trasladarse a otra Comisión para que pueda formular la pregunta. Así que, señor Andreu, tiene S.S. la palabra para hacerlo.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Las comarcas del interior del País Valenciano, la Vall d'Albadia, el Comtat y L'Alcoià, disponen del ferrocarril más antiguo de esta comunidad, pero es un ferrocarril que hoy no puede prestar un servicio ferroviario moderno. Dicho ferrocarril Xàtiva-Alcoi perdió más de la mitad de sus viajeros tras el incendio de 1993 y en su momento Renfe, actualmente ADIF, no ha hecho en los últimos años ninguna inversión sustancial en la misma línea. El Gobierno español invirtió 3 millones de euros en mantenimiento en el periodo 2002-2004, fruto de un convenio con la Generalitat Valenciana. Con fecha 5 de julio de 2004 el Gobierno respondía a la pregunta del parlamentario que he sustituido y decía lo siguiente: En relación con la información solicitada por S.S. se señala que el anterior Gobierno estaba negociando con la comunidad autónoma el traspaso de la línea. No obstante, se indica que las inversiones realizadas en la línea en estos últimos años han sido las habituales del mantenimiento que realiza Renfe en toda la red ferroviaria. De nuevo, en contestación de 6 de mayo de 2005 al mismo diputado sobre la ejecución de la partida presupuestaria para la mejora del ferrocarril Xàtiva-Alcoi, contesta el ministerio que está preparando la documentación técnica y administrativa necesaria para la contratación de los trabajos de redacción del estudio informativo, tal como establece la enmienda aprobada en los Presupuestos Generales del Estado de 2005. A una pregunta parlamentaria del diputado Joan Tardà sobre la línea el Gobierno español responde el 29 de agosto de 2005 que está previsto licitar la redacción del proyecto interesado por S.S. durante el ejercicio corriente, por lo que el grado de ejecución del proyecto económico 2015170400668, línea Xàtiva-Alcoi, a 15 de mayo de 2005, en términos de inversión ejecutada era del cero por ciento. En los Presupuestos Generales del Estado de 2006 y 2007 volvimos a incorporar enmiendas por importe de un millón de euros. La conclusión es que a pesar de las iniciativas parlamentarias, a pesar de la configuración en los Presupuestos Generales del Estado de 2006 y 2007, en el ferrocarril Xàtiva-Alcoi no se ha invertido nada en la presente legislatura. Diversas plata-

formas como salvemos el tren están recogiendo firmas entre la ciudadanía en estos momentos. Las actuaciones imprescindibles de renovación de raíles, sustitución de traviesas actualmente de madera por las de cemento o cambios en determinados puntos del trazado no se han realizado y tampoco podemos renovar catenaria porque aún no se ha electrificado, o sea que aún estamos con una línea sin electrificar.

Las preguntas que formulamos al Gobierno español por escrito el 11 de mayo de 2006 no han sido contestadas hasta el momento y por lo tanto le queríamos preguntar: ¿Tiene previsto el Gobierno español, ADIF, realizar las inversiones necesarias para la modernización y mantenimiento de la línea Xàtiva-Alcoi mientras no haya un acuerdo respecto al traspaso de la línea a la Generalitat Valenciana? ¿O es que pretenden, como en el caso de la línea Lleida-La Pobla, dejarla obsoleta hasta poderla traspasar a la Generalitat Valenciana, que después tendrá que hacer inversiones cuantiosísimas para la modernización de estas líneas? ¿Tiene previsto el Gobierno aumentar la frecuencia de viajes en la línea Xàtiva-Alcoi? ¿Tiene previsto la simple renovación, necesaria para la seguridad de esta línea, del carril y de las traviesas? ¿Se piensa algún día electrificar la línea Xàtiva-Alcoi? En definitiva, ¿por qué motivos, a pesar de haber asignación presupuestaria, no se ha renovado ni mejorado la línea de ferrocarril Xàtiva-Alcoi teniendo partida presupuestaria sobre la misma?

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señor Andreu, en contestación a la pregunta planteada por el diputado señor Cerdà quería decirle que nosotros efectivamente hemos mantenido varias reuniones con el Gobierno de la Generalitat Valenciana sobre todo para plantear un protocolo conjunto de actuaciones en materia ferroviaria como hemos hecho en carretera. En el último encuentro tuvimos una reunión con el consejero y subdirector general yo creo que hace menos de un mes respecto de la formalización de ese posible convenio, donde entre otras actuaciones está prevista la referida por usted. Eso en cuanto a las negociaciones que se están manteniendo con el Gobierno de la Generalitat Valenciana.

Sí hay voluntad y se está invirtiendo, como usted mismo acaba de recoger, en el mantenimiento regular y habitual de la línea de la que estamos hablando. Por otra parte, haciendo uso de esa enmienda parlamentaria de 2006, —me permitirá el señor diputado que no hablemos todavía de la ejecución del presupuesto 2007— la Dirección General de Ferrocarriles, no en este caso ADIF, está ya desarrollando y ya contrató un estudio para hacer un proyecto constructivo de mejora de la línea. Otra cuestión es que una vez terminado el proyecto, la ejecución corra a cargo de la dirección general o se le encomiende al ADIF, pero no es el caso. Yo quisiera que no hiciera referencia en este caso al ADIF, porque inicial-

mente estamos trabajando por parte de la dirección general en el proyecto para corregir algunas de las cuestiones que usted ha planteado, algunas las ha citado expresamente, respecto a la renovación de la superestructura, la mejora de las estaciones y apeaderos, la sustitución del puente metálico que hay sobre el río Albaida; en fin, hay una serie de cuestiones planteadas para la renovación de la vía en los términos que usted ha planteado, con la sustitución tanto del carril como de las traviesas de madera y el balasto, es decir, que estas cuestiones ya se están contemplando en la redacción del proyecto que ya está en ejecución. Hay una previsión inicial que es de unos 10 millones de euros para la ejecución de este proyecto, es una previsión inicial pero el proyecto que se contrató tiene una duración de nueve meses y por lo tanto a mediados de este año veremos su resultado y en ese momento determinaremos si corresponde a la dirección general o al ADIF la ejecución de este proyecto por el cual usted me pregunta. Me ha preguntado también sobre el incremento de la frecuencia y ahí estaríamos hablando del convenio que en este caso Renfe tiene con la comunidad autónoma para la prestación de servicios por parte de la operadora.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Nada más, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Finalizamos aquí, por lo tanto, los puntos relativos a las respuestas a preguntas que habían sido transformadas en respuestas orales en Comisión al haber cumplido su plazo de preguntas escritas. Vamos a pasar a la celebración de la comparecencia del señor presidente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, que en concreto tiene que sustanciar dos solicitudes de comparecencia, una del propio Gobierno y otra del Grupo Parlamentario Mixto. **(Pausa.)**

COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (GONZÁLEZ MARÍN) PARA INFORMAR SOBRE:

— **LOS RESULTADOS DE LOS INFORMES ENCARGADOS POR ADIF Y DE LAS ACCIONES CORRECTORAS QUE, EN SU CASO, SE HAN DE LLEVAR A CABO EN EL PRAT, COMO CONSECUENCIA DE LAS OBRAS PARA LA LLEGADA DE LA ALTA VELOCIDAD A BARCELONA. A PETICIÓN DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/001486.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Seguimos con la orden del día. Vamos a celebrar la comparecencia del presidente del Administrador de

Infraestructuras Ferroviarias, ADIF. El señor González tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (González Marín): Comparezco ante esta Cámara a petición propia para informar a SS.SS. sobre los resultados de los informes encargados por ADIF y de las acciones correctoras que en su caso se han de llevar a cabo en el municipio de El Prat como consecuencia de las obras para la llegada de la alta velocidad a Barcelona. Intervengo, pues, con el ánimo de actuar con la máxima y la mayor transparencia en el convencimiento de que SS.SS. y también los ciudadanos sabrán calibrar, por una parte, la importancia de la obra que estamos llevando a cabo, tanto para Cataluña como para el resto del país, así como la inequívoca voluntad de ADIF de garantizar la mayor seguridad a los vecinos en el desarrollo de los trabajos y de solucionar a la mayor brevedad cuantos desperfectos sean imputables a las obras de construcción de la línea de alta velocidad. En este contexto creo oportuno iniciar mi exposición con un breve repaso del estado de las obras en los accesos a Barcelona en el marco de la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona y más concretamente en la zona del canal de acceso de la misma hasta Barcelona.

Los trabajos de construcción en esta línea han avanzado de forma muy importante en los últimos tres años y lo siguen haciendo en el entorno de Barcelona a un ritmo constante y seguro. El actual Gobierno ha puesto en servicio los 81 kilómetros que separan Lleida de Camp de Tarragona, concretamente en diciembre del año pasado, y los 27 de la variante de Lleida, así como los cambiadores de ancho de Puigverd de Lleida y Roda de Berà, lo que implica un ahorro de tiempo a los usuarios del servicio entre Lleida y Madrid de una hora y quince minutos, mientras que entre Madrid y Barcelona el viaje se acorta una hora en relación con abril de 2004. Entre Camp de Tarragona y Barcelona-Sants el grado de ejecución de la línea está en este momento en el 86,5 por ciento, lo que significa que estamos en condiciones de cumplir nuestro compromiso, de cumplir el compromiso del Gobierno de poner en servicio el nuevo tramo hasta Sants a finales del año 2007, a finales de este año.

Sus señorías saben que esta línea ha pasado numerosos avatares que han provocado graves retrasos en los plazos que inicialmente se contemplaron para la llegada de la alta velocidad a la capital catalana. La encomienda de la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa se lleva a cabo justamente en el año 1997, pero no fue hasta finales del año 2003, concretamente el 11 de octubre, cuando finalmente se puso en servicio un tramo que alcanzaba solo hasta la ciudad de Lleida. En abril de 2004 la línea estaba aún a 193 kilómetros de Barcelona y una auditoria externa había puesto de manifiesto graves deficiencias constructivas que aquejaban a la línea en funcionamiento y que no permitían calificarla como de alta velocidad al no permitir circulaciones superiores

a los 200 kilómetros por hora. Las reparaciones a las que ADIF ha tenido que hacer frente en este periodo suman 105 millones de euros hasta la fecha. Al tomar posesión el nuevo Gobierno nos encontramos con una línea que no cumplía ni los objetivos para los que había sido diseñada, ni los plazos de ejecución que se habían dado para su puesta en servicio, ni tampoco llegaba donde tenía que llegar, al menos hasta Barcelona. Era, pues, absolutamente necesario imprimir un impulso a esta obra que permitiera llevar la línea hasta la capital catalana en el menor tiempo posible.

Al tomar esa determinación, sin embargo, el nuevo equipo heredaba una situación de hechos consumados que le permitía muy poco margen de maniobra. Los accesos a la ciudad de Barcelona ya estaban definidos y se habían incluido en sendos protocolos de cooperación entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat de Cataluña, de fecha 10 de octubre de 2001, que fueron posteriormente modificados el 28 de julio de 2003. Estos convenios contemplaban el paso de las vías UIC por el actual corredor ferroviario a la altura de El Prat y la construcción de la línea de alta velocidad por los barrios de Bellvitge y Gornal, en el municipio de L'Hospitalet. Y es más, el trazado no solo estaba decidido, sino que la redacción de los proyectos constructivos de los cuatro tramos ya estaba adjudicada cuando tomamos las riendas del proyecto, en el caso del tramo La Torrasa-Sants desde fechas tan tempranas como septiembre del año 2001, los demás lo fueron entre agosto de 2002 y diciembre de 2003. Así pues fueron dos gobiernos del PP y de CiU, en Madrid y en Cataluña, los que pactaron por dos veces o ratificaron la segunda vez el trazado de la nueva línea de alta velocidad conforme a unos criterios técnicos que revelaban que se trataba de la opción más compleja de todas las contempladas, ya que la línea de ancho UIC discurriría paralela a la línea actual compartiendo corredor con las líneas de cercanías, que obviamente debían mantenerse en servicio. Asimismo los citados protocolos preveían que el trazado discurriría soterrado a su paso por los municipios afectados.

Teniendo en cuenta el importante retraso que las obras de la línea habían acumulado a lo largo de los años, los actuales responsables de Fomento tuvieron que optar entre impulsar las obras partiendo de los estudios de los que ya se disponía y del consenso de las administraciones central y autonómica en torno a un proyecto o bien partir de cero con análisis y alternativas de trazado, su evaluación, tramitación de información pública, evaluación de impacto ambiental, redacción de proyectos, etcétera que hubiera retrasado muchos años más la conexión de la capital catalana a la red de alta velocidad. Para evitar esta parálisis, imposible de explicar a los ciudadanos porque con la manifiesta inactividad la situación parecía completamente estancada, la ministra de Fomento visita Barcelona en junio de 2004, tres meses después de tomar posesión, y se reúne con el presidente de la Generalitat de Cataluña y con el alcalde de Barcelona, a los que expresa su voluntad de desarrollar los

citados protocolos y establece además un calendario para finalizar las obras hasta Barcelona, calendario que fija en finales de 2007. El ministerio optaba por impulsar las obras en beneficio de Cataluña y de los ciudadanos de todo el país y manifestaba con ello también un absoluto respeto institucional a los acuerdos adoptados por los antiguos responsables, tanto de la Generalitat y del Ayuntamiento como del Ministerio de Fomento. De acuerdo con ello, el estudio informativo de los cuatro tramos de acceso a Barcelona-Sants, entre Sant Joan Despí y Sants, de 12,6 kilómetros, fue aprobado en diciembre de 2004 y las obras, adjudicadas por importe de 444 millones de euros, comenzaron en mayo de 2005, bien es verdad que para ello y en esa voluntad de agilizar al máximo la construcción de la línea se agilizaron los procedimientos hasta el punto de que se llega a celebrar un consejo extraordinario de ADIF en abril de 2005 para adjudicar tres de los citados contratos y finalmente se agiliza los trámites, tanto de firma de contratos como de replanteo de las obras para terminarlas lo más pronto posible.

Me van a permitir que a continuación les haga una descripción de las obras que estamos realizando en estos cuatro tramos para entender mejor lo que luego les diré, tramos que son: Sant Joan Despí, Sant Boi, Sant-Boi-L'Hospitalet, L'Hospitalet-La Torrasa y La Torrasa-Sants, cuya complejidad, como alguno de ustedes, señorías, pudieron comprobar hace escasas fechas a pie de obra en la visita que programamos es francamente enorme. Los trabajos afectan a los municipios de Sant Joan Despí, Cornellà, Sant Boi, El Prat, L'Hospitalet y Barcelona y su complejidad reside fundamentalmente en el trazado elegido, paralelo a la red convencional y en las numerosas obras singulares que incluyen: tres viaductos sobre el río Llobregat, dos para la línea de alta velocidad, de 870, 1.000 y 212 metros cada uno, y uno para el ferrocarril convencional, de 214 metros de longitud, que va a sustituir al actualmente existente en el término de El Prat. Son cuatro túneles de diferente configuración con una longitud total de 8.600 metros; los dos últimos tramos se desarrollan prácticamente por completo en túnel, para cuya construcción se emplean diversos métodos en función de los condicionantes del terreno. Además habrá un nuevo trazado de ferrocarril convencional desde el entorno de El Prat, donde se ha construido una estación provisional que ha permitido posteriormente llevar a cabo la estación definitiva, de la que luego hablaré.

La construcción de túneles de grandes dimensiones en el entorno urbano constituye una de las obras más difíciles de llevar a cabo en el ámbito de la obra civil, y este, señorías, no es un tema nuevo. Existe multitud de redes de servicio de telefonía, agua, gas y electricidad que es preciso reconducir o respetar, como ocurre en el caso del entorno de Barcelona y en muchos otros, como en El Prat; las obras se realizan en un entorno en el que existen múltiples edificios de cierta antigüedad y con cimentaciones someras. Por otra parte, las dificultades también derivan de cuestiones medioambientales, como

la existencia en este caso concreto de una zona de cultivos protegida, el llamado Parc Agrari, que obligó a deprimir el trazado para preservarlo al máximo; además en todo el entorno el nivel freático muy alto complica considerablemente la ejecución de las obras. A todo ello hay que sumar el hecho de que las nuevas vías de ancho UIC en el entorno de Barcelona se están construyendo en un estrecho corredor, paralelas a las vías convencionales por las que circulan cada día seis líneas de Cercanías entre El Prat, L'Hospitalet y Sants, además de trenes regionales y de larga distancia; ello supone 429 circulaciones diarias que no se han interrumpido a pesar de la magnitud de la obra, salvo temporalmente en la línea al aeropuerto.

Hasta el pasado 5 de febrero, hasta prácticamente ayer, también circulaban por estas vías numerosos trenes de mercancías procedentes de la línea de la costa, de Sant Vicent-Calder, pero desde esa fecha son desviados por el interior a través del ramal de Can Tunis, Can Tunis-Castell Bisbal, que ADIF ha impulsado y puesto en servicio como la primera línea de mercancías, de uso exclusivo de mercancías, en el ámbito del Estado, con doble vía (en ancho ibérico y UIC) y además permite liberar capacidad para otros servicios como Cercanías, evitando el paso de estos vehículos por muchos tramos urbanos: el Papiol, Molins, Sant Feliu de Llobregat, Cornellà, L'Hospitalet, Sant Joan Despí, etcétera, ramal en el que hemos invertido 204 millones de euros y que tiene una finalidad principal y una secundaria, que es liberar la línea utilizada por la línea C2 para tráfico de Cercanías. La ejecución de ese trabajo no ha permitido el empleo de tuneladoras como habría sido deseable, y ello porque se requiere perforar a una profundidad mayor, prácticamente como mínimo a 10 metros más de la cota que tiene. Teniendo presente además que el trazado obliga a cruzar el río Llobregat en varios puntos y que cuenta con determinados puntos fijos, como son las estaciones soterradas de El Prat y de Sants, el empleo de tuneladoras habría impuesto unas pendientes demasiado cruzadas, incompatibles en la práctica con la explotación ferroviaria. El método constructivo elegido en la mayor parte del trazado ha sido el sistema de pantallas; es el sistema más adecuado para la construcción de túneles urbanos en los que la profundidad de excavación es moderada y además es especialmente seguro, tanto para los trabajadores como para los edificios cercanos. Este método consiste en levantar primero las paredes del túnel mediante pantallas verticales y una vez construidas colocar una losa superior a modo de cubierta que cierra el túnel, y a partir de ahí excavar el interior por medios mecánicos, con excavadoras convencionales. A continuación se vuelve a recubrir, bien restituyendo el terreno o incluso reurbanizándolo, como es el caso concretamente de lo que se va a llevar a cabo en la zona de El Prat. El otro sistema de excavación empleado en ese tramo es el llamado túnel en mina, es el método clásico de excavación, que está siendo empleado para excavar los 1.390 metros últimos de acceso a la estación de Sants. Mediante este procedimiento, mediante este

método se construyen túneles que discurren por debajo de otras infraestructuras, como es el caso en este tramo, que pasará por las vías actuales de forma esviada, ya que pasa de lado mar a lado montaña y además bajo las vías de los ferrocarriles de la Generalitat. El método en el frente del túnel es ir excavando poco a poco mediante galerías estrechas que van ensanchándose y reforzándose hasta alcanzar la sección necesaria, y todo ello para garantizar la seguridad, como digo, de los trabajadores y también de los edificios anexos, cercanos a las propias obras. En el tramo San Boi-L'Hospitalet, que tiene una longitud de 3,7 kilómetros y que discurre por el municipio de El Prat, se está construyendo un doble túnel entre pantallas de 1,3 kilómetros de longitud, por el que van a discurrir soterradas tanto las líneas de ancho UIC como la convencional; las pantallas tienen una profundidad de 20 metros y una anchura media de 80 centímetros.

A pesar de la complejidad de las obras que estamos llevando a cabo y de las molestias que estamos o podemos estar causando a los habitantes, El Prat será, créanme, uno de los municipios más beneficiados cuando finalicen los trabajos, y esto por múltiples motivos. En este municipio, como les decía antes, estamos construyendo una nueva estación soterrada para Cercanías y para alta velocidad, en la que solo en la vertiente convencional, en la que solo para la red, para la estación de Cercanías, se han invertido 87 millones de euros, fiel reflejo de la importancia que ADIF concede a esta red y de nuestro compromiso con un servicio de Cercanías de calidad para los ciudadanos. Dicha estación va a disponer de cuatro vías de Cercanías y de cuatro vías de alta velocidad; tendrá una superficie de 23.560 metros cuadrados, estará dotada de los medios técnicos más modernos y será completamente accesible para las personas con movilidad reducida o para personas con discapacidad. Será un centro intermodal en el que se unirán en el futuro tanto los servicios de alta velocidad, Cercanías, metro y autobuses, lo que va a convertir a la estación en un nudo de comunicaciones fundamental en Barcelona y uno de los más importantes, sin ningún género de dudas, de toda Cataluña. Además de esta sustancial mejora en el ámbito del transporte en general y particularmente en los servicios de Cercanías para todo el área de Barcelona, el municipio de El Prat se va a ver claramente beneficiado por el paso de la alta velocidad, ya que, como he comentado, se van a soterrar 1.328 metros de vías, liberando casi 30.000 metros cuadrados de terreno para el uso y disfrute de la ciudad. Con ello, no me cabe duda que mejoramos notablemente la calidad urbana del entorno, por un lado eliminando el efecto barrera, la contaminación acústica y la intrusión visual que genera en este momento el tren a su paso por la ciudad y por otro mejorando la accesibilidad y aportando zonas verdes y espacios de uso público para los habitantes de El Prat.

Quiero hablar también, porque me parece muy relevante, de la seguridad. Para ADIF la seguridad es una premisa básica en la ejecución de las obras y esta

entidad pone todos los medios humanos y materiales necesarios para lograr los máximos niveles de seguridad en la construcción de nuestras obras y muy especialmente cuando se trata de trabajos subterráneos en un entorno urbano. Así pues, en todos los túneles ADIF realiza análisis exhaustivos de los métodos constructivos de los túneles, realiza el seguimiento geotécnico en la zona del túnel a través de una asistencia técnica permanente efectuada por especialistas en geotecnia, que permite conocer en todo momento las características de los terrenos a atravesar y en el caso de túneles urbanos se refuerzan estos procedimientos tanto en la fase de diseño como de la propia ejecución. También ADIF presta especial atención a las zonas en las que ya existen construcciones, edificios, metros y en las que residen personas y establece unas condiciones de seguridad más exigentes para la construcción de estas líneas, de estas obras subterráneas. Para apoyar el correcto desarrollo de las obras, en especial de los túneles, ADIF cuenta con una oficina de geotecnia de nueva creación, que se ha creado al hilo de la reorganización llevada a cabo en ADIF el año pasado, cuya función específica es potenciar los análisis geotécnicos en la fase de proyecto y reforzar el seguimiento técnico durante la ejecución de las obras. Además y complementariamente ADIF firmó en julio de 2006 un convenio marco con el Instituto Geológico y Minero para reforzar el estudio de los terrenos y obras que por sus especiales características precisan de un mayor conocimiento y control durante las fases de diseño, construcción y explotación de la infraestructura, específicamente de determinados túneles; en concreto en los accesos a Barcelona, el IGME, el Instituto Geológico, ha colaborado con ADIF para el análisis de la permeabilidad transversal del túnel con pantallas en el acuífero de la zona de El Prat. ADIF cuenta igualmente y de forma habitual con el asesoramiento de expertos externos, de los mejores expertos del Estado y universidades e incluso de fuera del Estado, que refuerzan los propios equipos técnicos buscando en cada caso contar con el máximo conocimiento y con la máxima experiencia. En noviembre de 2005, en los edificios que se sitúan en las inmediaciones de la línea en El Prat, L'Hospitalet y Barcelona se realizaron controles de situación con carácter previo con varias medidas al inicio de las obras con el objeto de determinar su estado. En primer lugar, hubo un reconocimiento de los inmuebles por una empresa independiente especializada en patologías estructurales de edificación, que como regla general elaboró un informe de exteriores de los edificios y en algunos casos, donde la proximidad de la línea era mayor, se procedió a realizar una inspección vivienda por vivienda. En algunos casos se levantó acta notarial de la situación observada, bien motivada u ocasionada porque los vecinos así lo pidieron o bien a instancia del propio ADIF cuando detectó problemas persistentes.

En total, en esta fase previa en 2005 se realizaron múltiples informes, 1.084 informes de inspección, de los cuales 95 corresponden a edificios de El Prat, 308 a

L'Hospitalet y 681 a Barcelona. Estos informes permitieron conocer cuál era el estado primitivo de los inmuebles antes de las obras y además sirvieron como punto de partida para llevar a cabo un seguimiento futuro. Por ello y en función del estado de los inmuebles visitados (viviendas, locales, elementos comunes, fachadas, escaleras, etcétera) se definió y se puso en práctica un plan de visita y de seguimiento con frecuencias pautadas. También, con carácter previo al inicio de las obras el departamento de Ingeniería del Terreno de la Universidad Politécnica de Cataluña realizó un estudio en la zona de las posibles afecciones a inmuebles durante la construcción, conforme a los procedimientos constructivos previstos. Las propuestas de mejora de seguridad que la universidad presentó como conclusiones de dicho trabajo han sido adoptadas por ADIF. Primero, se crearon dos tramos de prueba instrumentados, con inclinómetros y aparatos Trivec en zonas sin edificios para calibrar modelos matemáticos y predecir con mayor fiabilidad las posibles afecciones sobre los inmuebles. Trivec es una de las más modernas tecnologías para el control y seguimiento de los movimientos del terreno, mediante células que se introducen en el terreno a través de una guía, hasta la profundidad requerida, y permite conocer los desplazamientos con una precisión inferior a un milímetro. Una segunda medida propuesta y adoptada fue aumentar el espesor de las pantallas en varias zonas de la obra para incrementar la rigidez del falso túnel. Y una tercera medida consistió en la mejora y refuerzo de la seguridad del procedimiento constructivo en zonas de la traza cercanas a edificios en función de sus estructuras.

Por otra parte, en los accesos a Barcelona ADIF ha introducido mejoras sobre los proyectos iniciales tanto en el proceso constructivo de los túneles como en el control de las edificaciones y servicios próximos a las obras. Así, en El Prat a las elevadas medidas de seguridad habituales hemos sumado un número importante de instrumentos de control de comportamiento del terreno, de las pantallas, de los edificios próximos a la obra y del nivel freático. En julio de 2005 se realizó una campaña de reconocimiento geotécnico complementario a la del proyecto que constó de 23 sondeos repartidos a lo largo de la traza de la obra y confirmó los resultados obtenidos en fase de proyecto. Estos sondeos se realizaron extrayendo muestras del terreno sobre las que se realizaron ensayos de caracterización de materiales. Se realizaron seis piezoconos, que son ensayos que se realizan introduciendo una varilla en el terreno para medir su resistencia; se hicieron estos seis sondeos para tener la máxima información con sus respectivas calicatas. En materia de control de edificaciones se colocó un número extraordinario, respecto a lo que es habitual en este tipo de actuaciones, de prismas en la fachada de los edificios más altos a lo largo de la traza del túnel a fin de conocer sus posibles movimientos. En la pantalla de los túneles, por su parte, se instaló también un número extraordinario de inclinómetros, incidiendo especialmente en las zonas próximas a las viviendas —los inclinómetros son testigos

que se ponen en las fachadas para detectar cualquier posible inclinación de la estructura—, que han determinado su correcto comportamiento estructural. El objetivo de esta instrumentación es conocer el estado del muro pantalla durante la fase de excavación de los túneles.

Un aspecto al que se ha prestado especial atención es el nivel freático. En marzo de 2005 se realizó una caracterización del terreno a través de unos ensayos para determinar la permeabilidad del terreno. A la red de 17 piezómetros prevista inicialmente en la vía se sumó una externa, a petición de la Agencia Catalana del Agua, de la ACA, autoridad hidráulica de la zona, quien ejerce un control externo a la propia obra y que realizó 19 sondeos adicionales. Los resultados han sido constantemente analizados durante todo el proceso constructivo, no habiéndose detectado variaciones más allá de las puramente estacionales en el nivel freático, ni contaminación ninguna de las aguas.

La vía se complementó además con el estudio del impacto hidrogeológico de la línea entre Sant Joan Despí y Sants de la mesa técnica de los acuíferos del Llobregat, y con este fin se ejecutaron también controles externos que permiten realizar un seguimiento de los posibles impactos de la obra sobre el acuífero superficial y para comprobar también que no se afecta al acuífero profundo de agua potable. En este aspecto concreto ADIF ha colaborado plenamente con la Agencia Catalana del Agua en estos trabajos y ha firmado con ella en este sentido, para reforzar justamente estas actuaciones, un convenio, el 29 de mayo de 2006, en el que contempla las actuaciones a llevar a cabo en la zona del Llobregat, que preveía la elaboración por la mesa técnica de los acuíferos del Llobregat, que es un órgano adscrito a la ACA, de un plan de seguimiento y control de los efectos de las obras en los acuíferos de la zona. Adicionalmente, se ha complementado el sistema de control con la puesta en marcha en toda la zona afectada por los trabajos en el último semestre de un sistema exhaustivo de auscultación robotizada que permite obtener lecturas continuas de las posibles alteraciones en el terreno y en las edificaciones. En el túnel de acceso a Sants, en los términos municipales de L'Hospitalet y Barcelona, se ha mejorado además el procedimiento constructivo del túnel en mina, empleando un método de excavación con el máximo grado de sostenimiento del terreno, minimizando con ello la posibilidad de movimiento y asegurando la estabilidad de todas las estructuras próximas a la obra.

En este punto de la comparecencia me gustaría enfatizar en mi exposición los aspectos más concretos de la actuación de ADIF en El Prat y de manera muy especial la situación de los trabajos en la zona y las conclusiones de los estudios encargados a empresas independientes especializadas en patologías de la edificación, aparte del informe que ha elaborado la Universidad Politécnica de Cataluña a petición de ADIF. Tal como he señalado anteriormente, desde noviembre del año 2005 y con carácter previo al inicio de las obras se abrieron 95 expedientes de inspección en la zona más próxima a las áreas de trabajo, ámbito de actuación que los técnicos

consideraron necesario para identificar los posibles riesgos y patologías existentes y efectuar su seguimiento, —estoy hablando de noviembre de 2005, como decía, antes de iniciar las obras—, y también para que las posibles alteraciones que se detectaran en el estado de las edificaciones durante la fase de la obra pudieran ser seguidas. Dichas edificaciones se encuentran separadas de la obra por la vía ejecutada para la estación provisional; la vía de la red convencional está ubicada entre los edificios y la pantalla construida, y dicha vía fue también objeto de auscultación, de instrumentación y de seguimiento. Desde el 15 de febrero de 2006, prácticamente al inicio de las obras, en los propios locales del Ayuntamiento de El Prat se vienen manteniendo reuniones de información y seguimiento de las obras con una periodicidad bimensual. En estas reuniones toman parte ADIF, el Ayuntamiento de El Prat y vecinos del propio municipio representados por la asociación vecinal del municipio. Desde la fecha que he indicado ha habido siete reuniones con la asistencia de las partes mencionadas, en las que se informa de la sistemática de las obras, de la ejecución de las obras, del seguimiento de la programación, de las posibles modificaciones en los servicios municipales y de tráfico y de las modificaciones que se producen o del seguimiento del plan de obra. Estas reuniones evidentemente se van a seguir manteniendo hasta el final de la actuación; la última concretamente se ha celebrado escasamente hace un mes. Precisamente fue en una de estas reuniones de información, la que celebramos el 11 de enero de 2007, en la que se recibieron las primeras reclamaciones de los vecinos sobre la aparición de desperfectos en sus viviendas. En relación con este hecho adoptamos de inmediato una serie de medidas que refuerzan el seguimiento de las obras y la información a los ciudadanos y que paso a detallarles.

Primero, hablaré de lo relativo a la inspección de viviendas. Siguiendo los criterios de los técnicos especializados en patologías de edificios, de empresas independientes, se ha ampliado de un modo considerable el perímetro, el ámbito de reconocimiento e inspección de los inmuebles. Este ámbito ampliado corresponde a manzanas enteras y está delimitado por las siguientes calles paralelas al trazado de la línea actual: la calle Ferrocarril, que linda con el cerramiento de las vías, la calle Anselmo Clavé y la calle Flaquer, que es continuación de la antes indicada. Transversalmente el ámbito de intervención está delimitado por las calles Mayor y Moreras, y entre ambas se sitúan las calles Manuel Beltrán, Joan Maragall, Enric Borrás y Prat; todas ellas, como he dicho antes, son transversales al trazado de las vías. Además, ADIF está atendiendo las reclamaciones formuladas por los residentes de fuera de este ámbito, pudiendo ampliarse la zona objeto de estudio si así se estimara conveniente. Para completar el trabajo en este nuevo área en el menor tiempo posible se contrató una segunda empresa especializada, que a partir del 18 de enero pasado reforzó —estoy hablando de una semana después de la reunión a la que antes me refería— los

trabajos que se venían ejecutando en la nueva zona sujeta a seguimiento, actuando de la siguiente manera. Se realizan inspecciones visuales para buscar posibles fisuras determinando el elemento constructivo en el cual se produce, se revisan fachadas, muros de carga, vigas, pilares, tabiques y elementos comunes, y el espesor de las fisuras se mide con un fisurómetro con una precisión de décimas de milímetro. Para evaluar la evolución de las fisuras en el interior de la vivienda se instrumentan dos o tres fisuras que son las que se consideran, a juicio de los técnicos actuantes, como las más relevantes. Se redacta un informe en el que se grafía mediante croquis la situación de las fisuras y se incluye un cuadro donde se indica situación, espesor y longitud. Además acompañan una serie de fotografías de la zona inspeccionada. La valoración y cuantificación de las patologías están siendo realizadas desde el año 2005 y nuestra voluntad es que sigan trabajando durante todo el periodo de ejecución de las obras y con posterioridad, durante el tiempo que haga falta, para verificar el seguimiento de esas edificaciones y para garantía de los vecinos de la zona. La valoración que se ha hecho hasta el momento por el servicio técnico de las empresas se realiza siguiendo unos criterios estandarizados, que son los que tienen las empresas que se dedican a este menester. Califican sin afección a las fachadas e interiores que no presentan ningún tipo de patologías, patologías que definen como no relevantes, entendiéndolo por tales aquellas en que los posibles daños que puedan afectar a una vivienda o fachada tienen el nivel de mancha de humedad de poca entidad, puntuales desconches de pintura o algunas microfisuras puntuales; a eso lo denominan ellos patologías no relevantes. Patologías que definen como no preocupantes son aquellas en las que los daños observados en las viviendas o en las fachadas en la primera campaña de inspección no han evolucionado de modo apreciable ni comprometen la estabilidad de la vivienda. Incluyen también en este grupo aquellas viviendas en las que se ha observado puntualmente la aparición de alguna nueva patología, pero también con poca relevancia en la estabilidad estructural del inmueble. Un cuarto grupo que ellos definen como patologías susceptibles o sujetas a seguimiento son las observadas en viviendas o fachadas durante la primera campaña de inspección que se han incrementado sin que se considere que estas modificaciones comprometen la estabilidad estructural de la vivienda, así como aquellos daños que sin haber evolucionado no se puedan clasificar en el grupo que antes decía de no preocupantes o no relevantes. Para facilitar el seguimiento de las patologías en el caso de estos inmuebles se han instrumentado algunas fisuras y algunas grietas, o bien se ha acotado su apertura y extensión actual. Todo ello se está haciendo a juicio de lo que los técnicos que están haciendo estas inspecciones han determinado como razonable o necesario. Las patologías relevantes —son definiciones técnicas que hacen las propias empresas especializadas en patologías de la vivienda— son las observadas en las viviendas y fachadas en la primera campaña de inspección que se

han incrementado de forma significativa. Cabe destacar que algunos inmuebles de los reseñados en este apartado ya presentaban en la primera inspección previa a las obras patologías consistentes en fisuras y grietas que afectaban fundamentalmente a las paredes medianeras.

En esta nueva campaña, dentro del ámbito ampliado, se programaron 461 inspecciones, de las cuales se han podido llevar a cabo 412, ya que no se ha podido localizar a 45 propietarios y cuatro propietarios no han autorizado o no han considerado necesaria la inspección, no han aceptado que se inspeccionara. En concreto, en seis casos la vivienda estaba deshabitada; no se ha podido localizar por ningún medio a ocho de los titulares, que se dan por desconocidos, no se han localizado en siete casos porque el teléfono que se tenía de cinco de ellos, era incorrecto y en otro, para casi agotar la casuística, no se presentó la persona a una cita concertada. Como nuestra voluntad es meridianamente clara de que no queden exentos de inspección ninguno de los edificios que los técnicos habían planteado, estamos buscando fórmulas por todos los medios que permitan cerrar este ciclo, para que se puedan inspeccionar también estas viviendas. Tenemos interés, todo el interés en que estas viviendas también sean inspeccionadas.

Finalizados los trabajos de campo a finales del mes pasado los inmuebles sujetos a inspección según los cinco grupos que antes he comentado se clasificaron programándose el seguimiento de las patologías encontradas de una forma diferenciada en función de la categoría a la que se ha adscrito cada caso. Es un trabajo dinámico; estamos dando datos del momento actual, pero es un trabajo que va a continuar durante toda la fase de ejecución de las obras y después de terminadas, pero, como digo, se ha programado una visita de seguimiento, en función de la categoría o de la tipología de las lesiones o de las patologías que se haya determinado.

Los resultados de las inspecciones al día de la fecha se pueden resumir como sigue. El 30,1 por ciento de las viviendas, locales o elementos comunes no presentan patología alguna; el 38,1 por ciento de las viviendas, locales o elementos comunes, según los casos, que tienen lesiones no relevantes, es decir estamos hablando de aquellos casos que definían los técnicos como que tienen manchas de humedad, microfisuras de poca entidad o desconches en la pintura; el 17 por ciento pertenecen a la categoría que ellos denominan como no preocupantes, y que yo definía antes como aquellas que desde la primera campaña de inspección no han evolucionado en modo apreciable y en todo caso no comprometen la estabilidad de la vivienda; el 13,1 por ciento corresponde a aquellas patologías sujetas a seguimiento, que son aquellas en las que se ha observado desde la primera campaña de inspección que ha habido un incremento o se ha modificado la grieta, sin que se considere que esto compromete la estabilidad estructural de la vivienda; y solo el 1,7 por ciento, siete casos de las patologías que afectan tanto a viviendas como a elementos comunes y locales, se estima que son relevantes. Todas las recogidas en este último grupo, de patologías relevantes que

afectan a viviendas ya presentaban daños cuando fueron inspeccionadas al inicio de las obras. Quiero resaltar que esta situación de hecho refleja el estado actual de las edificaciones del entorno, que incluye la situación que hay en este momento y en su caso la patología de las edificaciones previa al inicio de las obras. Lo que valoran los técnicos en este informe que acaban de hacer es la patología de hoy: cómo están las edificaciones, las paredes, las fachadas, etcétera, pero que incluyen evidentemente las patologías que existían antes de que las obras se iniciaran en ese entorno, aparte de la potencial evolución que esa patología haya experimentado. También hemos incrementado la frecuencia de lecturas de toda la instrumentación en función de la calificación de los desperfectos. Así, por ejemplo, una lesión que se califica de relevante ha pasado de observarse dos días a la semana antes de comenzar las obras, desde el año 2005, a revisarse ahora en días alternos, un día sí y otro no. Una lesión sujeta a seguimiento que antes de las obras se vigilaba con frecuencia semanal ahora se verifica dos veces a la semana y las calificadas como no preocupantes, que se revisaban con carácter quincenal, ahora se revisan semanalmente. Señorías, si hay que incrementar esa frecuencia de seguimiento, porque así se estima conveniente por los técnicos, se hará las veces que haga falta; se incrementará la frecuencia hasta el límite que haga falta.

Un punto segundo son los estudios de prospección de las causas que podrían haber motivado la aparición de grietas en las viviendas que antes he citado. Al margen de los estudios que acabo de referir, y que, como digo, empezaron en el año 2005 y que ahora se han intensificado y que van a continuar durante el desarrollo de las obras y con posterioridad a su conclusión por el tiempo que haga falta, ADIF encargó al departamento de Ingeniería del Terreno de la Universidad Politécnica de Cataluña, que es uno de los departamentos de mayor prestigio en este ámbito a nivel del Estado, un informe con un doble objetivo: primero identificar las causas de las lesiones observadas y, en su caso, si lo estimaran necesario, proponer modificaciones al proceso constructivo que estaba previsto en el proyecto. Para dar respuesta a estas preguntas, el departamento de la Universidad Politécnica de Cataluña ha realizado un análisis de las cimentaciones del proyecto y del comportamiento de la obra ejecutada hasta el momento. Adicionalmente la UPC, la Universidad Politécnica de Cataluña, ha desarrollado un modelo de cálculo que reproduce esencialmente el proyecto en todas sus fases. De esta manera, según afirma la UPC, ha sido posible reproducir las obras ya efectuadas y simular su continuación. En el modelo que han realizado los expertos de la Universidad Politécnica de Cataluña es posible, según dice la propia UPC, estimar los movimientos del terreno en el entorno de la obra y valorar el posible riesgo de agrietamiento de edificios en el proceso constructivo, que se hará a partir de la información que proporcione este análisis y de las observaciones que ellos han realizado in situ. Para calibrar el modelo y como procedimiento de actuación se

situaron las fisuras y las grietas reconocidas en acera y pavimentos, con indicación de la anchura que tienen, y según establece el propio informe de la UPC se han marcado aquellos edificios con daños, comprobándose que en general —leo literalmente— los daños son ligeros en casi todos los casos. En las visitas efectuadas a la zona la UPC comprobó la existencia de fisuras en viviendas, fisuras que aparecen en general, según su informe, en viviendas de una planta de cierta antigüedad, que ellos cifran en más de 50 años, de estructura simple, en general con muros de carga y muy probablemente —lo dicen así— de cimentación somera. No observaron fisuras en edificios de mayor altura de estructura reticulada de hormigón. En general, según indica el propio informe de la UPC, las fisuras son de apertura pequeña, del orden de algunos milímetros, excepto en el caso de alguna medianera, donde la abertura es algo mayor. Según dicen en su informe los expertos de la UPC, esta disposición de agrietamiento es compatible con movimientos horizontales dirigidos hacia la traza de las obras y también con asientos verticales crecientes en dirección a la excavación realizada. El informe concluye claramente —y leo en su literalidad—: No se detectó en los edificios examinados ninguna situación de riesgo de rotura o de fallo estructural. Partiendo de esta base y para el desarrollo del modelo de cálculo que verificará o anticipará los movimientos futuros del terreno, los expertos han considerado las características del emplazamiento donde se desarrolla la obra. Yo hablaba al principio, cuando me refería al lugar donde está la traza, de que era un entorno complicado; ellos lo definen como un terreno que está constituido por depósitos deltaicos de compresibilidad elevada en general que se clasifican del siguiente modo. En la superficie aparecen rellenos modernos de baja consistencia y una delgada capa de arcilla también de baja consistencia. Entre 4 y 14 metros existe un estrato de arenas limosas de una granulometría variable y compacidad variable, pero con frecuencia aparecen niveles de deformabilidad. Por debajo, a partir de los 14 metros de profundidad hay un potente estrato de arcillas y de limos de consistencia baja-media que se incrementa a medida que se hace más profundo, hasta los 40 metros, y a partir de la cota de 40 metros hay un estrato competente, que llaman ellos así, de gravas. Finalmente indican que ese nivel freático en la zona aparece de forma sistemática a 4-5 metros de profundidad.

El cálculo que realizan los expertos de la UPC reproduce en primer lugar la secuencia de ejecución de las obras que ya han realizado. Ellos valoran, según el modelo que llevan a cabo, toman como referencia el análisis de las obras que ya se ha realizado. Posteriormente introducen en el modelo de cálculo la obra pendiente de realizar prevista en el proyecto añadiendo soluciones alternativas constructivas que ellos mismos proponen, y de esta manera se puede evaluar su influencia sobre los movimientos del terreno. La Universidad Politécnica de Cataluña utiliza una escala de intensidad esperable de daño en estructuras que califica

en varias categorías: inapreciables, muy ligeros, ligeros, moderados, severos y muy severos —seis escalas de menor a mayor—, y el nivel de daño lo calculan ellos a partir de las deformaciones angulares y de las deformaciones horizontales. De acuerdo con esa escala que ellos utilizan dicen que los daños teóricos obtenidos a partir del modelo no superarían la categoría de ligeros en ningún caso, lo que supone que cualquier daño estaría por debajo del umbral de deformación horizontal del 1,5 por mil y de distorsión angular del 3,3 por mil. El informe realizado por la UPC, tras el análisis con el modelo numérico que he dicho antes, concluye que las lesiones observadas en las edificaciones afectadas tienen fundamentalmente su origen en los movimientos inducidos por la deformación de la pantalla como consecuencia de las obras realizadas. Según los expertos —dicen ellos literalmente—, dichas lesiones se pueden clasificar de ligeras de acuerdo con las clasificaciones generalmente aceptadas de daños en edificios. Los movimientos asociados a las excavaciones —dicen los expertos— disminuyen con la pantalla próxima a la vivienda afectada, de forma a que a una distancia de 30 metros de esa pantalla las deformaciones calculadas son ya muy pequeñas e incapaces de provocar daños en edificaciones. Con objeto de minimizar las posibles repercusiones durante los trabajos pendientes de ejecutar, el departamento de Ingeniería del Terreno de la Universidad Politécnica de Cataluña propone añadir medidas de mejora al proceso, para reducir hasta límites absolutamente irrelevantes en todo tipo de edificación el asiento del terreno. La secuencia de operaciones y mejoras a efectuar, según la UPC, sería que una vez construida la pantalla se instale desde la superficie una losa o riostre inferior, y este arriostramiento se puede materializar mediante diferentes técnicas a determinar en el proceso o en el proyecto constructivo. También plantean reconsiderar el empotramiento de la losa superior en la nueva pantalla, y si ello fuera factible en la pantalla central, para examinar el efecto de la instalación de una fila de estampidores durante el proceso de excavación que se liberaría una vez instalada la losa inferior —en definitiva sería una instalación de estampidores provisional durante la ejecución de la obra estrictamente— y finalmente se modificaría, si resulta, la geometría de la pantalla a construir, bien con un incremento del canto o de la longitud que tiende a reducir el posible movimiento del trasdós. También el informe recomienda que el sistema del rebajamiento del nivel freático dentro del recinto permita controlar con precisión la situación del nivel de agua en todo momento, con el objeto de no exceder de lo estrictamente necesario para la ejecución de la excavación y la construcción de la losa inferior, disponiendo para ello de pozos de bombeo en los que se medirá el nivel freático mediante varios piezómetros que cubran el área de excavación. También establece que se mantendrá toda la instrumentación de pantallas que está ya prevista en el proyecto y recomienda que a los nuevos inclinómetros se les dote de mayor longitud, extendiéndolos a toda la pantalla. Comenta que habrá un segui-

miento continuado de la obra mediante la observación e interpretación continua de toda la instrumentación ya existente y de la que se pueda colocar, bien para la auscultación de pantalla, nivelación de edificios, sensores instalados, etcétera. Finalmente, considera conveniente reforzar, adicionar otros al conjunto ya instalado de sensores e instrumentos de medida del terreno. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

ADIF ha reforzado la instrumentación durante el último semestre con un sistema automatizado de topografía de gran precisión tanto en los municipios de El Prat como de L'Hospitalet y Barcelona; ha reforzado los procedimientos de auscultación que ya estaban funcionando. Lo que se ha hecho es adicionar otros a los sistemas de auscultación que había. El sistema instalado controla en tiempo real cualquier eventual alteración en los edificios próximos a la línea mediante barridos con láser cada 30 minutos. Los resultados de la lectura se recogen en informes periódicos y las lecturas hoy reflejan que no hay riesgo para las edificaciones colindantes a las obras; no obstante se ha establecido un protocolo de respuesta para el caso en el que se verifique eventualmente algún desplazamiento. Este plan se va a mantener operativo durante el periodo de ejecución de las obras y, como he dicho antes y lo voy a repetir, también una vez finalizadas; se mantendrá el tiempo que haga falta para garantizar la seguridad de los vecinos y la inexistencia de alteraciones en los edificios. Esto está siendo desarrollado también por una empresa especializada en estas tecnologías, que ha dispuesto la colocación de múltiples teodolitos que permiten llevar a cabo la instrumentación a la que antes me refería.

Querría resaltar en este punto el contacto constante con los vecinos, sus agrupaciones representativas y con el Ayuntamiento de El Prat, y que ADIF ha mantenido a todos los niveles de responsabilidad. Desde el año 2004, antes del inicio de las obras, mantuvimos reuniones, intercambiado información con ellos sistemáticamente; el pasado 24 de febrero concretamente se realizó una visita con el alcalde y con los representantes de las agrupaciones de vecinos de El Prat a las obras para que conocieran su estado. Pone de manifiesto además la voluntad de diálogo con los vecinos y de transparencia la apertura de una oficina de atención al ciudadano en un local próximo al ayuntamiento y a la zona de afectación, en la plaza Mestre Ventura i Tort, con un horario de lunes a viernes de 12:00 a 15:00 y de 17:00 a 20:00 horas. Es una nimiedad, si quieren, señorías, pero tenemos abierta todo el día la oficina para atender justamente las necesidades de los vecinos. La apertura de ese punto de información cumple dos objetivos: por un lado, registrar las reclamaciones de los vecinos de El Prat y gestionarlas y, por otro, responder a las solicitudes que cursen sobre los trabajos de inspección y, hechas las valoraciones correspondientes, realizar el seguimiento y reparación de las patologías relacionadas con las obras. Desde su apertura, que fue el 24 de enero de 2007, hasta la fecha actual se han registrado en la oficina 31 peticiones o reclamaciones y adicionalmente se han incor-

porado también 29 que se habían registrado previamente en el ayuntamiento, en total 60 reclamaciones.

En definitiva, señorías, concluyo reiterando un mensaje de confianza a todos los habitantes de las zonas próximas a Barcelona en las que estamos trabajando actualmente, especialmente a los residentes en el municipio de El Prat. Como he dicho, los expertos consultados, no ADIF, han determinado que los desperfectos detectados en los inmuebles inspeccionados no revisten gravedad. Ante ello ADIF actuará con toda firmeza para asegurar las reparaciones que se deriven de las obras de la línea de alta velocidad. La seguridad es sin ninguna duda el valor primero y fundamental del ferrocarril, tanto en la explotación como en la fase de construcción. En El Prat hemos aumentado los controles, vamos a adoptar las medidas correctoras que nos recomiendan los expertos y vamos a seguir contando con su asesoramiento durante las fases de obra siguientes. ADIF ha querido en todo momento actuar con total transparencia, y así lo ha demostrado tanto a los vecinos como a las autoridades municipales de los puntos afectados con los que hemos mantenido siempre un contacto fluido. Con ese ánimo también he acudido hoy a esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde ahora el turno de intervención a los distintos grupos parlamentarios. Me comunica la señora vicepresidenta que ustedes habían acordado que comenzase el señor Maldonado, parece ser. Señor Maldonado, tiene S.S. la palabra en representación de Convergència i Unió.

El señor **MALDONADO I GILI**: Quiero agradecer su amabilidad a los portavoces de los grupos que me deberían anteceder en la palabra. Como saben, los grupos minoritarios tenemos que estar en misa y tocando las campanas, por tanto entre tantas comisiones es difícil poder mantener el orden.

En primer lugar, señor presidente de ADIF, muchas gracias por su comparecencia hoy en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados; gracias por su intervención, que ha sido larga, extensa, técnicamente muy detallada y, si me permite, incluso bondadosa, ya que de su intervención se deduce buena voluntad, pero veremos si el eslabón entre usted y lo que está pasando en el territorio cumple. No sabemos dónde se rompe este eslabón, si en la presidencia de ADIF, en los técnicos, en los responsables del seguimiento, etcétera. Hoy 14 de marzo, dos meses después de la solicitud de Convergència i Unió para que se celebrara una sesión monográfica, extraordinaria en enero, se lleva a cabo esta comparecencia; comparecencia que llega tarde, muy tarde. Nuestro grupo ya solicitó la comparecencia de la ministra de Fomento en la Diputación Permanente del mes de enero para que informara sobre los problemas que se derivan de las grietas aparecidas en los edificios cercanos a las obras del AVE en El Prat de Llobregat y sobre las previsiones y garantías de seguridad en la futura construcción de los túneles del AVE a su paso por L'Hospitalet de Llobregat y Barcelona. Esa comparecencia de la

ministra no se produjo ni en la Diputación Permanente ni se ha producido en la Comisión de hoy. Para no alargarme en mi intervención, no realizaré una cronología de los sucesos que han llevado a que el presidente de ADIF esté hoy con nosotros para explicar los resultados de los informes acerca de las incidencias en la realización de las obras del AVE en Barcelona. Es necesario destacar, antes de las preguntas relacionadas con el informe, la actuación que, al parecer de Convergència i Unió, ha tenido ADIF y también el Ministerio de Fomento en el caso de las grietas aparecidas en El Prat de Llobregat y recientemente en Sants. Ha habido dos etapas muy diferenciadas: una primera de negación del problema, de evidente falta de interés y de pasividad de ADIF. Primero ignora a los vecinos, luego ante la movilización de estos y la intervención de la prensa niega que los problemas de grietas se deban a las obras del AVE. Únicamente cinco días después de que la noticia apareciera constantemente en los medios de comunicación, y ante la presión de las asociaciones de vecinos, sus representantes y los de las administraciones públicas catalanas, se reconoce que las obras son la causa de las grietas aparecidas. Una segunda etapa empieza con la aceptación del problema aclarando que las obras del AVE son la causa de las grietas aparecidas, y se empieza a trabajar sobre las vías de solución; solo a partir del 17 de enero se empieza a trabajar buscando soluciones. Es incomprensible que se ignorara a los vecinos durante casi dos meses. El Ministerio y ADIF deben ser más receptivos ante situaciones que afectan a la seguridad de las personas, especialmente después del precedente, por la sensibilidad existente en Barcelona después del hundimiento del túnel del Carmel. La situación de alarma social no se habría producido seguramente si ADIF hubiera reaccionado más rápido y hubiera mostrado más sensibilidad e interés en las propuestas y sugerencias planteadas por las asociaciones de vecinos y los técnicos del ayuntamiento.

Desde CiU, señor presidente, no estamos satisfechos. Es verdad que usted hoy nos ha planteado un panorama esperanzador, relajado, tranquilo y nada agobiante, pero este mismo lunes aparecía en la prensa catalana las quejas de la Asociación de vecinos de El Prat afectados por las grietas diciendo que ADIF no cumple con los compromisos pactados. Esta asociación ha manifestado —de esto hay constancia en las hemerotecas— entre otras cosas: ADIF da largas para empezar las obras del túnel del AVE, no se facilita la contratación de un técnico que asesore a los vecinos del resultado encargado a la UPC, (Universidad Politécnica de Cataluña), las inspecciones que se realizan en las viviendas son una chapuza y poco documentadas, no disponen de un informe de la evolución de las grietas. Esto no lo dice Convergència i Unió ni lo dice un político, lo dicen los vecinos, la asociación de vecinos. Es necesario evitar nuevas tensiones, nuevas situaciones de tensión, señor presidente. Quisiéramos en esta línea que nos respondiera a las preguntas que se hacen muchos ciudadanos ¿Qué opinión tiene como presidente de ADIF sobre las quejas de los vecinos

de El Prat acerca de las chapuzas de inspecciones técnicas que se realizan en los edificios y los incumplimientos de los compromisos adquiridos? ¿Las conclusiones del informe encargado a la UPC coinciden con las que nos han explicado hoy en esta comparecencia? ¿Va a revisar las medidas de seguridad del resto de las obras del trazado del AVE? ¿Va a revisar las condiciones de los edificios y construcciones del trazado pendiente del AVE? Es verdad que algunas de estas respuestas usted las ha dado, pero nos parece que no casan con la situación de ansiedad y de preocupación de los vecinos y de las asociaciones constituidas en estos municipios. Quisiéramos un compromiso suyo para garantizar la seguridad de las personas antes que los plazos de ejecución. Es verdad que usted ha dado un mensaje de tranquilidad, y es de agradecer, pero quisiéramos que esto no fuera solo papel; quisiéramos que esto se trasladara a los vecinos respetando lo que se pactó en su día. Deben evaluarse las causas exactas de las grietas, reestudiar el proyecto constructivo y reiniciar las obras correspondientes en El Prat.

Usted ha dicho, señor presidente, que hay un tanto por ciento muy pequeño de afectación en las viviendas; dice que hay un tanto por ciento que no es relevante, pero esto no casa con lo que nos dicen los vecinos. Nos dice incluso una cosa que nos ha sorprendido y preocupado, aparte de que el tanto por ciento es mínimo; dice que hay un porcentaje elevado de viviendas que ya presentaba patologías previas a las obras, pero esto no se ajusta a la realidad. También quisiéramos esta evaluación de las grietas para las obras previstas en L'Hospitalet. ADIF debe revisar cada uno de los pisos alrededor de la calle Jansana y la avenida Vilanova del barrio Santa Eulalia y poner sensores, como los instalados en El Prat para controlar cualquier movimiento. Nos gustaría que nos respondiera si en las obras por la calle Jansana se ha variado el sistema constructivo respecto al que en un principio se había previsto a los efectos de minimizar y prever problemas en los edificios del entorno de la obra. ¿Qué incidencias se han producido en este sector y qué soluciones se han aplicado para su corrección? Al menos amplíe un poco las explicaciones que nos han dado hasta ahora. En Barcelona ADIF debe revisar todas las casas y construcciones que se encuentren alrededor del trazado del AVE. Nuestro grupo quisiera saber también de qué forma piensa dar cumplimiento a la moción aprobada el martes pasado en el Senado sobre la seguridad de las obras en Cataluña, en las que se insta al Gobierno a: Uno, adoptar todas las medidas que sean precisas en relación con los edificios de construcciones próximas en los tramos de ejecución de la línea de alta velocidad en sus accesos a Barcelona, incluyendo si fuera necesario la adaptación de los proyectos constructivos correspondientes; dos, en todos los nuevos tramos de alta velocidad de la ciudad de Barcelona realizar con carácter previo a las obras controles de situación en los edificios ubicados cerca de la línea y que puedan verse afectados, mediante el reconocimiento de los inmuebles por expertos independientes especializados en patologías

estructurales de la edificación, incluyendo en su caso el levantamiento de acta notarial de la situación observada; tres, efectuar el seguimiento de las posibles alteraciones en el estado de los edificios durante la fase de obra, con el objetivo de ofrecer las máximas garantías a los ciudadanos, con especial incidencia a las destinadas a usos residenciales y a aquellas que tengan un valor cultural relevante; cuatro, garantizar la transparencia informativa y con esta finalidad celebrar reuniones permanentes con los ayuntamientos de El Prat, Hospitalet y Barcelona y con asociaciones de vecinos para exponer el procedimiento constructivo, el funcionamiento de los sistemas de auscultación que se instalen, así como el seguimiento que se haga de estos sistemas y los resultados durante el tiempo que duren las obras.

De estas medidas no todas han sido nombradas hoy en la información que nos ha dado en su comparecencia. ¿Puede concretarnos qué acciones va a realizar ADIF para dar cumplimiento a este mandato aprobado en el Senado? Desde nuestro grupo, señor presidente, esperamos que sus respuestas y los compromisos que adquiera usted hoy aquí permitan mejorar la transparencia informativa a los vecinos de El Prat, Hospitalet y Barcelona y se incremente, sobre todo, la seguridad de las obras para que no se caiga en alarmismos injustificados. Nuestro grupo estará atento a sus respuestas, espero que lo más concretas posibles, a las preguntas que le he formulado en nombre de Convergència i Unió. Mire, señor presidente, le he dicho al inicio que sus formas, su tono, la intensidad de las explicaciones han sido muy positivas, pero es verdad que ha habido definiciones que nos han preocupado. Nos ha preocupado que fuera tan bajo el tanto por ciento de afectaciones en viviendas, afectaciones relevantes —palabras exactas suyas— y que nos dijera que algunas viviendas —varias de ellas— ya presentaban patologías previas a la obra. Esto, lejos de tranquilizar a los vecinos, les puede crear más alarmismo. Es muy difícil creer que haya vecinos que tengan grietas en sus casas y no lo denuncien hasta que lleguen las obras del AVE y que entonces aprovechen para denunciar. No creo que los vecinos vayan en esta línea. No creo que los ayuntamientos les den apoyo a estos vecinos que puedan hacer denuncias aprovechando la ocasión. Nuestro grupo no se define como un grupo de oposición pura y dura desde el punto de vista de alarmismo, desde el punto de vista de acoso y derribo del Gobierno, sea cual sea su color, el actual, el anterior, etcétera. Nuestro grupo acostumbra a dar aportaciones siempre positivas y favorables para solucionar los problemas, nuestro grupo quiere estar en la línea de facilitar soluciones, pero hoy debe estar en la línea de denunciar la ansiedad, la preocupación que tienen los vecinos porque no casa lo que usted nos ha dicho con lo que el lunes decían los vecinos. Le pedimos, desde Convergència i Unió, que se remanguen, pongan el hilo en la aguja y sobre todo solucionen estos temas porque vamos a afrontar una obra muy importante en Barcelona y sus alrededores, en El Prat, en Hospitalet, y esta obra tiene que hacerse sin manifestaciones, sin vecinos quejándose.

Yo he entendido que estarán al lado los vecinos, esperamos que sea así, seguro que al final entre todos conseguiremos que los vecinos duerman tranquilos en sus casas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz de Esquerra Republicana de Catalunya, señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Señor presidente de ADIF, le tengo que agradecer la exposición tan somera y el tono de la misma.

Quisiera decir que coincido con la primera fase de su exposición sobre complejidad de elegir el trazado de la entrada del tren de alta velocidad en Barcelona, de los cambios que ha habido, que son cambios que estuvieron protocolizados por los acuerdos Generalitat-Estado español con gobiernos respectivos de Convergència y PP, y que se eligió el tramo que realmente más complejidad técnica tenía. Es cierto que para estos planes de trazado también hubo la complicidad del movimiento de los ayuntamientos del Baix Llobregat y eso nos hace esclavos a todos de lo que dijimos. En El Prat es esencialmente relevante porque nos encontramos con que cualquier fallo constructivo que pueda haber en El Prat de Llobregat condicionará el traspaso del tren de gran velocidad Sants-Sagrera porque no solo hay la complejidad técnica de este trazado, sino que no podemos obviar los posicionamientos políticos, cambiantes de muchos grupos, que se han producido sobre este proyecto.

De la segunda parte de su intervención, ya concretamente con las obras de El Prat de Llobregat, yo quería que hoy nos hubieran entregado tanto el informe propio de ADIF como el informe de la Universidad Politécnica de Catalunya. Cuando en Comisión del Congreso se debate si se pasa a una comparecencia la inicial petición de comparecencia urgente es porque no tienen los estudios y que cuando se celebre la Comisión correspondiente de Fomento nos serán entregados los estudios. Por las palabras del discurso del señor presidente entiendo, porque ha enumerado varias veces los diversos informes que obran en su poder, que ya están en manos de ADIF y yo le rogaría que, por los conductos habituales parlamentarios nos hicieran llegar a los diversos portavoces los informes que he mencionado.

He dicho ya que sobre el tono le felicitaba, pero yo quisiera preguntar si, aparte del informe técnico, existe posibilidad de que durante las obras de apantallamiento subterráneas de El Prat de Llobregat se haya dado el proceso que los geólogos y los constructores llaman de sifonización. Usted mismo nos ha dicho que el nivel freático estaba a unos 4 metros, que teníamos unas capas geológicas que de los 4 a los 14 metros eran arenas y que de los 14 a los 40 eran arenas más arcillas. Entonces, al hacer bajar el nivel freático para la construcción de los túneles apantallados, no es la primera vez que pasa en el delta del Llobregat que a la vez que se extrae agua en gran cantidad se han extraído limos, esto hace que baje todo la superficie de alrededor de la extracción de agua. Usted ha sido muy exhausto, muy correcto en su

intervención anterior y me gustaría que me pudiera des-
pejar si este proceso de sifonización ha existido en el
primer túnel y si, a raíz de este proceso, hubo deforma-
ciones en las placas de apantallamiento, si cuando se
detectó que se había producido este proceso y empezaron
a salir a finales de diciembre estas grietas se dejó de
extraer en el nivel freático, hasta el punto de que una
parte de la vía quedó inundada, una vez o de la plata-
forma sobre la que se construirá la vía. Realmente,
parece que los movimientos que se dieron en el mes de
febrero responden a fenómenos de este tipo que he
expuesto. También es verdad que estamos actuando en
un área donde hay edificios nuevos, pero también hay
edificios antiguos, ese barrio antiguo originario de El
Prat de Llobregat, y seguro que en algunas de estas casas
había grietas anteriormente a las obras —esto lo reco-
nocen los propios vecinos— aunque también es cierto
que entre finales de 2006 y los meses de enero y febrero
se produjeron grietas nuevas, cuya categoría correcta no
sé si es la de que no revisten gravedad. Yo he estado con
los vecinos preguntando en el interior de comercios y de
casas y he encontrado mucha sinceridad al decir: Esta
grieta ya estaba, pero esta ha sido nueva, esta se ha pro-
ducido, estas otras se produjeron pero parece que ya se
han sedimentado y ya se han parado. Entonces, si
salimos mal del tema de El Prat esto va a dificultar
mucho un proyecto que de por sí ya es muy complejo,
que es el Sants-Sagrera y el de la Sagrada Familia. Ante
esta situación, solo le quería hacer dos peticiones: una,
que en el nuevo túnel paralelo y más cercano a las casas,
que se tendrá que empezar a principios del mes próximo,
se tomen todas las medidas necesarias para que esta
situación de inquietud razonable que se produjo a pri-
meros de año no se vuelva a dar; que si se tienen que
cambiar métodos constructivos, que así se haga, que si
lo que ha pasado es este fenómeno de la sifonización de
que en la extracción de agua se llevaron limos, se estudie
la manera de que esto no se vuelva a hacer y que si ha
habido afectaciones en las patologías de las casas, ya
sean en calificación de no relevantes, sustantivas, en la
calificación que sea, que si ha habido desperfectos en
algunos inmuebles, comercios o viviendas, ADIF res-
ponda vía indemnización —no sé, este no es el debate—
sobre los daños que se han podido causar.

Ya sé que estamos en vigili-
as electorales, pero de
verdad creo que tendríamos que hacer, sobre todo los
partidos catalanes, una reflexión muy seria sobre este
proceso y les tenemos que pedir a ustedes que, por favor,
extremen todas las medidas. Si en la perforación del
segundo túnel paralelo en El Prat hay problemas será
muy difícil avanzar con los planes que tiene el tren de
gran velocidad de cruzar Barcelona.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la
palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el
señor Ayala

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Muchas gracias al
señor presidente de ADIF por su intervención. Interven-

ción minuciosa, larga, detallada, algunas cuestiones
ociosas para el conocimiento de la Comisión y espero
que no haya sido con la intención de aburrirnos y que no
le pudiéramos luego hacer los planteamientos que nece-
sitamos. Señor presidente, le quiero recordar que los
parlamentarios no necesitamos que se nos repitan las
cosas dos o tres veces y ha habido muchos datos que
usted nos ha repetido constantemente como si no tuvié-
ramos capacidad de entenderlos. Pues sí los entendemos,
por lo menos yo los he entendido a la primera, no obs-
tante se lo agradezco, sobre todo por si algún diputado
del Grupo Parlamentario Socialista no lo ha entendido
y necesita esa repetición. Señor presidente de ADIF,
usted ha querido dar una imagen de normalidad y una
imagen de eficacia en su gestión que no se corresponde
con la verdad ni con la realidad. Los diputados que me
han precedido en el uso de la palabra le han dicho que
hay una situación creada en El Prat que no se compadece
con la exhaustividad, la anticipación, la adopción de
medidas, la permanencia en esa adopción y en los con-
troles que usted nos ha querido señalar, y desde luego,
usted ha hecho afirmaciones que merecen el comentario
del Grupo Parlamentario Popular.

En primer lugar, yo quisiera señalarle que usted ha
dicho que no quisieron paralizar las obras del AVE
porque no lo hubiera entendido la ciudadanía. Mire,
vamos a ir con cuidado, usted sabe de lo que estamos
hablando, a lo mejor la ministra no pero usted sí sabe de
lo que estamos hablando, será esta la única obra del AVE
que ustedes no han paralizado o ralentizado en los tres
años que llevan en el Gobierno y va a resultar que la
culpa de las grietas y todos los defectos que se han pro-
ducido en El Prat, en Hospitalet y en otras zonas son
culpa del trazado o son culpa del proyecto. En primer
lugar, el trazado fue pactado y que ustedes lo respetaran
no demuestra más que la normalidad democrática, no
ningún valor añadido por el cual tengamos que agrade-
cérselo. En segundo lugar, el proyecto es un proyecto
técnico, del cual ustedes dispusieron en julio del
año 2004, que ustedes hasta diciembre de 2004, el 29 de
diciembre, el penúltimo día del año, no lo licitaron, es
decir, que tuvieron tiempo de sobra de comprobar y
conformar la bondad de ese proyecto, ustedes lo licitan
y lo adjudican y ustedes lo ejecutan. Los problemas son
de la ejecución, los problemas no son del proyecto
porque, como usted también ha reconocido aquí, hubo
sondeos y catas previas, hubo estudios geológicos y
geotécnicos previos, hubo comprobaciones y aunque no
las hubiera habido la responsabilidad de aprobar el pro-
yecto y la responsabilidad de licitarlo es del Partido
Socialista. Por tanto, venir aquí hoy a decir que han
ejecutado una obra que dejó proyectada el Partido
Popular y pasarle al Partido Popular la responsabilidad
está feo, señor presidente, por no utilizar otro califica-
tivo. Efectivamente, el Partido Popular hizo ese proyecto,
el Partido Popular había pactado el trazado con los
alcaldes de todos los ayuntamientos afectados; efectiva-
mente, el Partido Popular había hecho una apuesta
importantísima por el AVE a Barcelona, aunque usted

también ha querido al principio y someramente minusvalorar o criticar las obras a Lérida. No mezclamos, no confundamos, sabemos lo que son las dolinas a las que usted se quería referir, pero otra cosa es esto, sobre lo cual ahora vamos a comentar.

Señor presidente de ADIF, esta es la única obra que ustedes han tenido un interés extraordinario en terminar, ésta y el AVE a Málaga, pero curiosamente para cumplir con el año 2007. Sin embargo, para cumplir con el año 2007 y las promesas de la ministra ustedes se han tenido que dar muchas prisas, y se han tenido que dar muchas prisas porque las obras —y utilizo sus propias fechas— comienzan en mayo de 2005. Eso implica en primer lugar un retraso de casi un año, si tenían el proyecto en julio de 2004, casi un año de retraso, a pesar de convocar un consejo extraordinario de ADIF para no perder ni un minuto; ustedes, claro, no quieren perder ni un minuto en mayo, pero desde julio hasta mayo han perdido lamentablemente el tiempo, y ello a pesar de que el plazo de ejecución mayor de los tres tramos de que se compone esta obra que estamos comentando era de 24 meses, el mayor de ellos, es decir, mayo de 2006 y mayo de 2007. Yo le recuerdo, señor presidente, que para el tramo Sant Joan Despí-Sant Boi de Llobregat eran 21 meses cuando ustedes lo licitaron, luego la adjudicación creo que fue con un mes menos; Hospitalet-La Tarrasa eran de 22 meses y el mayor, La Tarrasa-Sants, era de 24 meses y lo adjudicaron en 23 y medio ó 23, creo recordar. Es decir, que si hubieran ejecutado las obras al ritmo oportuno y se hubiera realizado la obra con el control necesario, las obras no deberían estar terminadas en diciembre de 2007, fecha en la que usted nos ha dicho que se va a cumplir porque está el 86,5 por ciento ejecutado, no, tendrían que estar terminadas como máximo en mayo de 2007 y alguna de ellas probablemente ya a fecha de hoy tendría que estar terminada. Por tanto, lo que está ocurriendo ahora y no antes se debe a las prisas y posiblemente a lo que ha dicho el portavoz de Esquerra Republicana de Cataluña, a un defecto en la ejecución por el mal cálculo del funcionamiento del nivel freático a la hora de la construcción de las pantallas y a la hora del juego, evidentemente de todos conocido, de lo que supone una obra subterránea; porque, señor presidente, usted se ha esforzado en decirnos aquí hoy que el método constructivo elegido tanto en una parte de las pantallas como el otro del túnel era el mejor, lo cual nosotros no ponemos en absoluto en duda, razón de más para decir que es que lo están ejecutando mal, razón de más para decirlo. Si encima, tal y como usted se ha ocupado de decir, había algunas patologías ya conocidas por los sondeos previos, lógicamente la responsabilidad es mayor porque entonces no se adoptaron las medidas previas necesarias en la ejecución de la obra para que esto no hubiera ocurrido, porque, señor presidente, soluciones técnicas hoy en día existen para todo y sobre todo existen para la ejecución de un proyecto redactado, supervisado y aprobado por el Ministerio de Fomento, de cuyos técnicos yo tengo la mejor consideración y también de los de ADIF. Por tanto, si ustedes han apro-

bado un proyecto tras su supervisión, si ese proyecto se ha licitado y se adjudicado y surgen problemas en la ejecución como éste, es un problema de la ejecución y de la dirección de la obra y en eso le afecta a usted con la dirección, política evidentemente pero con consecuencias técnicas, que haya dicho en cuanto a la fecha en la que por los atrasos acumulados se tenga que poner en funcionamiento y en servicio. Por tanto, señor presidente de ADIF, no es de recibo que usted haga o quiera dar la sensación de que la actuación ha sido imaculada, de que no hay ningún tipo de responsabilidad y poco menos que estos defectos y estos graves daños que se han producido han sido efecto del azar, porque parece también, señor presidente, que los vecinos se quejan por vicio, parece que a los vecinos les ha dado la manía de manifestarse y de reclamar que tenían una serie de defectos y algunos de ellos de carácter grave.

Señor presidente, las lesiones —y ahora hablaremos de las que son ligeras a las que son severas— existen, según usted no, y existen porque la obra se está ejecutando mal y se está ejecutando mal. No quiero insistir porque ya se lo ha dicho el señor Andreu, posiblemente se deban a un defecto grave, ese sí severo, en cuanto a la valoración del funcionamiento del nivel freático, pero lo que también es verdad es que hay una serie de viviendas que tienen una serie de lesiones y que me gustaría que usted me aclarase si es que yo he tomado mal el dato. Usted ha dicho que el 30 por ciento no tenía patologías, que el 38,1 lesiones no relevantes, que el 17 por ciento lesiones no preocupantes, que el 13,1 sujetas a seguimiento y que el 1,7 relevantes y que todas ellas ya presentaban daño. Yo le quería haber hecho la pregunta de a qué cantidad se referían que todos esos porcentajes, pero como usted me ha dicho que el 1,7 por ciento eran siete casos en concreto, he tenido que entender con una simple regla de tres que si el 1,7 son siete casos el 100 por 100 son 411. En primer lugar, ¿me está usted diciendo que sólo ha habido 411 viviendas afectadas en toda la zona de El Prat y Hospitalet después de lo que hemos visto en la prensa? ¿Y me está usted diciendo que solamente siete asuntos son los relevantes? Me expreso mejor ¿me está usted diciendo que solamente han inspeccionado 411 viviendas, lo cual me parece mínimo? En segundo lugar, si todas las viviendas, el 1,7 por ciento de los casos, las siete ya presentaban los daños con carácter previo y ustedes los tenían testados, ¿cómo es posible que no se adoptaran las medidas necesarias para que no se volvieran a producir esos daños o para que no se acentuaran esos daños? Por tanto, señor presidente, estas cuestiones dejan muy en el aire cuál ha sido su explicación. Por otro lado, a pesar de que usted dice que se siguen manteniendo los controles y que se van a seguir manteniendo aún después de la terminación de la obra, también es necesario que usted explique aquí hoy cuál va a ser la actuación concreta que se va a tener con los propietarios de esas viviendas que han tenido daños y cuáles van a ser las indemnizaciones en su caso a que haya lugar para esos vecinos.

Acabo diciendo, señor presidente —no había apreciado que ese era el piloto que nos marcaba el tiempo— que el Partido Popular no se queda en absoluto satisfecho de su comparecencia y desde luego entiende que se han producido defectos en la ejecución, con la correspondiente responsabilidad, no personal de usted pero sí de su política, porque es quien dirige en este momento ADIF, y por lo tanto tiene que dar mayores explicaciones a la ciudadanía y actuar en consecuencia.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación corresponde el turno de palabra a la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, a la señora Puig Gasol.

La señora **PUIG GASOL**: Primeramente he de agradecerle, señor presidente de ADIF, la visita que programó el 2 de marzo con la Comisión de Fomento del Senado y del Congreso y los diputados que pudimos asistir, porque así vimos in situ lo que hoy nos ha estado explicando. Quiero agradecersele porque a mí me ha ayudado muchísimo a entender todo lo que ha estado explicando hoy, y eso que soy técnica, no como otros que hacen alarde de su entendimiento.

Estamos hablando de gran complejidad y que además, por lo que vimos, atraviesa paralelamente, como ha explicado, al ferrocarril convencional y dentro de un trazado hormado con una dificultosa orografía, como ya he explicado. Yo quisiera recalcar algo porque me parece obvio y además es que no salgo de mi asombro. Quizás las opciones que había en el trazado eran muchas primeramente, pero se hizo ésta y además lo hizo el Gobierno de entonces, ya que la opción de este trazado no la hizo el Gobierno socialista. Hoy día en Cataluña hay polémica porque unos dicen que tiene que ir por el litoral, otros dicen que tiene que ir por valles, cosa que me gustaría muchísimo, ya que soy diputada de esta zona, pero la cosa está clara y además ha explicado perfectamente que cuando empezamos la legislatura usted se encontró con este trazado ya avanzado. Cambiarlo, estando como están los señores del Partido Popular, hubiera sido espantoso, ya que son los reyes del ruido y la confrontación. Imagine que usted hubiese propuesto algún cambio; no me lo puedo ni imaginar.

Hay algún tema que me preocupa muchísimo porque estamos hablando de obra pública, y cuando estamos hablando de obra pública y además de tecnología no hay el cien por cien de seguridad en nada, señor Ayala, pueden aparecer incidencias. El ministerio y en este momento la ministra tienen un eje prioritario desde el principio del mandato y lo tienen en todos y cada uno de los sectores del Ministerio de Fomento, y éste se llama seguridad y se han hecho muchísimas cosas para incrementar la seguridad. Es cierto y algo se nota porque si ustedes miran en el portal de profesionales de la seguridad, ayer mismo decía que la siniestralidad ha bajado y que en lo que se refiere a la accidentabilidad imputable a cada uno de los dos grandes subsectores de la actividad —obra pública y edificación— los datos disponibles muestran que los índices de accidentabilidad en la obra

pública son sustancialmente más bajos que en el resto de la actividad y ello es debido al control de la Administración. Leo textualmente porque me parece que así vamos a definir el debate mejor: Los controles e inspecciones cada vez más rigurosos por parte de los clientes públicos, los protocolos específicos, a los que vienen incorporando las técnicas más eficientes y los planes de seguridad individualizados para cada tajo aplicados en los últimos años en la obra pública por parte de las empresas y administraciones públicas, en especial por los ministerios de Fomento y de Medio Ambiente, han conseguido reducir significativamente la accidentabilidad. Este descenso, fruto de este esfuerzo común y coordinado de todos los agentes intervinientes —Administración, empresas, sindicatos y trabajadores—, es un hecho soportado por las estadísticas oficiales y demuestra que la reducción de la siniestralidad en la obra pública es una prioridad para todos.

Enfocado el tema en este punto, quisiera decir que podemos hacer mucha demagogia sobre de si ha habido una mejor ejecución o sobre si no se han hecho bien las cosas, porque por desgracia las cosas nunca se pueden prevenir al cien por cien. Lo que sí puedo decir es que la preocupación y el compromiso del actual Gobierno con la seguridad están dando sus frutos, como se ha visto. También quiero dar a los ciudadanos el mensaje de que los bienes de sus casas pueden estar seguros porque para nosotros es muy importante y vamos a velar por ellos. ¿Qué es lo que estamos haciendo? A mí me gustaría en este punto decirle que la técnica ha avanzado muchísimo en la obra civil. Es capaz de hacerlo casi todo, como ya hemos dicho, pero en una obra de esta complejidad, además de cumplir con los requisitos exigibles, me gustaría saber, señor presidente, qué enfoque y qué medidas está dando ADIF aparte de las que ha explicado.

Otra cosa que también quisiera recalcar, y ahora lo siento porque no está el señor Maldonado, es que hemos cumplido, el Partido Socialista ha cumplido. Dijimos que celebraríamos una comparecencia cuando tuviéramos los informes y que estos eran informes externos, no redactados por nosotros, no por ADIF o el Gobierno, sino elaborados por gente externa, universidades, gente o empresas externas. Y cumplimos, está aquí, hoy lo criticamos porque ha hecho un discurso demasiado largo, con demasiados datos. Mañana lo criticaremos porque lo ha hecho demasiado corto y no ha dado datos. O sea, cumplimos, y eso quiero recalcarlo. Lo siento por el señor Maldonado, porque además me gustaría decirle que a ver si pone a los suyos en vereda porque están armando un lío, como en Bàscara, que sale en todos los periódicos, porque ellos quieren otro trazado. Cada día los señores de Convergència y los señores del PP les dan la razón por ir a otro trazado.

Hay otra cosa que también me preocupa de lo que ha explicado y ha dicho. Es importante que se de información sobre las posibles incidencias que hay —y habrá por desgracia—, señor Ayala, pero incluso cuando ustedes gobiernen, cuando vuelvan a gobernar, que espero que

tarden muchísimo tiempo, tendrán incidencias en la obra pública y entonces seguro que hablará de otra manera. Las incidencias e incidentes remarcables o de otra magnitud que pueden surgir en el transcurso de la obra pública existen. La información que se tendría que dar para mí no tiene que ser un arma arrojadiza porque es una cosa muy peligrosa, porque al final ponemos a los ciudadanos en un compromiso de inseguridad. Lo que decía el señor Andreu, de Esquerra Republicana: sí, lo tenemos que hacer muy bien y además si pasa algo lo tenemos que explicar muy bien, pero lo que no tenemos es tirarnos los cacharros encima, porque siempre puede pasar algo, por desgracia. Lo que pasa es que tenemos que dar información amplia y clara a los afectados que tengan la obra pública al máximo. Pedir que extremen las cautelas y que se minimicen los efectos y/o las molestias que toda obra pública conlleva es algo en lo que todos estamos de acuerdo y con que los afectados de las incidencias puedan conocer el grado de afectación y las soluciones planteadas también estaríamos de acuerdo. Ha explicado perfectamente el incidente o incidente grave de la variación de las grietas y la edificación en las viviendas. Me consta, señor presidente, que esta es una de sus preocupaciones, las personas, las viviendas, etcétera. En estas conversaciones con los vecinos que han tenido, ¿qué previsión hay en las reparaciones de las casas? Quizás es una buena señal que les dijera cuándo van a repararse las casas, por eso se lo pregunto, y podría ampliarnos los acuerdos a que han llegado.

Otra cosa para mí importante, y que además también me gustaría ponerla encima de la mesa, es la polémica, no exenta de razón para mí: se ha priorizado el AVE olvidando la red convencional. Les voy a decir que para los socialistas las políticas de transporte deben basarse en la resolución de las necesidades reales, dando prioridad a los criterios de accesibilidad y proximidad; o sea, para nosotros la red convencional Cercanías es muy importante, y se ve que por las dotaciones concedidas otros grupos políticos no le dieron la importancia. Por eso entre los objetivos del PEIT está impulsar el cambio modal a través de la ejecución de ejes estructurales de alta velocidad y la modernización de las infraestructuras del ferrocarril convencional y de cercanías y la mejora de la prestación de estos servicios. ADIF prevé invertir en el Estado muchos millones en la red convencional. Me gustaría que para finalizar quedara algo de mejor gusto y saber qué mejoras hay en la red convencional, porque algo positivo tiene este trazado al menos en el territorio en el que ha ocasionado tantas molestias y tanta afectación a los vecinos.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a sus intervenciones tiene la palabra el señor presidente de ADIF, el señor González Marín.

El señor **PRESIDENTE DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (González Marín): Voy a tratar de responder a las cuestiones que han planteado siguiendo el orden de las propias intervenciones de los señores diputados.

El señor Maldonado está ausente, pero él querría que las preguntas quedasen evidentemente respondidas. Decía: Están demostrando muy buena voluntad, pero a ver si cumplen lo previsto y no se rompe el eslabón por ningún lado. Claramente la voluntad nuestra es trabajar decididamente por y para la seguridad. Ése es un lema nuestro. Estamos trabajando para que la seguridad sea un elemento básico en todas las actuaciones de ADIF. No comparto lo que ha dicho S.S. de que ha habido una falta de interés o negación de la realidad, no es cierto. Ni falta de atención a los vecinos, no es cierto. Estamos desde el año 2004 teniendo reuniones con los vecinos, con una comisión creada ad hoc y en la que permanentemente se ha informado del estado de los proyectos, del estado de las obras, de las medidas que se toman. He comentado el número de reuniones que ha habido, hay una comisión creada en la que están el Nucli Antic, está el propio Ayuntamiento, el ADIF, los técnicos de ADIF al máximo nivel y estamos informando permanentemente; no es cierto, no hay falta de atención a los vecinos. Yo creo que esa información no es veraz, no es cierto. Claramente hemos trabajado, seguimos trabajando y lo seguiremos haciendo siempre con la máxima transparencia. Nuestra voluntad es meridianamente clara en este sentido. No queremos para nada ocultar nada, queremos ser transparentes y queremos que los vecinos conozcan todo lo que pasa y todo lo que estamos haciendo y que vamos a hacer. Ha habido una línea continuada de interrelación con ellos y no se va a romper, tampoco se va a romper con los propios ayuntamientos, sean de El Prat, de Barcelona, de Hospitalet, con los ayuntamientos de la zona, con los que hay continuos contactos, muchos de ellos personalmente míos con los alcaldes respectivos, para informarles de temas puntuales que ellos han planteado.

Evidentemente, no se puede decir que estamos dando largas a lo que está pasando, yo creo que no es cierto, no es así. El señor diputado plantea que se ha llegado tarde. Vamos a ver, si lo que realmente queremos —y creo que es lo que queremos todos— es dar soluciones sobre la base de planteamientos rigurosos, obviamente si hay un planteamiento el día 11 de enero, el día 12 no puede haber una respuesta, y no es que hayamos eludido la responsabilidad nuestra en el tema, no es que nos hayamos quitado del medio, en absoluto, no es verdad. Lo que hemos tratado es —y así lo habíamos dicho y nos comprometimos— de contar con informes, y no con el informe de ADIF que sería entendido como informe de parte y no objetivo, sino en informes de terceros que permitan determinar exactamente cuáles son las causas y que permitan también a ayudarnos a configurar las soluciones. No hemos reparado en quiénes son esos terceros, los mejores que haya. Así lo hemos hecho para los estudios de las patologías de las viviendas y así lo hemos hecho evidentemente para el análisis de las causas. Esa era la petición que hicimos a la Universidad Politécnica de Cataluña, que tiene, como he dicho antes, un panel de expertos, un grupo de personas que posiblemente sean en este país de los que más saben de esto.

Les hemos pedido que analicen el tema, pero no les hemos pedido que nos den un informe al día siguiente esto. No hemos dicho que mañana queremos tener encima de la mesa una solución. Eso no funciona de ese modo, señorías. También se lo digo al señor de Esquerra Republicana y al señor del Grupo Popular, señor Andreu y señor Ayala. No se puede funcionar así, hay que hacer el estudio y los expertos requieren un tiempo determinado, un tiempo para analizar qué es lo que ha ocurrido, un tiempo para modelizar lo que ha ocurrido y para sacar las conclusiones. No se trata de elaborar una nota urgente contingente para dar respuesta a nada. Estamos trabajando en la idea de seguridad con el fin de que los señores que están las zonas aledañas a las líneas tengan garantías y puedan, como decía alguno de los diputados, dormir tranquilos, y para eso evidentemente hay que hacer las cosas con rigor. Ese rigor muchas veces no es compatible con esas prisas que también nos queremos dar. Yo creo que no es un tema dicotómico, no suele ser, no es común el que con las prisas se consiga el mejor de los informes. Hemos pedido a la universidad que elabore un informe riguroso, hemos pedido a las empresas que analicen, que chequean estos edificios, que emitan un informe riguroso y que nos den unas conclusiones. Evidentemente, eso ha tardado el tiempo que ha tardado, no ha habido dilación, señorías.

El señor Maldonado hablaba de que se habían hecho chapuzas. Yo he contado —y si quieren lo voy a reiterar— con todo detalle, en algunas cosas a lo mejor he podido ser excesivamente detallista, disculpen si eso le ha molestado a alguien, pero he tratado de dar con todo detalle todo lo que se ha hecho. Evidentemente, de chapuzas, nada. Chapuza habría sido tener al día siguiente un informe sobre la mesa contando una milonga. De chapuzas, nada. Estamos viendo, y lo he explicado, que se han hecho en la fase previa análisis del estado de los edificios en la traza. La propia Universidad Politécnica de Cataluña ha analizado —y respondo a algunas preguntas que han formulado los diputados— exactamente el estado de los terrenos de las cercanías de los edificios, incluyendo las zonas de Hospitalet, las zonas de Barcelona, de El Prat, y se han dado medidas que han sido complementarias a los proyectos iniciales para mejorarlos, justamente para que no haya ningún problema; eso es en lo que estamos trabajando. Se han hecho evaluaciones previas. He hablado de 1.084 informes previos al inicio de la obra. Evidentemente, la revisión del proyecto constructivo, y lo he dicho y lo vamos a asumir, la Universidad Politécnica de Cataluña ha analizado el tema y no ha dicho que el proyecto sea malo. Me he limitado aquí a contarles, y ahora le respondo también a usted sobre el tema éste, lo que han dicho los informes, no lo que yo me he inventado y yo no he hecho la calificación de relevante, irrelevante, ligero, muy ligero, etcétera. Eso lo indican hecho los informes y les he contado los informes sin hacer apreciaciones o valoraciones o juicios de valor que los modifiquen. He puesto aquí encima de la mesa los informes.

Dice el diputado señor Maldonado, también lo repetía el señor Ayala, que hay un bajo porcentaje de relevantes. No he dicho qué es lo que no es relevante, he dicho que en el informe los expertos externos han dicho que el 1,7 por ciento de las patologías son relevantes y que esas patologías existían en otro grado antes de empezar la obra. Eso es lo que he dicho, pero no estoy minimizando el tema, como diciendo que están evaluando y que si los vecinos no se van a conformar, etcétera. Yo lo que les he contado a ustedes es lo que figura en el informe, sin ponerle o quitarle, en su justa medida. ¿De acuerdo? Lo que he dicho es que el informe fija que el 1,7 por ciento de las patologías son relevantes y que todas esas patologías relevantes, existían antes del inicio de la obra; eso es lo que dice el informe.

He dicho antes que en la calle Jansana, que lo ha planteado directamente el señor Maldonado, se han hecho estudios y se ha instrumentado y se ha modelizado. Estamos trabajando, se han hecho unas modificaciones en el proyecto constructivo del túnel, que se ha experimentado con la propia UPC antes de empezar las obras en otro punto como un modelo real, no como un modelo de laboratorio, para ver cómo respondía el terreno, justamente en aras a la seguridad de las personas que están trabajando en las obras y de las personas que están en el entorno de la traza en la que estamos trabajando. He dicho antes que los informes sobre patologías son los que hay en este momento y la voluntad nuestra es seguir con este tema el tiempo que haga falta, durante las obras y después de las obras y si, por petición de los vecinos, porque lo entienda así ADIF, porque los técnicos lo determinan, hay que ampliar el perímetro de verificaciones, se hará hasta donde haga falta, no pondremos ningún reparo en este tema.

Obviamente, también se han hecho controles previos en los edificios en Hospitalet, en El Prat, en Barcelona, en muchos de ellos con actas notariales, en otros no ha sido así. Cuando ahora hablaba de las que se han hecho en El Prat, efectivamente tiene razón el señor Ayala, yo me he referido al número de edificaciones que han verificado los técnicos, los expertos independientes. Ellos han fijado un universo de 461 edificaciones. Yo no he dicho que miren esta o aquella, sino que miren las que hagan falta, determinen ustedes. Yo no soy el experto en saber cuál es la posible afección que pueden tener la ejecución de las obras en relación al eje de la obra o de la traza ferroviaria. Háganlo ustedes con plena libertad. Ellos han determinado un universo de 461, han sido 411; he contado las que, por razones que también he explicado, no se han podido hacer, 412 para ser exactos. Decía que con 45 propietarios no se han podido llevar a cabo. Son 461 inspecciones de las cuales se han hecho 412 y de ellas 45 propietarios no se han localizados. Lo he explicado y es el informe que nos han emitido estos señores, estos especialistas y que cuatro propietarios no habían aceptado cerrar el tema este.

¿Son muchos o pocos? Pues yo no hago valoraciones, no hago ninguna valoración del tema, he dicho lo que han determinado ellos, yo no he puesto ninguna pega a que se hagan 400 o 4.000, las que hagan falta. Y se seguirán haciendo las que hagan falta. De ahí han concluido que son relevantes las que han concluido, el 1,7 por ciento, lo dice el informe no lo dice el presidente de ADIF. No está el presidente de ADIF infravalorando el efecto de lo que haya pasado. Estoy contando lo que ha pasado de una forma objetiva, con datos que yo creo que han sido bastante amplios. Y evidentemente, si mañana se determina y así se acuerda en las propias reuniones, lo pide el ayuntamiento, lo piden los vecinos, lo estima ADIF, lo estiman los técnicos, ampliar este perímetro, lo haremos hasta donde haga falta.

El señor Maldonado hablaba de falta de transparencia y no comparto ese planteamiento. Hemos sido transparentes. El nivel de transparencia siempre es mejorable y estamos en línea de hacerlo. No tenemos ninguna voluntad de opacidad ni de ocultar nada, porque queremos que la gente esté tranquila, que no tenga ninguna preocupación, que se sienta correctamente en su vivienda. Es verdad que hay una sensibilidad especial en ese ámbito, sensibilidad que también tengo yo no por el ámbito solamente, sino por todos los temas de seguridad, sea el punto que sea en el que estemos trabajando, y repito, de los trabajadores y de las zonas de las áreas afectadas, de los vecinos afectados.

Decía él que estaba preocupado por el bajo porcentaje de afectaciones. Yo no lo he dicho, lo indica el informe. Dice también que va a haber alarmismo, eso es lo que pone el informe; pero dicho esto, no vamos a permitir que haya ansiedad entre los vecinos porque vamos a estar unidos a ellos, trabajando con ellos, al lado de ellos para darles todas las explicaciones y para tomar todas las medidas que hagan falta. Lo he dicho al principio de mi comparecencia, porque es nuestra voluntad inequívoca garantizar la mayor seguridad a los vecinos y solucionar cuanto antes los desperfectos causados. No me he escondido debajo de la mesa, lo he dicho y se va a hacer.

El señor Andreu hace una interpretación sobre las posibles causas y cita el problema de la sifonización. Francamente, cuando se le dice a la UPC, en la que creo que usted confía, (**El señor Andreu Domingo: Absolutamente.**) que son especialistas en esta materia, que hagan el estudio de las posibles causas, yo no le he apuntado ninguna línea, que investiguen ellos que son los expertos. En ningún punto del informe he visto que ellos digan que los problemas de la zona freática, de la capa freática, tienen que ver. No sé si el señor Ayala y el señor Andreu saben más que los técnicos de la Universidad Politécnica de Cataluña; lo digo porque están cuestionando un informe, que no es mi informe que no es el informe del presidente de ADIF, que no es el informe de ADIF, que es el informe de la UPC que ha señalado que esas son las causas. Y lo que digan ustedes, las causas y las medidas correctoras que quepa aplicar para solventar los problemas las vamos a aplicar nosotros. Y si me dice: hay un tema piezométrico, muy bien,

pero quiero decirle algo que he dicho y he repetido. Vamos a ver, aparte del informe de la UPC, la ACA, con la que he firmado un convenio, está trabajando en el tema de verificación, de comprobación de los niveles freáticos. Metall, la agrupación que hay del bajo Llobregat, están trabajando también en este tema. La DIA estimó, estipuló que se hicieron 17 planteamientos piezométricos, que se han hecho. Que digo que se han ampliado por la propia ACA hasta donde han querido ellos. ¿Cuántos, 19? Diecinueve ¿190? Los que quieran ustedes. Si hemos firmado un convenio que tiene un coste o que tiene una asignación económica importante para que trabajen en ese tema. ¿Pero yo cómo puedo permitir que una obra se pueda hacer, primero, afectando a los niveles freáticos, en una zona donde, se ha dicho antes que figura en el informe, a 4 ó 5 metros, a 3 ó 4 metros está la capa freática? ¿Cómo puedo yo mirar para otro lado? Lo que digan los expertos. Estamos haciendo lo que dice la ACA, lo que dice Metall y lo que decía la DIA con instrumentaciones permanentes en ese sentido. Tomaremos, lo he contado también, las medidas que determine la UPC en relación también al tema éste.

Estamos haciendo un seguimiento exhaustivo, por tanto, si la Universidad hubiera entendido que ese era el tema lo habría dicho, entiendo que lo habría dicho, ellos no han dicho que sea debido a esto. Yo me he limitado a contarles, señorías, lo que el informe contempla. Yo no he quitado nada, ni he puesto ni he quitado, he dejado el tema como estaba. He dicho lo que dicen ellos. Si ustedes creen, porque saben más de ese tema que la propia UPC que hay otras razones, pues no sé, a lo mejor hay que plantearle a la UPC que investigue en esta línea por si han cometido un error y han hecho una imputación de causa distinta de la real.

Dice el señor Andreu: había grietas previas y entre diciembre de 2006 y enero de 2007 aparecen grietas nuevas en la categoría de que no revisten gravedad. Antes no he hecho valoraciones, no he valorado nada, he dicho lo que dicen los técnicos y lo he dicho en sus palabras, no he manifestado ninguna cosa distinta.

Con relación al tema del método, etcétera, del nuevo túnel, afectación en patologías y demás, claramente, también lo he dicho en la comparecencia. La UPC hace una propuesta de medidas correctoras, que sin cuestionar el procedimiento que había establecido lo que hacen es fijar medidas de mejoras, medidas de adicionalidad, y ADIF va a hacer que se tomen todas esas medidas, todas. Si eso genera una mayor seguridad y una mayor tranquilidad, ADIF va a exigir que se tomen todas las medidas, todas. En aras a que efectivamente, si eso contribuye a que haya una mejora en la construcción de las pantallas que queda por hacer, lo vamos a hacer, evidentemente. Somos conscientes y compartimos los criterios de que la seguridad es un valor supremo y en la obra pública más. En zonas cercanas a donde viven personas, ciudadanos, vecinos, no puedes crearles más molestias que las obras, que siempre las tienen. Y nos gustaría a todos en todo momento hacer esas obras virtuales que no molestan a nadie, pero las obras generan siempre molestias,

lamentablemente es así; tratamos de minimizarlas, de acotarlas, de reducirlas, de paliarlas, pero hay molestias. Entonces, además de las molestias que se generan a los vecinos no podemos añadir zozobra, incertidumbre, porque no puede ser y no estamos en esa línea. Vamos a hacer todo lo que haga falta para que, si existe esa incertidumbre, esa zozobra, desaparezca. Como digo, tomaremos todas las medidas que hagan falta, todas las que se han determinado por los expertos y aquellas otras que entendamos convenientes porque así lo determinen los propios técnicos de ADIF, así lo determinen los expertos externos o así se acuerde con la propia corporación o corporaciones municipales o con los propios vecinos.

Señor Ayala, le pido disculpas por si he repetido algunas cosas, pero algunas interpretaciones que hace de mis explicaciones no se ajustan a lo que yo había dicho, lo cual me reafirma en que posiblemente no me explico bien y por eso repito; no es que usted no entienda bien, es que yo no repito bien, porque he visto que incluso repitiendo usted ha hecho algunas afirmaciones, algunas preguntas que no se corresponden con lo que yo he dicho o yo al menos no las he entendido de ese modo.

Yo no es que quiera hacer un discurso para transmitir tranquilidad, es que estamos tomando todas las medidas para que la gente esté tranquila, es que tiene que ser así. Pero eso, señorías, es una obligación de ustedes, de nosotros, de todos y es una responsabilidad que tenemos también en nuestro ámbito, no crear zozobras. No crear zozobras no significa callar, no significa hacer procedimientos o cosas opacas de las que no se entere nadie, significa poner las cosas en su verdadera dimensión y algunas veces uno, créame, señoría, que sufre un poco cuando ve algunos números que se montan en torno a esto como estar ahí en la foto metiendo la mano en una grieta de un tapial, que no de una casa, para ver que se hundía el mundo también en El Prat. Y eso no es transmitir tranquilidad, y esa obligación es una obligación de todos, de todos como responsables que somos en los diferentes ámbitos. Ustedes tienen responsabilidades de gobierno, han tenido responsabilidad de gobierno y tendrán responsabilidad de gobierno y creo que eso es una labor que hay que hacer. Yo no trato de transmitir tranquilidad, trato de contar las cosas como son, cómo las hacemos y las estamos haciendo para que la gente tenga también tranquilidad, no puede haber zozobra en este tema.

Dice que no se paralizaron las obras porque no lo hubiera entendido la ciudadanía y tal, que la grieta es culpa del trazado y que si ustedes lo proyectan pueden hacer lo que quieran. Hombre, a mí también me sorprende y se lo voy a decir, su representante para el ayuntamiento está defendiendo ahora, después de lo acordado, que vaya el AVE por el litoral y el de CiU que vaya el AVE por el interior, y no sé si es para animar la ceremonia de la confusión o para decir que no hagamos el AVE. Estamos trabajando para cumplir el objetivo de que el AVE llegue a Barcelona cuanto antes. Evidentemente cuando estaba el trazado definido eso limita

también los proyectos porque, si hay que obviar un tema determinado, eso no se obvia con un proyecto, se obvia cambiando el trazado y un proyecto no cambia el trazado, desarrolla el trazado. Y yo creo que nuestra única obra en terminar no es la obra de Málaga, señoría. Ayer calamos un túnel, que es el último que queda por calar, perdón, no es el último porque de los dos tubos el segundo se cala la semana que viene en San Pedro, en Miraflores. Sí, pero ¿cómo dejaron ustedes el tema éste, ya que me da pie para que lo diga? Porque ¿cómo hicieron los proyectos, cómo dejaron el tema, qué clase de contratación hicieron? ¿Cómo lo hicieron? Y ahí claramente estamos trabajando en Madrid, Segovia y Valladolid, evidentemente, y también en Valencia. Pero ustedes en Valencia dejaron la obra ejecutada al 1.56 por ciento y Málaga al 46 por ciento; fíjese que contradicción. Evidentemente, llegamos a final de año en las tres líneas, estamos trabajando no en Barcelona, en Barcelona, en Segovia, en Valladolid y también en Málaga. Y no tenemos mucha prisa ni hemos perdido tiempo ninguno, el tiempo lo perdieron ustedes. ¿Es que cada día hacemos un borrón y cuenta nueva y el pasado lo tiramos a la basura? No, el tiempo lo perdieron ustedes de la forma que lo perdieron, que en 2004, según su anterior ministro, estaríamos en Barcelona. Eso está escrito, está en la hemeroteca, luego lo retiraron. En 2004 en Barcelona. ¿Cómo había que llegar a Barcelona en 2004, de qué manera? ¿Con lo que tenían hecho? No, hombre. Estamos trabajando con seriedad, con rigor y no con muchas prisas. Estamos trabajando para cumplir los plazos. Y dice usted: hombre, si no hubierais perdido el tiempo, estaríais llegando ya a Barcelona. A lo mejor olvida que a los plazos que usted ha contado, que son correctos, hay que sumarle luego un tema que se llama superestructura, instalaciones, señalización, seguridad, prueba de explotación, todo eso hay que sumarlo, que el plazo ese es de la plataforma, para que nos enteremos.

Lo del nivel freático ya se lo he dicho. La UPC ha dicho esto, yo respeto lo que dicen ellos porque les tengo la máxima consideración como expertos. Si hubieran dicho otra cosa lo habría respetado exactamente igual. No he sido yo el que haya pedido que digan una cosa o que digan la contraria.

Dice: los vecinos se quejan por vicio. No, los vecinos se quejan porque tienen ahí una fisura y yo lo he dicho aquí. Yo no he negado que haya ese tema en ningún momento y he dicho que vamos a trabajar y vamos a seguir trabajando en las analizadas y en las no analizadas para llegar hasta donde haga falta. Se han analizado, efectivamente 412, lo he dicho antes, pero son las que han determinado los expertos que están haciendo el estudio, y he dicho: si mañana hay que ampliar el perímetro de la investigación se hará hasta donde haga falta. Si el ayuntamiento, los vecinos, con los que hay una comisión creada, como he dicho, determinan que se amplíe el perímetro de investigación, lo vamos a hacer sin ningún problema. Si lo que queremos es que la gente esté tranquila, que la gente esté segura, que no haya zozobra ninguna y que la gente pueda entrar en su domi-

cilio con total tranquilidad y no estén pensando que hay una obra al lado, que le va a beneficiar sin ninguna duda, pero que ellos están en una vivienda en la que quieren, como es natural, seguir viviendo con tranquilidad y con seguridad y se la vamos a dar nosotros, señoría.

Dice: hay que dar más explicaciones. Yo creo que es verdad que por muchas explicaciones que demos siempre podemos dar más explicaciones y las vamos a seguir dando, en esta Cámara, a los vecinos, a los alcaldes, a todos los agentes sociales que hagan falta para que efectivamente estemos trabajando en un ámbito de tranquilidad y podamos cumplir también con la ejecución de la obra en curso sin que genere eso mayores distorsiones ni para los vecinos ni para nadie.

Finalmente, al planteamiento que hacía la señora diputada del PSC-PSOE, claramente lo he dicho en mi exposición y lo he vuelto a repetir: para nosotros es fundamental la seguridad como un valor supremo. La seguridad en las obras para los trabajadores que están en ellas, la seguridad en el entorno y la seguridad de las personas que están en el entorno de las obras que realizamos; eso es fundamental. Y se hace en los estudios previos, haciendo estudios geotécnicos que permitan determinar con toda rotundidad lo que está pasando, y ahí quiero indicar que el año pasado, justamente cuando aprobamos el plan estratégico de la compañía y por iniciativa mía, se creó un gabinete de geotecnia, un gabinete específico de geotecnia para que refuerce los estudios que se realizan previamente a las obras, porque entendemos que eso es un elemento fundamental, fundamental para el desarrollo de la obra, fundamental para el entorno de la obra y fundamental también, sin ninguna duda, para los trabajadores que están presentes en la obra, que no podemos olvidarles. A veces parece que la seguridad está únicamente en una dirección, pero lo está también obviamente y en primer lugar en la de personas que están trabajando en el seno de la obra. En el proyecto constructivo, analizando con toda rotundidad el tema de cimentaciones, de hidrología, de estructuras, hemos recurrido, que lo hacemos permanentemente cuando tenemos algún problema de alguna magnitud, a los expertos externos, a todas las universidades, Santander, Madrid, Valencia, Cataluña o al extranjero, a todas las universidades donde hay gente que sabemos que de eso saben más que nadie para que nos den soluciones para adoptarlas, estamos en un proceso continuo de interacción en ese sentido porque, como digo, eso nos preocupa. El propio Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos tiene encomendada la revisión de los proyectos para mayor tranquilidad nuestra y para que ellos también, si ven alguna cuestión, la puedan plantear. Pero también he creado en este año pasado, dentro de ADIF —no existía en el GIF—, un gabinete de supervisión de proyecto interno que está dedicado a reforzar justamente esa labor porque nos preocupa enormemente. Lo contemplan los pliegos de cláusulas administrativas y en los pliegos de condiciones de los propios contratos se contemplan los controles de seguridad que hay que establecer en el tema de las obras, y cuando se trata de obras

singulares, llámese túneles o llámese el paso por zonas urbanas, esas medidas se intensifican. Hemos establecido que en todos los túneles al avance de la excavación va precedido de análisis geotécnicos, porque las geotecnias previas tienen el valor que tienen, y ahí lo que estamos haciendo es que los geólogos verifican por delante, sea túnel en mina, con tuneladora, van verificando y van testando el estado del terreno para trabajar con mayor seguridad. He dicho en mi comparecencia que hemos cerrado un acuerdo con el Instituto Geológico Minero, que está colaborando con nosotros de una forma continua en múltiples temas, también para reforzar ese que es un ámbito que afecta directamente a la seguridad.

En relación a las obras de El Prat, se han tomado múltiples medidas, en la fase previa, en la fase de ejecución y en este momento las recomendaciones del informe que ha generado, que ha hecho la Universidad Politécnica, obviamente las vamos a seguir; han modelizado cuál tiene que ser el futuro de la actuación teniendo en cuenta las actuaciones pasadas y vamos a seguir sus prescripciones y cualquier otra que puedan ellos determinar, porque van a seguir trabajando con nosotros, mejorando si hace falta este modelo que han dado y todo en aras a minimizar los posibles efectos, las posibles afecciones derivadas de la seguridad y por encima de todo es salvaguardar, sin ninguna duda, la seguridad de los vecinos y por supuesto la seguridad de los trabajadores.

— **LOS PROBLEMAS DEL PROYECTO DE OBRAS DEL TRAMO VEDRA-BOQUEIXÓN DEL AVE SANTIAGO-OURENSE EN RELACIÓN CON LA MINA DE CUARZO DE SERRABAL, Y SOLUCIONES AL RESPECTO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 212/001499.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la segunda comparecencia, solicitada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa a los problemas del proyecto de obras del tramo Vedra-Boqueixón del AVE Santiago-Ourense en relación con la mina de cuarzo de Serrabal y la solución al respecto.

El señor **PRESIDENTE DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (González Marín): Voy a pasar a explicar, a petición del Grupo Parlamentario Mixto-BNG las circunstancias en las que se encuentra el tramo Vedra-Boqueixón de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, especialmente en la relación de esta actuación con la mina de cuarzo de Serrabal, que está explotada, como conocen SS.SS., en régimen de concesión administrativa por la mercantil Ramsa.

En primer lugar, a riesgo de cansarles con la procesión de fechas, he de describirle cómo y en qué fecha se tramitó y aprobó toda la planificación de esta línea en general y concretamente del tramo Silleda-Dornelas-

Vedra-Boqueixón. El 24 de noviembre de 2001 la Dirección General de Ferrocarriles sometió a información pública el estudio informativo del proyecto del acceso ferroviario a Galicia, concretamente el denominado eje Ourense-Santiago. El 20 de diciembre de 2002 el Consejo de Ministros encomendó a GIF la construcción y administración del tramo Ourense-Santiago de esta línea de alta velocidad a Galicia. En marzo de 2003, el día 17, se dicta resolución de la Secretaría General de Medioambiente, por la que formula la declaración de impacto ambiental, como el nombre del estudio informativo del proyecto del acceso ferroviario a Galicia, eje Ourense-Santiago.

Sobre la alternativa C, que es la que propone para su ejecución la Dirección General de Ferrocarriles en el estudio informativo (porque había otras opciones, las llamadas opción A y opción B, que no consideró en aquel momento el Ministerio de Fomento como admisibles para una línea de alta velocidad), sobre la opción C, decía, este mismo organismo, la Dirección General de Ferrocarriles en aquel momento propone algunas modificaciones, consecuencia del proceso de información pública al que se había sometido el proyecto; entre las cuales se incluye una variante de trazado en la zona de la concesión minera Serrabal, que preservaría la mina de afecciones. Esta variante o alternativa de trazado la Dirección General de Ferrocarriles la desestima posteriormente mediante un escrito que manda el director general de Ferrocarriles al director general de Calidad y Evaluación Medioambiental del Ministerio de Medioambiente el 24 de enero de 2003, se estudia una variante y cuando se somete la variante a estudio hay un escrito, como he dicho, del director de Ferrocarriles en el que dicen que no se estudia. Literalmente decía: La Dirección General de Ferrocarriles ha optado por desaconsejar la nueva variante y por tanto volver a proponer el trazado sometido a información pública en lo que se refiere a este asunto. Como consecuencia de esta negativa de la Dirección General de Ferrocarriles a considerar la alternativa propuesta, obviamente, la declaración de impacto ambiental ni siquiera la estudió. El 25 de abril de 2003 la Secretaría de Estado de Infraestructuras aprueba el expediente de información pública oficial y definitivamente el estudio informativo del proyecto del acceso ferroviario a Galicia en el eje Ourense-Santiago. La empresa Ramsa, la concesionaria de la explotación minera de Serrabal, interpuso en ese momento un recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional contra esta resolución.

El 19 de noviembre de 2003 la Secretaría de Estado de Infraestructuras aprueba el proyecto básico de plataformas en sus tramos Vedra-Boqueixón, que es el que estamos analizando en relación a la mina de Serrabal. Dos semanas más tarde, el 2 de diciembre, se aprueba el proyecto básico de plataforma del subtramo, del anterior, de Silleda-Dornelas-Vedra.

El 27 de febrero de 2004 el GIF adjudica por el procedimiento de concurso de proyecto y obra la construcción de la plataforma del tramo Silleda-Dornelas-Vedra-

Boqueixón por un importe de 127 millones de euros. Tras la aprobación del proyecto constructivo se inician las obras en este tramo. El proyecto fue aprobado el 12 de julio de 2006. En los Presupuestos Generales del Estado, como conocen SS.SS., y en el propio contrato programa suscrito entre ADIF y el Estado, aprobado por el Consejo de Ministros el 26 de enero y firmado el 16 de febrero, se establece específicamente que la responsabilidad sobre la gestión de esta línea, de Ourense-Santiago, corresponde a la Seitt y ADIF se limitará, de acuerdo con esta resolución, a ejecutar las obras para esta sociedad.

Hay un tema que sí saben SS.SS. pero voy a recordarlo: la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, establece claramente que corresponde al Ministerio de Fomento planificar las infraestructuras ferroviarias que integran la ley general. ADIF es responsable de la ejecución material de las obras, según la planificación y los proyectos básicos que aprueba el Ministerio de Fomento. No es competente, por tanto, para tomar decisiones en este tramo ni por supuesto sobre eventuales cambios de trazado, que evidentemente corresponderían al titular de la infraestructura. Quiero resaltar —y termino— que la voluntad del Gobierno es firme en cuanto a finalizar cuanto antes esta obra, evidentemente con las mínimas afecciones medioambientales, sin afectar al tejido económico gallego, sino para reforzarlo y consolidarlo y hacer realidad cuanto antes la llegada de la alta velocidad a Galicia.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra en primer lugar el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, señor Rodríguez

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Comenzaré por hacer una pequeña aclaración, que creo que es sustancial cuando se trata de este tipo de temas. Desde luego, no está en el ánimo del Bloque Nacionalista Galego utilizar cualquier situación de carácter conflictivo y mucho menos cualquier situación compleja o difícil por los protagonistas sociales que tiene para crear un debate político con un objetivo puramente de desgastar o buscar más contradicciones al propio Gobierno.

Creo que de su propia exposición, que fue muy sucinta y nada aclaratoria, se deduce que cuando menos el tramo Vedra-Boqueixón está sometido a algún tipo de tensiones que se evidenciaron incluso en la etapa del Partido Popular, primero aceptando algunas modificaciones a la alternativa que usted modificó, que denominó C, precisamente para favorecer lo que serían los intereses del propietario de la mina de Serrabal, y después desestimando ese tipo de modificaciones, también en la etapa del Partido Popular. Con lo cual, llegamos al Gobierno del Partido Socialista y estamos con un proyecto efectivamente aprobado en la etapa anterior pero que no se acaban de superar los conflictos, las presiones y los problemas que se evidenciaron también con el Gobierno anterior. Digo todo esto porque es muy importante que, desde nuestro punto de vista, colaboremos todos a que

el conflicto o el problema pueda ser solucionado. Sin embargo, consideramos que la mejor forma de solucionarlo no es pasarle la patata caliente a otro organismo público o esperar a ver si el tiempo amortece el conflicto o simplemente alguien unilateralmente carga con lo que su ejecución tenga de negativo socialmente por un lado o por otro.

En este aspecto, señor presidente de ADIF, está claro que la obra en ese tramo está, desde luego, paralizada y es evidente que si no le damos una solución pues va a haber un retraso de la obra. Sería grave que este retraso se produjese aplicando después al final un diseño que estaba ya perfectamente asumido en la última etapa del Partido Popular, aunque no llevado a la práctica, y que el Partido Socialista parece también asumir. Todos vamos a coincidir en que el tramo debe construirse cuanto antes, que es vital para Galicia todo el mundo lo compartimos, que es el tramo troncal del acceso, el único tramo de AVE que tenemos en Galicia propiamente también lo compartimos; ahora, en la situación actual no creo que sea bueno ocultar los problemas.

Primer problema. Creo que cuando el Gobierno del Partido Popular acabó desestimando las modificaciones que él mismo inicialmente aceptaba fue simplemente aceptar la alternativa C, que era una alternativa que no perjudicaba a los núcleos poblados. Para que haya claridad desde el comienzo tengo que decir que como diputado yo participé en asambleas vecinales, como participaron otros cargos de otros partidos políticos defendiendo los intereses de los vecinos. Por lo tanto, no tengo ningún inconveniente en reconocer que, desde luego, hubo un compromiso por el Bloque Nacionalista Galego a favor de los vecinos frente a las pretensiones de Ramsa con esa modificación, y a ese pacto yo continué fiel. Sin embargo, a partir sobre todo de los sucesos del cambio de Gobierno, aparece ya de una forma mucho más nítida, mucho más definida, no solamente la presión de Ramsa como empresa, cosa que habría que discutir, está claro que no se puede acreditar que un tramo de 80 kilómetros cueste 1.800 millones de euros, creo que ahí tiene que ir contemplado lo que es la indemnización por la afectación que pueda sufrir la mina, pero aparece un nuevo elemento, no sé si inducido o prácticamente generado espontáneamente o por presiones indirectas, bajo amenaza de que se puedan perder los puestos de trabajo, que el comité de empresa empieza también una serie de movilizaciones haciendo valer su criterio de que la expropiación afectaría a los puestos de trabajo, que así se lo comunican desde la empresa y que además incluso, para que se vea cómo se las gasta aquí el personal, que incluso la responsabilidad de que la modificación en concreto no se haga, que ya estaba del año 2003 y después fue rectificada, es responsabilidad de un diputado del BNG. Bueno, creo que nadie puede creer que un diputado del BNG tenga tanto poder y desde luego no es él el origen de un proceso que usted enunció con toda claridad y que, en todo caso, está ahí.

Yo lo que le quiero decir también con entera claridad es que si realmente es cierto que se pueden poner en

peligro los puestos de trabajo, no solamente los intereses del señor Villar Mir. Nosotros no tenemos ningún inconveniente en que se haga la verificación oportuna siempre que compagine intereses de los vecinos, intereses de los trabajadores y un tercer elemento: que las obras no conlleven un retraso que las hagan problemáticas, también desde el punto de vista del horizonte temporal. Un retraso de un año sería asumible en el horizonte temporal deseable, más creo que sería un problema porque nosotros mismos estaríamos poniendo piedras sobre la continuidad del proyecto de alta velocidad de Ourense-Lubián y Lubián-Medina del Campo. Sería interesante, por lo tanto, que la Administración pública enunciase en todo caso, de forma que no tiene por qué ser tampoco una enunciación de propaganda política o ni siquiera una enunciación inmediata, pero sí lo más próxima posible a este día, con todos los partidos políticos que tienen representación en el Parlamento de Galicia y con nosotros mismos, qué solución puede darle a este problema, si es que ya se ve con cierta presión o cierta perplejidad para saber qué opción tomar. En todo caso, le vuelvo a repetir, la peor opción es el silencio y ver solamente quién carga con las consecuencias de una actuación o simplemente no ha actuado es caer en lo que se quiere evitar. Por eso, a mí me gustaría que, si no puede hoy pero sí cuanto antes, incluso con los responsables políticos del Gobierno de Galicia, en particular con la Consellería de Ordenación del Territorio, clarifiquen ustedes los problemas porque, le vuelvo a repetir, creo que no es de recibo que se desvíen las responsabilidades a quien en todo caso lo único que busca es compartir responsablemente con la Administración una salida, no utilizar esto como un término de agravio o de acusación política porque es un tema que es difícil y problemático, pero para colaborar creo que también tenemos que participar de la información y poder saber si hay alguna solución a los intereses encontrados. Cuento usted con nosotros si es para buscar una solución al conflicto, una solución aceptable, y en todo caso, yo como reconozco que el Gobierno autonómico debe de ser respetado y tiene opinión en la ordenación del territorio, creo que cuanto antes sería bueno que clarificasen la situación por el bien de todos, por el bien de los vecinos, por la clarificación de los propios trabajadores. El interés del señor Villar Mir no lo tengo tampoco presente, excepto en una cuestión puramente legal, allá sabrá lo que se hace con la expropiación si es que hay que hacerla conforme a la ley y que no sea onerosa ni abusiva para las arcas del Estado, pero en todo caso, señor presidente, creo que no podemos mantener este nivel de pasividad o de circunspección ante el problema.

Espero que si usted puede hoy aclare algo sobre si ya se determinó el valor de la afectación de la explotación minera de Ramsa, si tiene algo claro sobre si en esa explotación, caso de verse afectada, se ponen en peligro los puestos de trabajo o solo es un problema de que el señor Villar Mir presiona para sacar más dinero, y si en todo caso en el tramo afectado aún quedan expropiaciones por hacer y a qué se debe ello y, por tanto, si quedan expropiaciones por pagar.

Una última pregunta. En el caso de que se fuera a una modificación para conjugar los intereses encontrados de los trabajadores y de la población de los núcleos rurales que allí existen, ¿se podría hacer una modificación exclusivamente del proyecto que se pasa a ejecución justo en ese tramo? ¿No condicionaría para nada al antecedente y al siguiente? ¿El resto de la línea no padecería por esta cuestión? Si puede responder ahora se lo agradecería. Vuelvo a repetir en plan constructivo, porque esto nos afecta a todos y la obra está asumida desde el punto de vista presupuestario, que a ver si conseguimos sacarla de este problema que para nosotros es un conflicto complejo pero que hay que afrontar.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Señor presidente del ADIF, qué desinterés ha mostrado usted esta mañana por este tema de Galicia, qué auténtico desinterés, que carencia de información, qué falta de preparación de esta comparecencia. ¿Por qué? ¿No merecen los afectados, los ciudadanos de Galicia, las exhaustivas explicaciones que, por ejemplo, usted ha dado para todos los temas anteriores? ¿Este es un tema menor? ¿Es que el encargo que tiene ADIF en esta materia es menos relevante? ¿Es que ADIF es un organismo que no tiene conexión con el Ministerio de Fomento, que no se habla con la ministra, con el secretario de Estado de Infraestructuras? ¿Es que la petición no lleva demasiado tiempo ya publicada en el Boletín Oficial de esta Cámara como para que ustedes traigan una respuesta? Porque no es una respuesta decir que no es competente el ADIF para tomar decisiones sobre el cambio de trazado. Usted sabe que aquí se viene a hablar sobre cómo solventar un problema que existe desde el año 2004 y que ustedes, por responsabilidades de gobierno, se ven obligados a actuar. Por tanto, poco vale la buena voluntad de los grupos parlamentarios aquí y en el Parlamento gallego para solucionarlo si ustedes no se ponen las pilas y se aplican a la tarea.

Este tema es importante, y lo es porque se inscribe este tramo dentro de un acceso a Galicia por alta velocidad que está en un plan de Estado, el Plan Galicia, aprobado en Consejo de Ministros. Es un encargo que el GIF primero y ahora ADIF tiene que ejecutar la línea de alta velocidad entre Ourense y Santiago. Cuando ustedes llegaron al poder, hoy hace tres años, su Gobierno, la Administración socialista no se encontró una línea sin actuar, como en otros casos; se encontró con que de los doce subtramos del proyecto diez estaban licitados y adjudicados y dos tenían solo licitado el proyecto. Por tanto, los temas estaban realmente avanzados pero ustedes no demostraron desde el primer momento ninguna voluntad de acelerarlo ni de cumplirlo. Le digo esto porque después de haber aprobado el día 22 de junio en el Congreso una moción por unanimidad que decía que la comunicación por alta velocidad ferroviaria entre Ourense y Santiago debería estar finalizada y en servicio en 2008, solo después de tres días de votar eso, la señora

ministra en el Senado dijo que iba a paralizar dos tramos de esta línea de alta velocidad Ourense y Santiago. Ahí comenzaron ya todas nuestras dudas sobre la fiabilidad de las intenciones de la Administración socialista. Vino después el año 2005 plagado de retrasos, de incumplimientos incluso, estuvo en alerta toda la sociedad gallega, todas las fuerzas políticas porque ustedes pensaron en deslicitar este tramo Silleda-Dornela-As Vedra y As Vedra-Boqueixón, menos mal que la presión política que se hizo desde todos lados fue importante y finalmente pudo continuar adelante. Lo cierto es que ustedes conocen el problema que existe en relación con este trazado a su paso por el concello de Boqueixón y afectando a la mina de Serrabal; lo saben desde 2004 y tienen que tomar decisiones porque tener poder y responsabilidades de gobierno es tomar decisiones. Hay que ejecutar esa obra y si quieren buscar solución a un problema planteado, ustedes hoy tienen suficiente receptividad en todas las fuerzas políticas que están representadas en el Parlamento gallego y también en las que de Galicia estamos hoy aquí hablando para encontrar una solución que se mueva dentro de la legalidad, como no puede ser menos, y que intente aunar voluntades. La sociedad, representada por los ayuntamientos afectados, por las asociaciones, por los sindicatos y por los partidos políticos, quiere que se encuentre una solución consensuada y que trate de cohonestar dos objetivos: primero, que la mina Serrabal pueda mantener su actividad de manera razonable y, segundo, que los vecinos del concello de Boqueixón vean afectadas sus propiedades lo menos posible. Y si esto implica que haya que reflexionar sobre ese trazado C que en su día fue propuesto desde la Dirección General de Ferrocarriles y que finalmente no fue aceptado, debe procederse de inmediato a tomar decisiones porque esto se sabe desde el año 2004 y no es de recibo que se continúe retrasando las obras. Hay que tomar decisiones, y esas decisiones las tiene que tomar en primer lugar el ADIF. Usted me dirá si no le corresponde al ADIF proponer al Ministerio de Fomento el cambio de trazado por razones técnicas, bien sea por estudios geológicos, constructivos o económicos. La propuesta debe salir de ustedes; me dirá algo al respecto, pero creo que debe salir de ustedes y proponer un nuevo trazado que intente compaginar esos objetivos. Nosotros entendemos que se puede hacer en un breve plazo de tiempo, sin excesivas dilaciones, aunque haya que publicar el cambio en el BOE, someterlo a información pública durante un plazo y hacer informes proponiendo soluciones; incluso tendrá que tener algún informe, cómo no lo va a tener, de impacto ambiental, una declaración de impacto ambiental que entendemos que no tiene por qué ser total sino que puede ser parcial. Es decir que si hay buena voluntad por parte de la Administración se pueden buscar soluciones rápidas y efectivas.

Me consta que en el Parlamento de Galicia existe un consenso entre las fuerzas políticas allí representadas, que el Gobierno de Galicia está también por la labor y nos hemos de aprestar a traducirlo en hechos. Y desde luego el Gobierno de España, la Administración de la

usted que forma parte tiene que mover ficha y tomar decisiones. No puede ser que venga hoy aquí, el 14 de marzo de 2007, a decir que ADIF se limitará a ejecutar las obras para la Seitt. Nos llamó mucho la atención que una obra que estaba gestionada por ustedes pasara en estos presupuestos a la Seitt; no nos gustó nada, no porque a priori consideremos que el que se haya creado esta sociedad y que a la misma se le encarguen obras sea negativo, pero sí que con los antecedentes parecía una muestra más de dilatar una obra que consideramos importante. Usted no puede escudarse en decir: No, ahora es la Seitt, nosotros trabajamos para la Seitt, me pagan para que ejecute las obras, yo no soy competente para tomar decisiones sobre el cambio de trazado. Justamente el Ministerio de Fomento si a alguien le tiene que pedir opinión sobre el cambio de trazado será a ADIF, que es el organismo encargado, y si no van a modificar el trazado y van a mantenerse en el aprobado díganlo expresamente y, en consecuencia, los demás tomaremos posición. Pero esta situación de indefinición —me callo, a mí no me toca, que sea otro el que se moje— creo que no es de recibo porque, entre otras cosas, según los compromisos que ustedes votan y ratifican constantemente en esta Cámara, tiene que estar operativo en 2008. Todo el mundo en Galicia sabe que eso es inviable, que es imposible, pero cada vez que lo sometemos aquí a debate el Gobierno socialista por medio de sus portavoces dice que sí. El Gobierno de Galicia, su presidente el señor Pérez Touriño dijo el otro día que estaría operativo en 2008 y nosotros sabemos que eso no es posible, pero menos posible será si no tomamos decisiones en los puntos negros que hay en este momento en el trayecto, y un punto negro de estos 82 kilómetros es este. Así que desde nuestro grupo parlamentario le decimos que asuman sus responsabilidades, que tomen decisiones y que sepan que las fuerzas políticas gallegas —y hablo por la que represento, el Partido Popular de Galicia— están por la labor de encontrar una solución que compagine los intereses de una explotación minera de cuarzo que tiene un material que luego se aprovecha para hacer silicio, que da mucho trabajo en fábricas de nuestra comunidad y crea muchos empleos, y que es interesante que esa explotación pueda seguir funcionando con cierta normalidad, y los intereses legítimos de unos vecinos que han de verse afectados lo menos posible por unas obras que son muy necesarias para el conjunto de Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: Señor González, puede contestar a los dos representantes que han intervenido.

El señor **PRESIDENTE DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (González Marín): Al señor Rodríguez he de decirle que la línea Ourense-Santiago está en curso y claramente —respondo también al señor Delgado— no hay falta de interés hacia Galicia en absoluto, todo lo contrario. Nuestra preocupación es que los temas avancen rápidamente y se acabe de una vez por todas la

marginación a la que Galicia ha sido sometida también en la línea de alta velocidad.

El señor Rodríguez plantea que se analice cuanto antes la solución al problema y que se vea cómo buscar una salida de manera que genere el avance en esta zona de la obra con la máxima prontitud. Claramente estamos y apoyaremos siempre cualquier solución de consenso que surja del Parlamento de Galicia, como no podría ser de otro modo, en respeto de la soberanía popular. Vamos a estar en esa línea, sin duda, y cuando se plantee vamos a ser proactivos en esas soluciones, porque lo que queremos es que esta línea se acabe con la máxima prontitud y al mismo tiempo se consiga, como no podía ser menos, el respeto a los trabajadores, el respeto al empleo, el respeto al tejido productivo de Galicia y, en definitiva, que permita también que esa línea que tanto esperan los ciudadanos de Galicia se concluya con la máxima rapidez y prontitud. Vamos ser absolutamente proactivos a la propuesta que se formule porque nuestro interés, el interés del Ministerio de Fomento, el interés del Gobierno es que esta línea se acabe cuanto antes, se empiece a explotar cuanto antes y que los ciudadanos de Galicia gocen de una línea de alta velocidad también cuanto antes. Me pregunta que si la modificación que en su caso cabría hacer modificaría los tramos adyacentes. Habría que ver cuál es exactamente el contenido de esa modificación y habría que estudiarlo. No sabría dar una respuesta porque si lo hiciera no estaría haciendo una actuación de rigor. Habrá que ver la propuesta de modificación que eventualmente se acordara para analizar si afecta o no a los tramos adyacentes.

El señor Delgado plantea la falta de interés. En absoluto, señoría. Este Gobierno no tiene falta de interés en Galicia, todo lo contrario; tiene todo el interés en que los ciudadanos gallegos gocen cuanto antes de unas infraestructuras que no han tenido, unas infraestructuras de primer nivel también en el ámbito de la alta velocidad. Dice que cuando dejaron el Gobierno estaba todo resuelto. Parece eso pero no es así. La inversión realizada en la línea el día 1 de abril de 2004 era de 4,9 millones de euros, el 0,27 por ciento del coste de la línea, es decir que dejaron la línea para empezar los trenes a circular. En 16 meses, que es el tiempo que media entre la encomienda que le hacen al GIF el 20 de diciembre de 2002 y la fecha que he dicho antes habían invertido a un ritmo de 310.000 euros al mes. A ese ritmo no sé cuando habrían acabado la obra. A 28 de febrero de este año se han invertido 361 millones de euros en obras, lo que significa el 19,6 por ciento de ejecución de la línea. En 35 meses se han invertido 356 millones en obras, o sea, 10,2 millones de euros al mes frente a 0,3 millones de euros al mes. El ritmo inversor, que es un cociente muy simple, es 32,8 veces superior, nada más. Ese es el interés que tienen ustedes en Galicia. La obra es de una complejidad constructiva muy importante, lo saben sus señorías, porque tiene 35 viaductos que es el 24 por ciento de la longitud de la línea y 31 túneles que es el 34 por ciento de la longitud. Entre el 16 de febrero de 2004 y el 31 de marzo de 2004, mediante el procedimiento de

proyecto y obra, habían adjudicado la mayor parte del trazado de los 82 kilómetros. A 1 de abril el grado de avance en la redacción de los proyectos era prácticamente inapreciable. Dice que cuando llega la ministra tira para atrás el único contrato que no estaba adjudicado. Se adjudicó el 24 de septiembre de 2004 y ese proyecto concretamente no va más retrasado que el resto de los proyectos. Al final ha habido que trabajar de forma denodada en tener unos proyectos que sean constructivos. Hoy están en obra los nueve tramos que componen Ourense-Santiago. Se están redactando los proyectos básicos del acceso de la línea a Santiago de Compostela, que son cuatro kilómetros y que incluye la conexión con el eje atlántico, y del acceso de la línea a Ourense, 1,5 kilómetros, que es la fase final del proyecto, y las dos estaciones de Ourense y Santiago están en fase de planificación. Hemos trabajado y estamos trabajando por Galicia y para Galicia en este ámbito con mucha más rotundidad que lo hicieron ustedes.

Paso a lo que me ha comentado de conseguir aunar voluntades. Sin ninguna duda vamos a trabajar en esa línea; he comentado antes al señor Rodríguez que vamos a trabajar en esa línea. También es verdad que ustedes, cuando aceptan la solución C y con un escrito al director de Ferrocarriles retiran la solución alternativa empezaron a generar el problema que ahora están alimentado de nuevo; son ustedes los que hacen este problema. Termino diciendo que si hay un consenso en el Parlamento gallego de los partidos de su arco parlamentario que están por una solución, la que sea, y esta es consensuada, no le quepa la menor duda de que vamos a apoyarla, vamos a ser proactivos en ese tema porque nos preocupa lo que he dicho antes, terminar esa línea y ponerla en explotación cuanto antes, que los ciudadanos gallegos de una vez por todas vean que hay alta velocidad y estamos cercanos a llegar a la alta velocidad. En ese sentido el ADIF ha adjudicado el mes pasado el enlace entre Olmedo y Medina, un primer tramo —lo que puede hacer el ADIF lo está haciendo— que enlazaría con Medina-Lubián-Ourense en esa misma línea. Estamos trabajando para acabar cuanto antes esa obra, para finalizarla, a fin de que Galicia perciba que va a tener alta velocidad cuanto antes porque lo merecen los ciudadanos gallegos. Pero eso no empece para nada que si el Parlamento gallego consigue consensuadamente una propuesta, un acuerdo del tipo que sea, vamos a apoyarlo

para evitar dilaciones y que se pueda avanzar rápidamente en la obra, y por encima de todo respetando a los trabajadores, respetando al tejido productivo de Galicia y sabiendo y conociendo que hay que trabajar todas las administraciones en pro justamente de consolidar ese tejido productivo de la forma más potente posible. En ello nos van encontrar a nosotros, van a tener un apoyo sin fisuras, señorías. **(El señor Rodríguez Sánchez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Saben SS.SS. que no es habitual un segundo turno en las comparecencias.

El señor **DELGADO ARCE**: Hemos consumido menos tiempo en la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: La dimensión no la establece el presidente. Antes han intervenido siete grupos y ahora solo dos.

El señor **DELGADO ARCE**: Es obvio que hemos consumido menos tiempo. Pedimos unos minutos.

El señor **PRESIDENTE**: Ya, pero no es habitual en las comparecencias y no quiero generar un precedente que mañana me establezca una obligación. Además, creo que el debate está suficientemente sustanciado.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Por qué cree que pedimos un minuto, por un capricho nuestro?

El señor **PRESIDENTE**: No, no es un capricho de ustedes, yo nunca me atrevo a hacer juicios de valor de ese tenor, señor Delgado. Digo simplemente que está establecido un orden del día con las comparecencias, que el segundo turno es de exclusiva potestad del presidente y yo, salvo que lo hayamos pactado con los portavoces, no lo concedo.

El señor **DELGADO ARCE**: Pues que conste mi protesta por esta falta de equidad.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien.
Se levanta la sesión.

Era la una y cincuenta y cinco minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

