



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2007

VIII Legislatura

Núm. 956

## FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 58

celebrada el miércoles, 28 de noviembre de 2007

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Preguntas:

- De la señora Castro Masaveu (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre situación del proyecto de inversión número 2006 17 09 0608, relativo a plan director de los monumentos del prerrománico asturiano (Asturias), recogido en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2006, correspondientes al Ministerio de Vivienda, sección 27, dentro del programa 261 0, «Ordenación y fomento de la edificación» (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/77768). (Número de expediente 181/003424.) ..... 3
- Del señor Tardà i Coma (Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana) (ERC), sobre previsión por el Ministerio de Fomento de ordenar a las compañías que operan en el aeropuerto

de Barcelona-El Prat que se eliminen progresivamente los aviones ruidosos (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/86271). (Número de expediente 181/003374.) .....	3
<b>Del señor Bardisa Jordá (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre:</b>	
— Previsiones acerca de la construcción de un apeadero de Renfe en el barrio de La Tenería, en Pinto (Madrid), así como del desdoblamiento de la 3. <sup>a</sup> y 4. <sup>a</sup> vía (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/114192). (Número de expediente 181/003531.) .....	4
— Previsiones del Ministerio de Fomento acerca de apoyar la propuesta del Ayuntamiento de Valdemoro (Madrid), de soterrar la autovía A-4 a su paso por el municipio (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/120866). (Número de expediente 181/003532.) .....	5
— Núcleos urbanos por los que pasa directamente, sin dividirlos, la autovía A-4, desde Madrid a Sevilla (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/120868). (Número de expediente 181/003533.) .....	6
— Previsiones del Ministerio de Fomento acerca de impulsar algún convenio con el Ayuntamiento de Leganés y la Comunidad de Madrid para el soterramiento de las vías del tren a su paso por el citado municipio (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/120869). (Número de expediente 181/003534.) .....	7
— Previsiones acerca de construir una estación del AVE en el aeropuerto de Madrid-Barajas (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/121106). (Número de expediente 181/003535.) .....	8
— Del señor Delgado Arce (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre mantenimiento por el Gobierno de que las obras de alta velocidad ferroviaria entre Lubián y Ourense finalizarán en el año 2009, cuando aún no tiene emitida la declaración de impacto ambiental. (Número de expediente 181/001994.) .....	9
— Del señor Ramón Torres (Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana) (ERC), sobre opinión del Gobierno acerca de la suficiencia del nivel inversor que desarrolla en Lleida. (Número de expediente 181/003202.) .....	11
— Del señor Fernández de Mesa Díaz del Río (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre provisiones del Gobierno para la construcción del acceso por ferrocarril al puerto exterior de Ferrol (A Coruña). (Número de expediente 181/003234.) .....	14
— Del señor Campoy Suárez (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre provisiones sobre el corredor ferroviario del Mediterráneo entre Andalucía, Murcia, Comunitat Valenciana, Cataluña y conexión hacia Francia. (Número de expediente 181/003496.) .....	15
— Del señor Rodríguez Sánchez (Grupo Parlamentario Mixto), sobre planificación y diseño de las mejoras en los servicios ferroviarios de larga distancia, con origen y destino Galicia, para el primer semestre de 2008, aprovechando los itinerarios de alta velocidad que se pondrán en funcionamiento desde finales de 2007. (Número de expediente 181/003624.) .....	18

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

**PREGUNTAS:**

— **DE LA SEÑORA CASTRO MASAVEU (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO) SOBRE SITUACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN NÚMERO 2006 1709 0608, RELATIVO A PLAN DIRECTOR DE LOS MONUMENTOS DEL PRERROMÁNICO ASTURIANO (ASTURIAS), RECOGIDO EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2006, CORRESPONDIENTES AL MINISTERIO DE VIVIENDA, SECCIÓN 27, DENTRO DEL PROGRAMA 261.0 «ORDENACIÓN Y FOMENTO DE LA EDIFICACIÓN» (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/77768). (Número de expediente 181/003424.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados, vamos a comenzar el orden del día. Como saben SS.SS., la primera pregunta, consecuencia de transformación de pregunta escrita en oral de la señora Castro Masaveu, ha sido retirada.

— **DEL SEÑOR TARDÀ I COMA (GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA) SOBRE PREVISIÓN POR EL MINISTERIO DE FOMENTO DE ORDENAR A LAS COMPAÑÍAS QUE OPERAN EN EL AEROPUERTO DE BARCELONA-EL PRAT QUE SE ELIMINEN PROGRESIVAMENTE LOS AVIONES RUIDOSOS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/86271). (Número de expediente 181/003374.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura con el número 2, formulada por el señor Tardà i Coma. Señor Andreu, ¿va usted a formular la pregunta de su compañero?

El señor **ANDREU DOMINGO**: Señor presidente, la doy por formulada.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Palao, tiene la palabra para contestar la pregunta.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Señor presidente, realmente no puedo añadir mucho más a la respuesta escrita que se remitió sobre este tema y cuyo retraso en la entrada en el consejo ha motivado su conversión en pregunta oral.

Como bien conoce, la Dirección General de Aviación Civil publicó el 30 de agosto de 2006 una resolución por la que se introducen restricciones operativas en el aeropuerto de Madrid-Barajas y que se fundamenta en el Decreto 1257/2003 por el que se regulan los procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos. Este real decreto es incorporación al derecho español de la Directiva europea 2002/30, que a su vez recoge los principios contenidos en la Resolución A-33/7, de la OACI, por la que se introduce el concepto de enfoque equilibrado como instrumento de acción para tratar el problema del ruido de los aviones. El concepto de enfoque equilibrado de la gestión del ruido de las aeronaves comprende cuatro elementos principales y exige una evaluación cuidadosa del coste-beneficio de las diferentes opciones para atenuar el ruido; a saber, la reducción del ruido de los aviones en la fuente, las medidas de ordenación y gestión del suelo, los procedimientos operativos de reducción del ruido y las restricciones operativas. Con objeto de garantizar la aplicación de este concepto de enfoque equilibrado en el proceso de introducción de posibles restricciones operativas en un aeropuerto, el real decreto exige la realización de una serie de estudios y de consultas previas a la adopción de esta decisión. Estos estudios se realizaron en su momento por AENA para el aeropuerto de Madrid-Barajas y concluyeron con la resolución de la Dirección General de Aviación Civil que antes mencionaba. Actualmente AENA ha iniciado los estudios requeridos por el real decreto para el aeropuerto de Barcelona, que en su caso y en función de los resultados que se obtengan darán lugar a la introducción de restricciones operativas en El Prat. Esto se concretará, como en el caso de Madrid-Barajas, tras una fase de audiencia llevada a cabo por la dirección general entre las compañías aéreas en la resolución correspondiente. Me gustaría en todo caso señalar que en tanto se llega a la decisión para El Prat, las restricciones operativas acordadas para Barajas están teniendo ya, como es lógico, un efecto positivo indirecto en todos los demás aeropuertos españoles, incluido El Prat. En cualquier caso, estimamos que AENA debe de poder disponer de un primer borrador del citado estudio a finales del primer trimestre del año 2008.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Andreu tiene la palabra.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Señor Palao, le pregunto por el aeropuerto de Barcelona y el 75 por ciento de su respuesta es sobre el aeropuerto de Barajas. No sé si le ha traicionado el subconsciente. Le pregunto específicamente por el aeropuerto de El Prat y no me ha dicho nada.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Palao tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): La única resolución existente que se hace en relación con la aprobación del real decreto es la que se tiene para Madrid. De lo que se habla en la pregunta es precisamente de la norma aplicada en Madrid-Barajas y su reproducción a El Prat. Le estoy contando el procedimiento de tramitación de la resolución, y luego he hecho una comparación, un seguimiento de cómo se va a aplicar y cómo se está aplicando y haciéndose los estudios necesarios para El Prat. Sinceramente creo que la referencia comparativa entre El Prat y Barajas se hace en la propia pregunta de su señoría.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Palao. Le despedimos porque ya no tiene que contestar a más preguntas en esta sesión, y damos paso a la señora Cruz que va a sustanciar el resto de las cuestiones formuladas.

**DEL SEÑOR BARDISA JORDÁ (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO) SOBRE:**

— **PREVISIONES ACERCA DE LA CONSTRUCCIÓN DE UN APEADERO DE RENFE EN EL BARRIO DE LA TENERÍA, EN PINTO (MADRID), ASÍ COMO DEL DESDOBLAMIENTO DE LA 3.ª Y 4.ª VÍA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/114192.) (Número de expediente 181/003531.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 3.º, pregunta formulada por el señor Bardisa, del Grupo Parlamentario Popular, relativa a las previsiones acerca de la construcción de un apeadero de Renfe en el barrio de La Tenería, en Pinto (Madrid), así como del desdoblamiento de la 3.ª y 4.ª vía, procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita. El señor Bardisa tiene la palabra para formular la pregunta.

El señor **BARDISA JORDÁ**: El apeadero de La Tenería, en la población de Pinto, debido a la población de este municipio así como a la extensión de los nuevos barrios del Parque de Europa, La Tenería I y La Tenería II, está muy solicitado por todos los vecinos de Pinto. Por tanto, pregunto a la señora secretaria general por las previsiones acerca de la construcción de un apeadero de Renfe en el barrio de La Tenería, en Pinto (Madrid), así como del desdoblamiento de la 3.ª y 4.ª vía.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Cruz tiene la palabra para contestar.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, en el Boletín Oficial del Estado del pasado 3 de octubre se publicó la

licitación de las obras para la construcción de la 3.ª y 4.ª vía entre San Cristóbal de los Ángeles y Pinto, donde se incluye también la construcción del apeadero del barrio de La Tenería. Si quiere más detalles se los doy.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Bardisa tiene la palabra.

El señor **BARDISA JORDÁ**: De todas formas, lo que no he visto es que en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el próximo año haya una dotación presupuestaria para la construcción de este nuevo apeadero y del desdoblamiento de la 3.ª y 4.ª vía. Espero la contestación de la secretaria general porque si está licitado, y hay intención de hacer este apeadero en Pinto, lógicamente tendrá que haber dotación presupuestaria, que como digo no la he visto por ningún lado. Vuelvo a insistir en la necesidad que tiene Pinto de una segunda estación de tren de cercanías, ya que daría una respuesta inmediata a la mejor movilidad y comunicación de los ciudadanos de parte del municipio, donde viven ya más de 6.000 familias y a medio plazo la población se va a incrementar en más de 9.000 personas. Sería importante para eliminar la congestión circulatoria tanto dentro del municipio como de los municipios colindantes. Ha habido una recogida de firmas en los barrios de La Tenería I, La Tenería II y del Parque de Europa, es por tanto una petición importante de los ciudadanos, y esperamos que el Ministerio de Fomento haya recogido también esta petición del Ayuntamiento de Pinto.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Cruz tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, no tengo delante los Presupuestos Generales del Estado, pero creo que está recogida con nombre y apellido esta actuación. En cualquier caso, la obra que se ha licitado tiene un coste total de 143 millones de euros. La licitación se ha dividido en dos tramos, desde San Cristóbal de los Ángeles hasta Getafe industrial, que viene a tener cinco kilómetros de longitud y un presupuesto de algo más de 25 millones. Estamos hablando de valores de presupuesto, luego en la adjudicación podrían variar. El segundo tramo es más largo, más costoso por tanto. Son más de 10 kilómetros Getafe industrial-Pinto y un presupuesto en torno a los 117 millones de euros. En total son 143 millones de euros, como he dicho. En este segundo tramo, Getafe industrial-Pinto, está prevista la construcción del apeadero de La Tenería, a que su señoría se refería, al norte del casco urbano y frente a las instalaciones de Citroën, por una parte, y al llamado Parque empresarial de Andalucía, por otra, con lo cual creemos que se da respuesta a la demanda de Pinto y específicamente del barrio de La Tenería. Puesto que la licitación se hace en estas fechas —he dicho que el 3 de octubre—, la previsión de adjudicación puede que esté hecha en el primer o segundo mes de 2008, y le puedo decir a S.S. que cuando licitamos la obra está ya

previsto el coste total de la actuación. No tengo delante la globalidad de las actuaciones incluidas en cercanías de Madrid, pero le podemos remitir la cantidad exacta para ambas obras, porque son dos distintas, la cantidad específica de los presupuestos de 2008, que posiblemente esté englobada en el conjunto de cercanías de Madrid. Me disculpa su señoría pero no tengo los presupuestos aquí.

— **PREVISIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO ACERCA DE APOYAR LA PROPUESTA DEL AYUNTAMIENTO DE VALDEMORO (MADRID) DE SOTERRAR LA AUTOVÍA A-4 A SU PASO POR EL MUNICIPIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/120866). (Número de expediente 181/003532.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos la punto 4.º del orden del día, pregunta, procedente también de pregunta escrita, formulada por el señor Bardisa relativa a las previsiones del Ministerio de Fomento acerca de apoyar la propuesta del Ayuntamiento de Valdemoro de soterrar la autovía A-4 a su paso por el municipio. Tiene la palabra para su formulación.

El señor **BARDISA JORDÁ**: El soterramiento de la A-4 a su paso por el municipio madrileño de Valdemoro es una reivindicación del ayuntamiento de dicha localidad, y es además un clamor popular de todo Valdemoro avalado por la recogida, hasta el día de hoy, de 12.000 firmas de los vecinos que piden el soterramiento de la A-4 a su paso por esta localidad, por lo que le pregunto si va el Ministerio de Fomento a impulsar y apoyar la propuesta del Ayuntamiento de Valdemoro avalada por sus vecinos de soterrar la A-4 a su paso por dicho municipio.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Cruz tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, salvo que haya algún error en nuestros archivos, a nosotros no nos consta una petición del Ayuntamiento de Valdemoro en ese sentido, aunque por supuesto me doy por informada de la existencia de esta reivindicación y de las firmas recogidas; a la fecha de hoy no me consta, salvo que haya habido algún error en la tramitación o información.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Bardisa tiene la palabra.

El señor **BARDISA JORDÁ**: No sé si habrá una petición por el Ayuntamiento de Valdemoro, pero lo que tiene que haber es una previsión del Ministerio de Fomento, y además tiene que haber una previsión de todas las salidas de Madrid. Espero que se tomen en

cuenta otras reivindicaciones de la Comunidad de Madrid, como el cierre de la M-50 ó la R-1, que ya está licitada, pero en el caso de Valdemoro es el único municipio que está dentro de la A-4 dividido por dos y es una reivindicación que ha salido en la prensa, por lo que yo me imagino que el Ministerio de Fomento tiene que estar informado, aunque no sea de forma oficial, de las reivindicaciones de los vecinos del municipio. Ya le digo que hay hasta ahora 12.000 firmas. Por tanto, aunque no sea una petición oficial, el ministerio tiene que prever las necesidades de la Comunidad de Madrid. Este ministerio con la Comunidad de Madrid siempre ha sido bastante austero; en la última legislatura no ha habido ninguna inversión en obra nueva. Esto lo está diciendo todos los días la presidenta de la Comunidad de Madrid, Esperanza Aguirre, y desde luego es cierto que las inversiones para obra nueva ha sido de cero euros y que el Ministerio de Fomento ha sido en esta legislatura nefasto para la Comunidad de Madrid.

El ministerio tiene que conocer —lo digo para que conste en el «Diario de Sesiones»— la división que supone el paso de la A-4 por el municipio de Valdemoro y hoy en día hay medios técnicos para que se pueda hacer el soterramiento de las vías. Además, solo sería necesario soterrar un tramo de un kilómetro y medio, que apenas es significativo, pero que supondría liberar del tráfico a este espacio para uso de los vecinos de Valdemoro, convirtiéndose en un ecobulevar, una especie de parque lineal que serviría de vertebrador entre las dos partes del municipio divididas a día de hoy por la A-4. Es una obra necesaria que pedimos desde el Grupo Popular y que incluiremos en el próximo programa electoral, y en el caso de que ganemos las elecciones y podamos gobernar haremos el soterramiento de la A-4 a su paso por Valdemoro.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Cruz tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, ha introducido un nuevo tema en el debate que en la medida de lo posible trataré de contestar. Le decía que doy por conocida oficialmente la petición a través de señor diputado, si bien lo habitual es que sean los ayuntamientos los que se dirijan al ministerio cuando tienen alguna petición respecto a las infraestructuras del Estado en la comunidad autónoma. La política del Ministerio de Fomento en este tema ha sido y sigue siendo la construcción de variantes. Hay un debate interesante respecto a la relación entre infraestructuras y desarrollo urbanístico. La carretera fue una variante construida en su momento que pasaba por medio de la ciudad y, como consecuencia del desarrollo urbanístico, se ha aproximado el crecimiento urbano hacia la variante. Nuestra política ha sido y es la construcción de variantes y la cesión de las travesías a los ayuntamientos, como se hizo en su momento, para que las

conviertan si les parece oportuno en bulevares, como también se ha hecho en otras muchas circunstancias. Por tanto, podríamos analizar la situación. He estado mirando el mapa de Valdemoro para preparar la pregunta y no lo parte por la mitad, está ahora mismo en el borde del nuevo desarrollo urbano, pero hay que saber conjugar los desarrollos urbanísticos con las infraestructuras que dan servicio de acceso a las ciudades y garantizar también la permeabilidad por otras vías. En cualquier caso, se construyó una variante; hoy el desarrollo urbano ha ido, como en tantas otras ciudades, a la búsqueda de la infraestructura y, por tanto, hay que hacer compatibles los crecimientos urbanísticos con la existencia de infraestructuras potentes y necesarias para la comunicación en el país.

En relación con el segundo punto, no tengo aquí toda la información sobre las inversiones que hemos hecho en esta legislatura en Madrid. Puedo decirle que estamos negociando con la Comunidad de Madrid —y usted puede tener la información— la firma de un protocolo en materia de carreteras por importe —hablo de memoria— de unos 3.000 millones de euros, sin contabilizar las inversiones que ya se van a hacer vía peaje en sombra en la A-1, A-2, A-3 y A-4. Ya se han licitado prácticamente 1.000 kilómetros de salidas en Madrid y por un sistema de peaje se va a proceder ahora a la renovación, modernización y actualización a las características técnicas que tienen las nuevas autovías a lo que llamamos coloquialmente autovía de primera generación, y precisamente por su condición de que fueron desdoblamientos hechos en los años setenta y ochenta necesitan de esa renovación en profundidad. Tenemos también inversiones en marcha en cercanías en torno a 700 millones de euros en Madrid. Podría pasarle una nota de las inversiones que el Estado ha hecho y está haciendo en Madrid en esta legislatura, que contradicen la información que da el señor diputado de que Madrid ha sido una comunidad abandonada en nuestros presupuestos, pues es todo lo contrario.

— **NÚCLEOS URBANOS POR LOS QUE PASA DIRECTAMENTE, SIN DIVIDIRLOS, LA AUTOVÍA A-4 DESDE MADRID A SEVILLA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/120868.) (Número de expediente 181/003533.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura con el número 5 del orden del día, relativa a núcleos urbanos por los que pasa directamente sin dividirlos la autovía A-4 desde Madrid a Sevilla, procedente también de pregunta escrita y formulada por el señor Bardisa, quien tiene la palabra.

El señor **BARDISA JORDÁ**: Paso directamente a formular la pregunta, para que me conteste el Ministerio de

Fomento sobre los núcleos urbanos por los que pasa directamente sin dividirlos la A-4 desde Madrid a Sevilla.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Cruz tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): La pregunta, corta pero no fácil, es sobre los núcleos urbanos por los que la A-4 pasa directamente sin dividirlos. Consideramos que esta respuesta corresponde darla a los municipios porque hay un proceso de crecimiento urbanístico, como antes le comentaba respecto a Valdemoro, y los ayuntamientos están planeando suelo de forma continua. Sobre el proceso de que una parte de la autovía que estaba al borde de la ciudad como consecuencia de la construcción de una variante se encuentre ahora más o menos afectada o tocando suelo urbano, corresponde más a los municipios contestar a esta pregunta que al Ministerio de Fomento, que es el responsable de la autovía y de las zonas de dominio público.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Bardisa tiene la palabra.

El señor **BARDISA JORDÁ**: Vamos a ver. La primera obligación del Ministerio de Fomento es saber qué es lo que tiene; saber cuáles son sus competencias, saber que núcleos urbanos están divididos por la A-4. No me diga que el Ministerio de Fomento no sabe las carreteras, las autovías que son de su competencia. Mire, hasta Sevilla no hay ningún núcleo urbano que esté dividido, el único que hay es Valdemoro, el municipio se divide en dos, y yo creo que es un agravio comparativo respecto al resto del trazado de la autovía. Efectivamente ha habido una circunvalación en su día en Valdemoro, hace mucho a años, y al final estaba muy pegada al municipio por su ampliación, estoy de acuerdo con usted, pero de alguna forma hay que intentar solucionar estos problemas que existen en algunos municipios. Le vuelvo a repetir que es importante el soterramiento del kilómetro y medio en Valdemoro porque divide al municipio en dos. ¿Cómo y en qué época se ha producido? Antiguamente había una circunvalación, sí, estamos totalmente de acuerdo. También la M-30 era una circunvalación de Madrid y al final el ayuntamiento ha soterrado la mayor parte. Por tanto, es un argumento que no me convence. Es una petición que han hecho los vecinos de Valdemoro, una reivindicación que está en la calle. Ni Pinto ni Seseña ni Aranjuez, en la Comunidad de Madrid están divididos; ni Madrideojos ni Manzanares, en Castilla-La Mancha; tampoco lo hace por la Carolina, por Bailén o por Andújar. Por tanto, ¿por qué ha de hacerlo por Valdemoro? Es un tema que al final habrá que solucionar, pero qué casualidad que el único municipio esté en la Comunidad de Madrid. Ustedes ahora dicen que van a firmar un protocolo de carreteras con la comunidad, lo han anunciado pero no se llega a firmar. He hablado con

el consejero de Infraestructuras de la Comunidad de Madrid y está dispuesto a firmar ese protocolo en cualquier momento porque sería beneficioso para la Comunidad de Madrid y sus ciudadanos, y sobre todo porque hay muchos temas pendientes en esta comunidad, como la construcción de la radial 1, que es fundamental para la salida de Madrid y parece que esa vía está licitada y hay el proyecto de que se haga; también se ha pedido la prolongación de la radial 3, que no está dentro de la Comunidad de Madrid pero sería fundamental que fuese hasta Tarancón; el cierre de la M-50 también es fundamental; las plataformas reservadas para autobuses en todas las autopistas, las 1, 2, 3, 4, 5 y 6, es otro tema; y la posible construcción de una radial 6 como alternativa a la colapsada A-6, la autopista de La Coruña, y que como el ministerio sabrá ha incrementado mucho las poblaciones alrededor de la misma y, por tanto, está muy congestionada sobre todo en las horas punta. Esta reivindicación queda ahí. Sabemos que el Ministerio de Fomento va a hacer poco en lo que queda de legislatura y, por tanto, esperamos que en la próxima legislatura se puedan poner en marcha estos proyectos

El señor **PRESIDENTE**: La señora Cruz tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, que diga que el único municipio que está cruzado por la autovía es Valdemoro, le agradezco la información, pero insisto en que el hecho de que los ayuntamientos sigan clasificando suelo urbanizable, una vez construida la travesía, es responsabilidad de ellos que se vayan quedando dentro de suelos urbanos los trazados de carreteras que se han hecho cuatro, seis o diez años antes. Tengo el plano de Valdemoro respecto a esa situación y si piensa que es el único, ya le he dicho que nuestra política de circunvalaciones a los nuevos crecimientos urbanos y la cesión de las travesías la seguimos manteniendo de forma continua en concertación con los municipios afectados.

En relación con el debate complementario, puedo dar respuesta y creo que satisfactoria a sus preocupaciones respecto a que ambas administraciones tenemos la voluntad —lo entiendo por las manifestaciones que acaba de hacer— de firmar ese convenio y, por tanto, lo firmaremos en breve. Ha habido una reunión a nivel de presidentes, ha habido una reunión de la presidenta con la ministra, ha habido una reunión del consejero con el secretario de Estado y conmigo misma, y a partir de ahí se han desarrollado reuniones de carácter técnico a nivel de director general y jefes de demarcación. Ahora estamos a la espera de que la Comunidad de Madrid nos aporte cuáles son las actuaciones que ellos van a realizar, porque la bondad de estos convenios es precisamente que se concierten y se programen en el tiempo actuaciones que tienen continuidad las unas con las otras, que se programen conjuntamente o simultáneamente en el

tiempo. Nosotros hemos sacado a licitación la R-1, estamos trabajando en el proyecto para la prolongación de la R-3 y tenemos en marcha la redacción de los proyectos y ejecución de algunas de las plataformas que se encuentran en distintas fases de su tramitación administrativa. Los Presupuestos Generales del Estado reflejan para 2008 varias de las actuaciones, como por ejemplo el enlace de la M-40 con la carretera de Boadilla del Monte, y en los presupuestos de los próximos años se pondrá de manifiesto el esfuerzo hecho por el Ministerio de Fomento para la tramitación, avance de los proyectos y obtención de la declaración de impacto ambiental de las actuaciones, muchas de las cuáles S.S. ha mencionado y en las que nosotros hemos estado y seguimos trabajando.

— **PREVISIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO ACERCA DE IMPULSAR ALGÚN CONVENIO CON EL AYUNTAMIENTO DE LEGANÉS Y LA COMUNIDAD DE MADRID PARA EL SOTERRAMIENTO DE LAS VÍAS DEL TREN A SU PASO POR EL CITADO MUNICIPIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/120869). (Número de expediente 181/003534.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el punto seis del orden del día, relativa a previsiones del Ministerio de Fomento acerca de impulsar algún convenio con el ayuntamiento de Leganés y la Comunidad de Madrid para el soterramiento de las vías del tren a su paso por el citado municipio, procedente también de pregunta con respuesta escrita.

Señor Bardisa tiene S.S. la palabra.

El señor **BARDISA JORDÁ**: Otra de las situaciones problemáticas en un municipio de la Comunidad de Madrid como es Leganés, es el paso del tren por el centro del municipio y por lo tanto aquí sí sería conveniente el soterramiento de las vías del tren a su paso por el citado municipio. Por ello le pregunto cuáles son las previsiones del Ministerio de Fomento acerca de impulsar algún convenio con el ayuntamiento de Leganés y la Comunidad de Madrid para el soterramiento de las vías del tren a su paso por el municipio de Leganés.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, en este aspecto le puedo decir, en primer lugar, que el protocolo que la Comunidad de Madrid nos ha enviado en relación con las infraestructuras de la comunidad autónoma no prevé de manera específica la realización de este soterramiento, pero, en cualquier caso, nosotros hemos analizado y tenemos hecho un estudio sobre la viabilidad

y los costes de posibles alternativas de soterramiento en el conjunto de la línea C-5, que afectaría a Leganés y a otros municipios.

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

El señor **BARDISA JORDÁ**: Yo le vuelvo a insistir que es una petición de los vecinos de Leganés. Además, como ustedes saben, no es un municipio que esté gobernado por el Partido Popular, es un municipio gobernado por el Partido Socialista en coalición con Izquierda Unida, y es una petición que hacemos aquí. Yo creo que hablar de toda la red de cercanías sería otro debate muy interesante porque lo que no me podrá negar es que el Ministerio de Fomento no ha construido en toda la legislatura ni una sola estación de cercanías y nosotros creemos que para la ampliación, la mejora y la modernización de la red de cercanías sería necesaria una partida presupuestaria de 580 millones de euros, al margen de la participación de la Comunidad de Madrid en una futura gestión de esta red. En ese sentido, hay una diferencia notable entre lo que ha hecho la Comunidad de Madrid y lo que ha hecho el Ministerio de Fomento en la red de metro y en la de cercanías. En la red de metro se han construido 82 estaciones por parte del gobierno de la Comunidad de Madrid y por parte del Ministerio de Fomento no se han inaugurado ni una sola estación, y la única que ustedes tienen pendiente de construir, que es la estación de cercanías de la Puerta del Sol, sólo recibirá —y ahí están los Presupuestos Generales del Estado— 641.000 euros en 2008, cuando estaban previstos 82 millones. Acaba la legislatura y el gobierno del señor Rodríguez Zapatero no es capaz de acabar ni una sola estación de cercanías. Ahí está la Puerta del Sol, a 100 metros de aquí, y usted, como todos nuestros compañeros diputados, pueden apreciarlo y ver cómo está la estación de la Puerta del Sol, todo el mundo ya sabe en Madrid que eso no es competencia de la comunidad ni del ayuntamiento. Nos pueden dar ustedes explicaciones, como me las dio a mí la ministra en su día en el Pleno, de que hubo un tiempo en que la Comunidad de Madrid... pero ¿es que ustedes, en el año 2008, no piensan hacer nada en la estación de la Puerta del Sol? ¿Piensan seguir teniendo la estación de Sol tal y como está? Eso va a repercutir electoralmente en el señor Zapatero porque es una obra que está en la Puerta del Sol, que se ve, que la ven todos los madrileños y ven que no se termina.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): En relación con la pregunta que el señor diputado ha formulado, parece que finalmente hemos derivado de nuevo hacia otro asunto. Yo le puedo decir que hemos tenido contacto con los ayuntamientos, y particularmente con el de Leganés, de ahí la realización de ese estudio de viabilidad y el coste de esas alternativas de soterramiento por las dificultades

operativas que significa hacer un soterramiento en una línea en servicio con un pasillo muy estrecho y muy urbanizado. Nosotros estamos abiertos a firmar convenios con los ayuntamientos y con la comunidad, si así lo estiman oportuno, para abordar estas actuaciones, naturalmente con la corresponsabilidad de las mismas con respecto a sus competencias en el ámbito que nos ocupa.

Usted mismo lo ha dicho, ha recibido respuesta por parte de la ministra de Fomento en relación con la situación de la estación de Puerta del Sol y no me queda más que remitirme a la respuesta que le dio la señora ministra. Y no creo que a usted le preocupe que el señor Zapatero sea castigado electoralmente en Madrid. Nosotros estamos muy tranquilos con el comportamiento electoral en Madrid en las próximas elecciones generales.

— **PREVISIONES ACERCA DE CONSTRUIR UNA ESTACIÓN DEL AVE EN EL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/121106). (Número de expediente 181/003535.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al punto del orden del día número 7, previsión acerca de construir una estación del AVE en el aeropuerto de Madrid-Barajas, también procedente de pregunta con respuesta escrita y también formulada por el señor Bardisa Jordá.

Señor Bardisa, tiene S.S. la palabra.

El señor **BARDISA JORDÁ**: Dentro de las pocas iniciativas del Ministerio de Fomento acerca de hacer construcción nueva de obra pública en Madrid está también el no tener previsto en los próximos presupuestos la construcción de una estación del AVE en el aeropuerto de Madrid-Barajas, algo que sería muy conveniente para la conexión con la estación de AVE de Chamartín y de Atocha, y lógicamente iría en beneficio de los viajeros, no solamente de la Comunidad de Madrid sino de los de toda España que utilizan el AVE y que luego utilizan el aeropuerto de Madrid-Barajas, sobre todo en vuelos a Europa y vuelos intercontinentales.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, posiblemente es un problema de concepto. Para nosotros, la intermodalidad entre el aeropuerto de Madrid-Barajas y la red general de infraestructuras se garantiza con el acceso ferroviario que a la nueva terminal T-4 estamos construyendo mediante el servicio de cercanías, lo que garantiza la conexión tanto de los viajeros que vienen de otras zonas de España como de los usuarios de la red de

cercanías de Madrid, que se sitúan en torno al millón de viajeros diarios.

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

El señor **BARDISA JORDÁ**: Yo vuelvo a insistir en esa necesidad de construir una estación del AVE en el aeropuerto de Madrid-Barajas por las razones que he dado. Creo que así se está haciendo en otros aeropuertos, como el de El Prat en Barcelona, lo cual no solamente nos ha parecido muy bien sino que nosotros en la anterior legislatura impulsamos que se hiciese esa estación del AVE en el aeropuerto de El Prat, y ahora también nos parece bien que, por ejemplo, en el aeropuerto de Málaga se haga un apeadero, que está en licitación, para que puedan utilizarlo los viajeros del AVE. Me parece muy bien esa política de llevar el AVE hasta los aeropuertos, como se ha hecho en Barcelona, y en Madrid, que creo que es el que mayor tráfico aéreo tiene ahora mismo, sería importantísimo la unión del AVE con la T-4 de Barajas. Pero vuelvo a decir lo mismo, la falta de inversión en Madrid es clara. Señora secretaria general, usted no me puede dar argumentos porque es así, no me puede decir las estaciones de cercanías que se han hecho en Madrid porque no se ha hecho ninguna. Y en cuanto a la estación de cercanías de la Puerta del Sol, usted no me puede contestar, porque en los presupuestos hay 641.000 euros para esa estación y esa obra no se va a ejecutar.

A mí no me preocupa que el señor Zapatero gane o no las elecciones, lógicamente haremos lo posible para que no las gane, pero me preocupan mucho más los madrileños, los comerciantes que están en la Puerta del Sol, que la Puerta del Sol esté llena de obras, esté llena de polvo, esté llena de ladrillos; un sitio emblemático de la capital donde el Ministerio de Fomento tiene armado un cisco bien bueno. Eso es lo que me preocupa fundamentalmente porque, además, ese cisco lleva mucho tiempo montado en la Puerta del Sol. Yo le pediría que se lo expusiese a la señora ministra de Fomento, aunque creo que la señora ministra de Fomento tiene ya poco que hacer en esta legislatura y gracias a Dios en la próxima legislatura no la tendremos de ministra de Fomento de ninguna de las maneras, posiblemente, por qué no, porque el Partido Popular gane las elecciones, e incluso si así no fuera, yo no creo que se la mantenga, sobre todo después de la reprobación que tuvo ayer y que perdió, porque, para mí, ganar una votación con dos tráfugas, me parece que es perder una votación. Es decir, la señora ministra de Fomento está totalmente acabada y ya no va a poder hacer nada, pero ahí quedará su obra y en la Comunidad de Madrid. Yo, como diputado en la oposición, la he criticado, la voy a criticar y creo que los madrileños la van a recordar pero no muy felizmente por lo poquísimo que se ha invertido en la Comunidad de Madrid.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, vamos a ver si podemos hablar de lo que usted pregunta. Respecto a la primera pregunta le puedo decir que la inversión licitada es de 175 millones; la inversión prevista en el acceso de la terminal del aeropuerto de Barajas desde Chamartín a la T-4 —la inversión ya licitada, adjudicada y en obra— es de más de 110 millones de euros. Por cada pregunta que usted me hace yo tengo la respuesta en relación al volumen de inversión que se está ya licitando, adjudicando, invirtiendo en Madrid y en su entorno metropolitano, que efectivamente es la capital de España y que nosotros cuidamos y mimamos con las actuaciones que se están desarrollando.

Creo que no tiene una buena información con respecto a los accesos que se están haciendo, porque una cosa es que llegue a la ciudad de El Prat el AVE, y otra que llegue al aeropuerto de El Prat; lo que hay previsto es una extensión de las líneas de cercanías actualmente existentes a la estación de El Prat. Lo que está previsto para la nueva terminal en El Prat es una prolongación de la línea de cercanías existente; la línea de alta velocidad pasa por la ciudad de El Prat, pero no por el aeropuerto de El Prat. Lo mismo debo decirle en el caso de Málaga. Nosotros hemos hecho los estudios de demanda y, en el desarrollo de nuestras responsabilidades, hemos visto que tiene mucha más eficacia la intermodalidad y que va ser de mayor uso por parte de los ciudadanos la línea de cercanías conectada a su vez con la línea del metro, que efectivamente ha hecho la comunidad autónoma. Por tanto, tenemos una red conjunta entre la línea de alta velocidad, cercanías y metro. Yo creo que es un caso de guía ejemplar en las conexiones de infraestructuras ferroviarias y aeroportuarias la intermodalidad entre lo que es competencia del Estado y lo que es competencia de la comunidad autónoma. Y, desde luego, no le quepa la menor duda que la obra de la ministra de Fomento será recordada por los españoles y también por los madrileños. **(Risas.—Varios señores diputados: Eso seguro.)**

— **DEL SEÑOR DELGADO ARCE (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO) SOBRE MANTENIMIENTO POR EL GOBIERNO DE QUE LAS OBRAS DE ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA ENTRE LUBIÁN Y OURENSE FINALIZARÁN EN EL AÑO 2009, CUANDO AÚN NO TIENE EMITIDA LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL. (Número de expediente 181/001994.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, con esta pregunta hemos finalizado el primer bloque relativo a las preguntas que se habían transformado en orales procedentes de preguntas escritas. Pasamos al segundo bloque, que

es de las preguntas orales formuladas por SS.SS. Comenzamos por la que figura en el punto número 8 del orden del día, relativa al mantenimiento por el Gobierno de que las obras de alta velocidad ferroviaria entre Lubián y Ourense finalizarán en el año 2009, cuando aún no tiene emitida la declaración de impacto ambiental, formulada por el señor Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular.

Señor Delgado, tiene S.S. la palabra para formular la pregunta.

El señor **DELGADO ARCE:** Señorías, cuando este diputado formuló su pregunta, el 11 de abril de 2006, todavía no había sido emitida la declaración de impacto ambiental, que tuvo lugar finalmente el 25 de abril de 2006. Sin embargo, continúa de actualidad la pregunta que le hacemos ¿Mantiene el Gobierno de España que las obras de alta velocidad ferroviaria entre Lubián y Ourense finalizarán en el año 2009?

El señor **PRESIDENTE:** La señora Cruz tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, efectivamente, como usted ha planteado, en la fecha en que se hizo la pregunta no se había emitido la declaración de impacto ambiental, lo que se produjo casi un mes después, el 25 de abril de 2006, y que dio lugar a la aprobación definitiva de estudio informativo, el 14 de junio de 2006, e inmediatamente después se contrataron todos los proyectos en los tramos de Lubián y Ourense, que se encuentran actualmente en redacción.

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

El señor **DELGADO ARCE:** Señora secretaria general, esto es el Congreso de los Diputados. Yo le he hecho una pregunta y usted no me la responde. Yo le he preguntado si mantiene el plazo y la fecha. ¿Piensa que estamos aquí de broma? Se lo digo con todo respeto. Yo soy un diputado que representa a una circunscripción y necesito una respuesta. Por favor, déme la respuesta, porque el 22 de junio de 2004, por unanimidad en el Pleno del Congreso, incluida la señora ministra de Fomento, votamos una moción que definió que Ourense-Lubián tenía que estar en servicio en el año 2009, porque en una Comisión de Fomento celebrada el 14 de marzo de 2006, por unanimidad, volvimos a ratificar que el plazo de entrada en servicio es 2009, pero los hechos han acreditado que ese plazo es imposible cumplirlo, porque asistimos a una suerte continua y constante de declaraciones de altos cargos socialistas, empezando por el presidente del Gobierno y por el presidente de la Xunta de Galicia, que desmienten esta fecha, no solo los hechos, sino las propias declaraciones. Nos merecemos un respeto; por favor, contéstenos a esta pregunta, porque

usted habla de que se pusieron a redactar los proyectos inmediatamente después, pero han ido sistemáticamente incumpliendo todos los plazos, porque cuatro de los subtramos que tenían que haberse contratado también en el año 2006 llegaron ustedes nada más y nada menos que a mayo de 2007 para su contratación. Teniendo en cuenta que los plazos de redacción son de 18 meses, en el mejor de los casos, hasta febrero del año 2009 no estarán redactados los proyectos, por tanto, no estarán en condiciones de ser licitadas las obras ni de adjudicarse hasta el año 2009. Todo acredita que las obras no comienzan hasta el año que todos decidimos aquí que tenía que entrar en servicio, este es el monumental incumplimiento que hay, que se está traduciendo hasta en noticias y folletos publicitarios, como los que ustedes están difundiendo; el folleto que ustedes difunden, que se llama *El gran cambio del transporte*, muestra con descaro el agravio comparativo a Galicia. Dicen ustedes que España se convertirá en 2010 en el primer país del mundo en alta velocidad, aunque Galicia no tendrá ni un solo kilómetro de línea en uso en esa fecha. Es una auténtica vergüenza que ustedes estén hablando de un horizonte para la alta velocidad en Galicia de 2018-2020. Hay un auténtico escándalo montado en Galicia en torno a este tipo de noticias y usted me tiene que dar a mí una respuesta, porque es un alto cargo del Gobierno y está usted en sede parlamentaria.

Quiero también aprovechar esta pregunta para hablarle, dentro de Lubián-Ourense, de uno de los tramos finales, que es la integración ferroviaria de la alta velocidad en la ciudad de Ourense, que ustedes consideran integrada dentro de las partidas presupuestarias de Lubián-Ourense y de Ourense-Santiago. Ustedes adjudicaron en agosto de 2006 el contrato de consultoría para que se adaptase el estudio informativo de la entrada de la alta velocidad a esta ciudad de Ourense. Yo le quiero trasladar que existe en Ourense en este momento una enorme inquietud política y social; social a través de los agentes sociales y económicos de la ciudad, y política porque tanto el Partido Socialista como el Bloque Nacionalista y el Partido Popular están muy sensibilizados en relación con que es necesaria una integración ferroviaria adecuada en la ciudad, y el actual trazado que se está estudiando en estos momentos no responde a esas expectativas. Existe una comisión de trabajo para la integración ferroviaria en la ciudad de Ourense que se constituyó el 18 de diciembre de 2002 en su ministerio, una comisión de trabajo que es urgente que se reúna para abordar estas cuestiones. Hoy, el señor alcalde de la ciudad de Ourense, que es del Partido Socialista, está en Madrid para trasladarle esa inquietud. Yo se la traslado como parlamentario. Por favor, convoque esta reunión y atienda las sugerencias y los planteamientos que desde la sociedad ourensana se le hacen en este sentido. Lamentablemente, el monumental retraso que tiene Lubián-Ourense permite estudiar adecuadamente la integración, porque eso tendrá una trascendencia enorme en los planteamientos urbanísticos, económicos y en el

desarrollo de esa ciudad, por eso, por favor, respóndame a la pregunta y si no me va a dar fecha, dígame, no le doy fecha, pero no me dé la callada por respuesta.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, yo creo que le he contestado a la pregunta que me ha hecho y voy a seguir en el uso de la palabra. Efectivamente, hoy está prevista una reunión con el secretario de Estado en relación con este tema, por tanto, estamos trabajando en la integración ferroviaria de Ourense y esas comisiones habitualmente las preside el secretario de Estado. En principio, si termino esta comparecencia a buena hora, me incorporaré a la reunión, pero entiendo que el alcalde de Ourense será el mejor representante de sus ciudadanos para transmitir el interés que tengan con respecto al sistema de integración ferroviaria. Entiendo que es el alcalde de Ourense la mejor persona para representar los intereses de los vecinos de su municipio. Por tanto, creo que puede estar tranquilo; además, ha habido una reunión previa a nivel de Dirección General de Ferrocarriles, con lo cual mi información es que los temas están hablados.

Con respecto al escándalo en Galicia, será por el volumen de obra que el Ministerio de Fomento tiene contratado y ha ido contratando sistemáticamente y porque más del 8 por ciento de lo que los Presupuestos Generales del Estado destinan al Ministerio de Fomento está ahora mismo invirtiéndose de forma sistemática en Galicia. Ése debe ser el escándalo, que estemos invirtiendo en Galicia por encima del PIB que tiene esa comunidad autónoma. Nosotros estamos haciendo un gran esfuerzo por Galicia en la red de alta velocidad, en la red de carreteras y en otras inversiones que no corresponden a mi ámbito de influencia. A mí no me preocupa en absoluto la situación en Galicia, sino todo lo contrario; por vez primera —con nosotros— se ha ejecutado y llevado la alta velocidad a Galicia, y a usted se le olvida, señor diputado, que desde el año pasado se está invirtiendo desde Valladolid hacia Medina y tenemos en marcha obras en este eje porque entendemos que es la conexión con Valladolid y con Madrid. Usted ha hecho referencia a otras fechas dadas por el presidente del Gobierno y como usted comprenderá yo no voy a contradecirle; no me pida que le diga una fecha distinta a la que haya dado el presidente del Gobierno, quien conoce perfectamente la situación y el desarrollo de estas actuaciones y el esfuerzo que estamos haciendo. Nosotros estamos trabajando en una buena línea, con los plazos necesarios para hacer una buena actuación. Hemos tenido que corregir alguno de los proyectos que había con anterioridad porque no preveían la duplicación, pero en el momento en que los proyectos estén hechos se licitarán las obras. Si el presidente ha dado otra fecha,

me remito a la fecha que usted dice que ha dado el presidente del Gobierno.

— **DEL SEÑOR RAMÓN TORRES (GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA) SOBRE OPINIÓN DEL GOBIERNO ACERCA DE LA SUFICIENCIA DEL NIVEL INVERSOR QUE DESARROLLA EN LLEIDA. (Número de expediente 181/003202)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al punto número 9 del orden del día. Pregunta formulada por el señor Ramón Torres, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, relativa a la opinión del Gobierno acerca de la suficiencia del nivel inversor que desarrolla en Lleida.

Señor Torres, tiene S.S. la palabra para formular la pregunta.

El señor **RAMÓN TORRES**: Señora secretaria general, acabamos ya la legislatura, una legislatura que empezábamos en la provincia de Lleida con la necesidad de mejorar las infraestructuras pendientes, sobre todo la falta de inversión en carreteras y en ferrocarril convencional en estos últimos años. Teníamos pendientes infraestructuras tan importantes para nuestro territorio como el eje pirenaico, las autovías Lleida-Viella o la autovía Lleida-Huesca, o también las posibles autovías, una de las cuales ha salido en el PEIT —la Lleida-Montblanc— pero también la Montblanc-Fonolleres, que vertebrarían el mal conectado territorio de Lleida. Si nos vamos a las líneas de ferrocarril, más de lo mismo. Teníamos pendiente mejorar la línea Lleida-Manresa, una línea totalmente obsoleta que tardaba más de cuatro horas en hacer su recorrido; teníamos pendiente también mejorar la autovía Lleida-La Pobla de Segur, en la que ustedes se sacaron el problema de las manos traspasando a la Generalitat esta línea sin hacer el esfuerzo inversor necesario. En definitiva, muchas de las necesidades que teníamos al principio de la legislatura están aún por resolver. Por eso hoy, casi al final de la legislatura, me gustaría preguntarle si cree que el esfuerzo inversor que ha hecho su ministerio en Lleida ha sido el adecuado.

Señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Nosotros entendemos que el nivel inversor que estamos desarrollando en Lleida es suficiente para la ejecución de las actuaciones que están programadas y que tenemos en marcha.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ramón Torres, tiene la palabra.

El señor **RAMÓN TORRES**: Señora secretaria general, en Lleida sí que no van a tener ningún

cachondeo, como han dicho esta mañana aquí, porque no invierten lo que tienen que invertir ni tienen el tamaño de obra que parece ser que tienen en otras partes del Estado y que a su entender es muy elevado. **(La señora vicepresidenta, Puig Casal, ocupa la Presidencia.)**

Le voy a dar unos datos y le voy a explicar un poco lo que hemos hecho los grupos parlamentarios para intentar enmendar esa falta de inversión, que ha sido intentar incorporar en los presupuestos del Estado aquellas enmiendas que entendíamos que mejoraban esa falta de inversión.

Yo he hablado de infraestructuras importantes para el territorio. Me refería, en primer lugar, al eje pirenaico. Usted recordará que la última inversión importante la hizo el señor Borrell cuando era ministro, quien dejó por acabar una infraestructura que une todo el Pirineo leridano y que es prácticamente necesario para la unión de este eje pirenaico. Nosotros hemos incorporado en esta legislatura varias enmiendas para el estudio informativo, para la declaración de impacto ambiental, para empezar a trabajar ese tramo que queda pendiente de Xerallo-Pont de Suert y ustedes lo único que han hecho es aprobar desde el Parlamento las diferentes enmiendas que hemos presentado los diferentes grupos parlamentarios, sobre todo Esquerra Republicana, pero no han hecho nada. Parecía que buscaban alguna alternativa, pero de alternativa nada. Tenemos un eje pirenaico por acabar y para nuestro grupo parlamentario ustedes no han hecho nada. Tenemos también pendiente las autovías de Lleida-Viella, Lleida-Huesca, que sí han ido ejecutándose las partes de los proyectos constructivos de impacto ambiental que eran necesarios, pero, a nuestro entender, demasiado lentamente. Y tenemos un problema; ustedes acaban ahora el túnel de Viella y aún no saben qué van a hacer ni a la entrada ni a la salida del túnel, tienen aún pendiente todo el tramo de Sopeira al túnel de Viella; están pendientes de hacer la declaración de impacto ambiental y aún no han propuesto alguna alternativa. Pero si vamos a pequeñas partidas que podrían mejorar esas conexiones de Lleida a nivel de carreteras, tenemos las famosas rotondas de Lleida que salen cada año en el presupuesto y que ustedes no han hecho nunca nada, y no son rotondas que ustedes no conozcan o para las que no hayan comprometido su ejecución, sino que no han tenido la intención de hacerlas. Me refiero a todas las rotondas e intersecciones de la Nacional 230, entre Lleida y Alfarràs, proyecto que siempre se ha comprometido con los diferentes ayuntamientos, ayuntamientos importantes donde tienen aún esta Nacional 230 que les pasa por el centro de los pueblos y que ustedes —esperando a que haya una inversión mayor— han ido parando. Rotondas en Roselló, en Sidamunt, en Belloch, el acceso de Torregros. Le recuerdo estas pequeñas obras porque son de esas infraestructuras que se van repitiendo en los presupuestos y que ustedes nunca han ejecutado, ni tan solo la declaración de impacto ambiental. En estas intersecciones, la de la Nacional 230 o la de la Nacional 240, entre Lleida y Alfarràs, se preveía una

inversión de 700.000 euros para 2006 y de un millón de euros para 2007, y aún están por proyectar. Lo mismo pasa con la de Roselló, que contaba con una dotación de 300.000 euros en 2006, y de 300.000 euros más en 2007, y lo mismo sucede en la rotonda de Sidamunt, que preveía unos 900.000 euros en tres anualidades y tampoco se ha hecho nada. La pregunta es muy concreta, ¿ustedes piensan hacer alguna cosa o lo van a dejar tal y como está? Le comentaba el tramo de la Nacional 260 de Xerallo a Pont de Suert, a la espera de la famosa declaración de impacto ambiental, quiero recordarle que gracias a las enmiendas de los grupos parlamentarios ha habido un montante de casi 500.000 euros en los últimos dos presupuestos y que tampoco se ha ejecutado nada de esta obra. He de, recordarle también la variante de la Nacional 260 en el Pont de Suert, que cuenta con la declaración de impacto ambiental aprobada desde octubre de este año; en los presupuestos de 2006 se preveía un millón de euros que no se han ejecutado y que tampoco creemos que se vayan a ejecutar.

Si nos vamos al ferrocarril, estamos en lo mismo. Ya le he dicho que ustedes se quitaron de encima la línea de Lleida a Pobla de Segur. Nuestro grupo ya dijo en más de una ocasión que era necesaria una inversión antes de ese traspaso, pero ustedes traspasaron la vía a la Generalitat sin preocuparse de la falta de inversión que habíamos acumulado estos últimos años. Sí han invertido en la línea Lleida-Manresa, pero lo han hecho para cambiar las vías, para hacerle un lavado de cara, pero en ningún caso han reducido los tiempos del trayecto; y le recuerdo que si usted coge el tren a Lleida, vía Manresa, y va a Barcelona, tardará alrededor de unas cuatro horas y media, que será lo que tardará de Barcelona a Madrid el tren de alta velocidad. En definitiva, es una línea que necesita una inversión muy importante, que necesita un cambio de trazado para que no continúe siendo una línea ferroviaria totalmente obsoleta y que nos dé un tren no apto para el siglo XXI. Ustedes, lo que están haciendo en esta línea es cerrar estaciones y acabar cuatro convenios que tienen con los ayuntamientos para que se hagan cargo de esas infraestructuras que dependen de ustedes. En definitiva, están dejando en vía muerta esta línea, y nunca mejor dicho.

Quiero hacerle una última referencia a dos infraestructuras importantes: la Lleida-Montblanc y la Montblanc-Fonolleres. Ustedes dijeron que seguían adelante con la primera de ellas porque salía en el PEIT y que harían la inversión necesaria, pero parece ser que ni ustedes ni el Departament de Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya están por la labor, y lo que vemos es que esta línea tan necesaria tendrá el mismo final que las infraestructuras que están haciendo en Lleida, que es retrasarse lo máximo posible. No le comento la de Montblanc-Fonolleres porque, como hicieron con la línea ferroviaria Lleida-Pobla de Segur, la traspasaron a la Generalitat por si hay alguien que nos hace lo que nosotros proyectamos hacer. Digo esto porque era una obra que su ministerio tenía en cartera, que estaba ya presu-

puetada en los Presupuestos Generales del Estado se —aprobaron enmiendas de nuestro grupo parlamentario para empezar con la declaración de impacto ambiental de esta obra—, pero ustedes han hecho otro buen negocio con la Generalitat, y es que lo hagan ellos porque nosotros no queremos hacerlo. La excusa que siempre nos han dado ustedes, con la que puedo estar de acuerdo en parte, es que no tenían ni los estudios de impacto ambiental ni los proyectos necesarios para invertir en Lleida todo aquello que era necesario. En definitiva, el Gobierno anterior no había previsto todos los proyectos para esa necesaria inversión. Yo le pregunto si ustedes, después de su paso durante estos cuatro últimos años por el ministerio, dejan proyectada al menos la inversión necesaria que las leridanias y leridanos necesitamos.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, voy a ver si puedo centrar mi discurso para que no sea solamente voluntarista. En todos los sitios, y particularmente en Cataluña, nos hemos dotado de una complejidad en la tramitación y en la ejecución de las obras de la que yo personalmente me siento satisfecha, y es que haya dos grandes controles, por un lado el control social, y el control político, en la concertación con otras administraciones y en la ejecución de las obras —en ese sentido las sociedades más avanzadas son las más complejas para llegar a la concertación—, y por otro, un control del territorio reconocido globalmente por la declaración de impacto ambiental que nos exige esfuerzos supletorios en los territorios más frágiles, como puede ocurrir en algunas zonas del Pirineo. No podemos hacer un discurso solo voluntarista de la ejecución de las actuaciones, sino que creo que estamos en el ejercicio responsable en la ejecución de la obra pública, en la concertación con otras administraciones y en la ejecución de unas obras a partir de una tramitación administrativa que pasa por la información pública y de la tramitación ambiental, que tiene una serie de requerimientos y que nosotros somos los primeros interesados en que así sea. Pueden sentirse ustedes orgullosos con respecto a la responsabilidad que yo creo que tienen los ciudadanos de Cataluña en general, y en Lleida en particular, así como de su sensibilidad por el valor de su patrimonio natural y cómo deben incardinarse las infraestructuras en el mismo.

Yo he estado viendo las inversiones en Lleida en los últimos ocho o diez años en materia ferroviaria en la anterior legislatura, con la llegada del AVE a Lleida. Por dar un dato sencillo, el volumen de inversión que está previsto para 2008 en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado prácticamente duplica la población de Lleida. La población de Lleida no llega al uno por ciento de la población del territorio español y la inversión que nosotros realizamos por presupuestos asciende aproximadamente al 2 por ciento. Cuando me pregunta si me

parece suficiente, ¿suficiente para qué? aparte de que las inversiones del Estado no se pueden medir en la escala provincial, sobre todo las infraestructuras lineales que tienen otra visión de conjunto. Por tanto, entendemos que son suficientes y este año hemos dado un gran salto en las inversiones en infraestructuras de carreteras, precisamente por los proyectos que se han ido desarrollando en los años anteriores y que ya este año y en los sucesivos vamos a ir traduciendo en obra. En consecuencia, hay un incremento muy fuerte de inversiones viarias en este año. El caso de la autovía Lleida-Huesca usted lo conoce tan bien como yo, las obras están en proceso de ejecución, dos tramos en ejecución y uno con las obras adjudicadas —la variante de Almacelles— y con previsión en algún caso de puesta en servicio en 2008. Es decir, hay una inversión importante en la A-22 como consecuencia del acuerdo institucional, de las declaraciones de impacto y de la dotación de recursos. En el momento en que nosotros tenemos una obra licitada no hay problema para que cuente con los recursos necesarios. En ese mismo sentido se encuentran las actuaciones en la de Lleida-frontera francesa o en la de Tarragona-Montblanc. Lo que nosotros hemos incluido en el PEIT por primera vez en la legislatura solamente puede aspirar a que se desarrolle el estudio informativo y que se haga su información pública. Señoría, yo creo que eso es una posición responsable y no voluntarista. Hay otras muchas obras que están en ejecución, por ejemplo en la A-14 y, efectivamente, hay algunas actuaciones que están pendientes de declaración de impacto, y yo no culpo al Ministerio de Medioambiente que tenga esas declaraciones pendientes, necesitará su tiempo, sus consultas, sus estudios complementarios y necesitará consultar a las administraciones locales. Démosles el tiempo que necesiten para realizar las actuaciones que se merece ese territorio.

Otras valoraciones que ha hecho no las puedo compartir; ha utilizado expresiones que por su vulgaridad no voy a reproducir. En cuanto a nuestros acuerdos con la Generalitat, señoría, son acuerdos entre dos administraciones que se ponen de acuerdo y firman los convenios en el ejercicio de sus mutuas responsabilidades y competencias. Nosotros no le hemos soltado nada a la Generalitat, hemos acordado con la Generalitat la forma de transferencia de algunas infraestructuras, y ha habido un acuerdo entre ambas administraciones. Nosotros no nos hemos quitado nada de en medio, hemos acordado con otra Administración la transferencia de infraestructuras en un acuerdo entre ambas. Yo diría que la Generalitat de Cataluña es una de las comunidades autónomas que negocia muy bien la transferencia de infraestructuras. Usted hablaba al principio de si Lleida es un territorio bien o mal conectado; vea el mapa de lo que son carreteras de competencia estatal y carreteras de competencia de otras administraciones y verá a quién corresponde la conectividad. Nosotros somos responsables de la conexión interprovincial y con el resto del territorio; ese mapa no es uniforme en el territorio español y corres-

ponde a un proceso de transferencia de infraestructuras. Como le digo, la Generalitat no negocia mal según mi experiencia, en las cesiones de infraestructura. Estamos trabajando en muchas de las rotondas de las que usted ha hecho mención, pero usted sabe mejor que yo que estamos en un territorio complejo, con mucha demanda social y los acuerdos institucionales y sociales exigen también su tiempo. Además, yo creo que es bueno que así sea.

— **DEL SEÑOR FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO) SOBRE PREVISIONES DEL GOBIERNO PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL ACCESO POR FERROCARRIL AL PUERTO EXTERIOR DE FERROL (A CORUÑA). (Número de expediente 181/003234).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al siguiente punto del orden del día, que es el número diez. Tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Señora secretaria general, ¿qué previsiones tiene el Gobierno para la construcción del acceso por ferrocarril al puerto exterior de Ferrol?

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, como usted quizás conozca, se ha desarrollado en coordinación con la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, con la Dirección General de Ferrocarriles y con Puertos del Estado, el estudio informativo del acceso ferroviario para las obras de ampliación del puerto de Ferrol. Esta es la situación administrativa en la que en estos momentos nos encontramos con respecto a la ejecución de ese acceso ferroviario al puerto exterior de Ferrol.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Agradezco mucho su contestación, aunque lamento que no sea la ministra de Fomento la que nos conteste las preguntas en la Comisión porque realmente es minusvalorar, si no despreciar, a esta Cámara que en tantas ocasiones pregunta cuestiones interesantes que afectan a su departamento. En todo caso, señora secretaria general, tengo que decirle que no hay ni una sola peseta en los Presupuestos Generales del Estado consignadas para los presupuestos del año 2008. En segundo lugar quiero decirle que todo este proceso de estudios informativos se inicia

ya con el Gobierno anterior y cuando ustedes llegan al Gobierno hay una reiteración desde la Autoridad Portuaria de Ferrol el 6 de abril del año 2004, el 11 de junio de 2004 y el 27 de julio y el documento elaborado por la Autoridad Portuaria no fue remitido a la Dirección General de Medioambiente hasta el mes de agosto, comunicándosela a la Dirección General de Ferrocarriles en septiembre de ese mismo año. Y lo que es más grave, toda esta pasividad en un trámite administrativo, dar traslado desde una dirección general a otra para que se inicien los estudios de impacto y los estudios informativos necesarios, ha demorado algo que yo creo que no es casual, que es la voluntad clara de no tener ninguna intención de sacar adelante un proyecto como este. En el año 2005 seguía la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao sin una sola comunicación y sin ninguna noticia de qué era lo que estaba pasando. Y lo que es más grave, a la vista de esa pasividad la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, nombrada todavía por el Gobierno del Partido Popular de la Xunta de Galicia —es decir, un presidente nombrado por el Gobierno del Partido Popular— toma la iniciativa y redacta la totalidad del estudio informativo en sus tres fases, teniendo en cuenta que la primera de ellas había costado 686.646 euros. Y a día de la fecha, después de haberle planteado no solo ese estudio informativo de la llegada al puerto, sino su conexión ferroviaria con As Pontes y el ramal de conexión ferroviaria con Megasa, tan imprescindibles para que salga adelante una obra tan importante como la del puerto exterior de Ferrol, cuya segunda fase se acaba de aprobar ahora ante las expectativas electorales después de tres años diciendo que era innecesaria porque no estaban demostrados los tráficos, y aún hoy —lamentablemente— sin servicios de agua o luz eléctrica, sin que estén terminados los accesos por carretera, ni mucho menos desdoblados, como pedía el Partido Socialista, nos encontramos con que no hay un solo euro en los Presupuestos Generales del Estado para iniciar las obras del acceso ferroviario al puerto exterior de Ferrol y lo que es más grave, señora secretaria general, nos encontramos con que estamos en el mismo punto de partida que en el año 2004, cuando ustedes llegaron al Gobierno, porque los estudios informativos y los estudios de impacto ambiental están realizados. Señora secretaria general, yo espero que de esa Ley de Memoria Histórica y la supresión de todos los símbolos franquistas que hay que hacer de acuerdo con ella, a Ferrol, que es la ciudad en la que nació el anterior jefe del Estado, no tengan que aniquilarla ustedes también sin inversiones. Hablaba usted en una pregunta anterior de que prácticamente el 8 por ciento de inversión se estaba realizando en Galicia, y es verdad, pero por los compromisos adquiridos por el anterior Gobierno, porque licitación de obra nueva importante de este Gobierno en materia de AVE, de ferrocarriles o de carreteras, absolutamente cero, ni una sola peseta. Lo que sí es cierto, señora secretaria general, es que en lo que a Ferrol se refiere, ha desaparecido el AVE transcantábrico Ferrol-Bilbao, no hay noticias

sobre el AVE Ferrol-A Coruña, y lo que es más importante, no hay un solo euro consignado todavía en los Presupuestos Generales del Estado para esa futura estación de AVE que sería necesaria en la ciudad de Ferrol para poder terminar construyendo lo que sería nuestra conexión a través de la alta velocidad.

El Partido Socialista acaba de votar en contra en el Congreso de los Diputados una enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular en relación con los presupuestos generales que solicitaba un millón y medio de euros para que pudiera iniciarse el proceso para la construcción definitiva del ferrocarril entre el puerto exterior de Ferrol y la ciudad. Ahora nos dicen que después de haber votado en contra en el Congreso van a presentar una similar en el Senado que esperan que se apruebe. En todo caso, señora secretaria general, para que se lo traslade a la señora ministra, que me imagino que tendrá mucho interés en saber de qué hablan los diputados en el Congreso, le ruego que no demoren por más tiempo algo que está iniciado en el año 2004, cuyos estudios informativos están en posesión de la Dirección General de Ferrocarriles desde el año 2004, que tardan más de un año en dar traslado a la Dirección General de Evaluación y Calidad Medioambiental, y que a día de la fecha usted nos diga que no han podido avanzar ni un ápice desde lo que estaba contratado y programado desde el año 2004, es realmente lamentable. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Yo espero que el Grupo Parlamentario Socialista del Senado apruebe una enmienda que ha negado en el Congreso y que, definitivamente, aunque solo sea porque hay elecciones generales el próximo año, de la misma manera que han solicitado por fin el inicio de las obras de la segunda fase del puerto exterior de Ferrol, negada durante los cuatro años de gobierno socialista por el secretario general que se sentaba antes que usted en esa mesa, se dé el paso definitivo para que se puedan iniciar de verdad los trámites para la construcción del acceso por ferrocarril al puerto exterior de Ferrol, ya que es una conexión vital para el desarrollo futuro de esta importante infraestructura para Ferrol y toda su comarca.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, vamos a ver si podemos centrar el debate en la parte que me afecta y no hablar del anterior jefe del Estado, porque ya estamos un poco lejos, por suerte para España. **(El señor Fernández de Mesa Díaz del Río: Hablo de Ferrol.—El señor Merino López: Díselo a Zapatero.)** Digo que estamos un poco lejos del anterior jefe de Estado. Vamos a volver, si puede ser, al puerto exterior de Ferrol. El ministerio, y por parte de la secretaría de la cual yo soy responsable en este momento, ha hecho un gran esfuerzo para garantizar, en primer lugar, la conexión viaria con el puerto exterior; hemos aportado recursos extraordina-

rios para poner en servicio la conexión viaria al puerto exterior de Ferrol, con una inversión que está entorno a los 64 millones de euros y eso lo vamos a poner en servicio ya. Por lo tanto, primera garantía de la conexión por una infraestructura terrestre del puerto. Al mismo tiempo, comparto con usted que es necesaria la existencia de una conexión ferroviaria para el puerto, que además tiene una serie de productos que por sus características requieren o precisan la conexión ferroviaria. También, usted lo ha citado, es necesario, llegar a un acuerdo con estas grandes empresas que son las que tienen que garantizar la continuidad de las conexiones a sus localizaciones, como son As pontes o Megasa, que tienen una corresponsabilidad en la ejecución de esas actuaciones y carecería de sentido no tener un acuerdo con ellas para que eso se haga simultáneamente. No dude que nosotros estamos trabajando en las conexiones terrestres del puerto exterior de Ferrol, que lo ponemos de manifiesto avanzando el acceso terrestre a la ampliación del puerto de Ferrol y que vamos a seguir trabajando y además concertando con estas empresas las conexiones ferroviarias al puerto exterior.

— **DEL SEÑOR CAMPOY SUAREZ (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO) SOBRE PREVISIONES SOBRE EL CORREDOR FERROVIARIO DEL MEDITERRÁNEO ENTRE ANDALUCÍA, MURCIA, COMUNITAT VALENCIANA, CATALUÑA Y CONEXIÓN HACIA FRANCIA. (Número de expediente 181/003496)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al punto número 11 del orden del día: previsiones sobre el corredor ferroviario del Mediterráneo entre Andalucía, Murcia, Comunitat Valenciana, Cataluña y conexión hacia Francia, formulada por el señor Campoy Suárez, del Grupo Parlamentario Popular.

Señor Campoy, tiene S.S. la palabra para formular la pregunta.

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: Doy por formulada la pregunta. Señora secretaria general, permítame que haga un sucinto relato de los hechos que sirvan a modo de composición de lugar y a la vez para refrescar la memoria al ministerio sobre la trascendencia de este gran proyecto, el corredor mediterráneo. Es un proyecto que afecta a cuatro comunidades autónomas: Cataluña, Comunidad Valenciana, Murcia y Andalucía, al 57 por ciento del producto interior bruto a nivel nacional, a 15 millones de turistas, al 47 por ciento de la población española y del cual agentes sociales de relevancia y de diversas universidades han declarado que la travesía pirenaica no podría excluir en ningún caso este corredor. Agentes también económicos de relevancia, como son presidentes de cámaras de comercio, asociaciones empresariales e incluso la constitución de una asociación específica y ex profeso para defender este proyecto, ya

han reclamado del Gobierno central la necesidad improporcionable de su puesta en marcha, con alguna declaración en la que el corredor actual podría quedar colapsado en 2015 si no se acomete este gran proyecto. Por su parte, desde el sector político, desde el sector público, nueve alcaldes de capitales de provincia —Tarragona, Valencia, Alicante, Murcia, Almería, Málaga, Granada, Cádiz y Castellón— de estas cuatro comunidades han efectuado una declaración denominada Declaración de Castellón en cuyo contenido se demanda y se exige al Gobierno que lleve a cabo la redacción de los proyectos del corredor de mercancías, por una parte, y de la alta velocidad para pasajeros, por otra, por el trazado del litoral entre las provincias de Cádiz y Tarragona, con la doble plataforma entre dichas capitales. Así mismo, han exigido la inclusión de este proyecto en la revisión de redes de transporte transeuropeas que se inicia en 2008, incluyendo los trazados de mercancías y de alta velocidad. Por su parte, el presidente de la Comunidad Valenciana, señor Camps, ha reclamado del Gobierno en reiteradas ocasiones la consideración de este proyecto como prioritario. Y por si fuera poco, señora secretaria general, le voy a dar más razones: su puesta en marcha conllevaría el transporte de 60 millones de toneladas al año, permitiría la movilidad, aportaría crecimiento y desarrollo, conectaría el sur de Europa con el resto, su ejecución equivaldría a 16 carriles de autopistas, es decir, 8 carriles de doble sentido, y seguro que ustedes tienen especial sensibilidad a este dato, ya que reduciría las emisiones de CO<sub>2</sub> un 20 por ciento, es decir, en 2 millones de toneladas, lo que conlleva la reducción del tráfico de 500.000 camiones y de 2 millones de turismos a lo largo del recorrido de esos 500 kilómetros.

¿Cuál ha sido hasta estos momentos la posición del Partido Socialista? Permítame que siga la misma línea de relatarle hechos. Comenzaré por el PEIT que se aprobó el 15 de julio de 2005 y en donde en su página 97, dentro de la estructura del Plan sectorial de transporte ferroviario, ustedes decían textualmente: el Plan sectorial de transporte ferroviario se elaborará dentro del plazo de un año contando desde la fecha de aprobación del PEIT y contará con la siguiente estructura; en primer lugar, corredores de altas prestaciones. La pregunta aquí sería ¿el corredor mediterráneo está considerado dentro de esto? En la página 98 matizan: en estos casos, y en especial en los ejes de mayor tráfico, como son el corredor mediterráneo, el diseño de tráfico mixto previsto por el PEIT debe entenderse aplicado al ámbito del corredor, no de la línea concreta, de forma que si las condiciones de tráfico, funcionalidad y servicio así lo determinaran en parte o en su totalidad, podrán establecerse en ellos líneas paralelas de carácter especializado. A lo largo del PEIT, ustedes no lo tienen como prioridad en los mapas o en las figuras representativas de las actuaciones, eso está claro, y hasta la figura 26 no aparece en el horizonte 2020 dicho corredor, aunque en otra figura lo consideran corredor prioritario. Si nos vamos a los Presupuestos Generales del Estado, lo cierto es que

desde la aprobación, y desconociendo si han puesto en marcha este plan sectorial, en los Presupuestos Generales del Estado de 2006 la cantidad destinada a este proyecto es cero, en el 2007, cero euros, y en 2008, en la memoria de objetivos —permítame que vuelva a leer textualmente— se dice: la inversión prevista para el año 2008 en este corredor de alta velocidad se destina a la ejecución de las obras de nuevo trazado entre Cambrils, Tarragona, y la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona, dando así continuidad a la plataforma del tramo Vandellòs-Cambrils, también de nuevo trazado. En la línea de alta velocidad entre Murcia y Almería, cuyo trazado está parcialmente aprobado, se ha previsto la dotación necesaria para la redacción de los estudios complementarios de trazado en algunas zonas de la provincia de Almería y para la terminación del estudio informativo de la integración del ferrocarril en Almería. ADIF también contempla inversiones en esta línea cuya construcción y administración tiene encomendadas. Es decir, humo. En el cuadro que aparece de inversiones, kilómetros ejecutados o en ejecución previstos para 2008, cero; miles de euros destinados, 530.000 para este macroproyecto.

No sigo, señora secretaria general, las declaraciones del ministerio no hacen albergar ninguna esperanza en este sentido. A pesar de las reiteradas preguntas que ha hecho este diputado, no ha sido contestada ninguna sobre este asunto, la ministra guarda silencio sepulcral, el secretario de Estado ha estado cáustico y lo único que dice es que se aplicará según el PEIT, que no incluye la (doble vía) de Tarragona a Castellón, no albergando ninguna esperanza a la ejecución de dicho proyecto. El director general de Ferrocarriles por su parte ha dicho textualmente: solo si el tráfico aumenta de manera considerable se llevará a cabo. ¿Cómo va a aumentar si no le dotamos de mayor capacidad? Es un contrasentido. En declaraciones de miembros del Partido Socialista, el candidato por Castellón, el señor Sevilla, ex miembro del Gobierno, dice rotundamente que habrá eje mediterráneo; el portavoz del Partido Socialista en las Cortes Valencianas dice que ha ampliado el Gobierno socialista este corredor a fin de que su extensión no acabe en el sur de Almería, como pretendía el Partido Popular, sino que se extienda hasta Algeciras, y alcanzará hasta la frontera francesa y allí nos conectará con Europa —casi le deberían dejar que tome mando en el ministerio para que lleve a cabo lo que dice—. Ha sido el Gobierno socialista el que ha encargado todos los proyectos constructivos del corredor. Y finaliza diciendo algo que es totalmente significativo: se duplicará el trazado en el momento que se requiera. Ahí queda eso. Esto sí que es voluntarismo demagógico o demagogia voluntarista. La cuestión es que por parte del Gobierno y del Grupo Socialista no ha habido claridad porque no ha habido compromiso, y no ha habido compromiso porque creo que no hay convicción de llevar a cabo este proyecto; de ahí que haya contradicciones en todas las manifestaciones que se ejercen. Yo pregunto al Gobierno: ¿es prescindible acaso

este corredor? ¿No es necesario? El Partido Popular, en sintonía con los agentes económicos y sociales, considera que este proyecto estratégico es fundamental para estas cuatro comunidades autónoma, y me atrevería a decir que para España. Es prioridad absoluta para nuestra economía, factor clave para la competitividad de nuestra economía, factor de desarrollo, reduciría las emisiones de CO<sub>2</sub>, dando mayor eficiencia energética. En fin, señora secretaria general, hay que tomar una decisión ya, éste es el momento en que se requiere si queremos estar a la altura de las circunstancias. Por eso le pregunto ¿cuál es el grado de compromiso del ministerio y del Gobierno socialista sobre el corredor mediterráneo?

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señor diputado, voy a contestar directamente a su pregunta de forma clara. Es imprescindible y necesario y hay un alto grado de compromiso con este corredor por parte del Gobierno. Comparto casi todo lo que ha dicho usted en su exposición con respecto al volumen de población servida, el volumen de mercancías que podría absorber y, por tanto, nosotros estamos trabajando en ese corredor. Hay eje mediterráneo en parte del mismo. Hay que añadir dos cuestiones complementarias. En España podríamos hablar de la política ferroviaria del siglo XIX pero es verdad que el ferrocarril ha estado mucho tiempo abandonado y hay líneas que se cerraron en algún momento, pero es que en parte del corredor mediterráneo, véase el caso de Murcia y Almería, nunca ha habido traza ferroviaria. Por tanto, no estamos recuperando traza ferroviaria sino que estamos creando una traza ferroviaria nueva en un contexto de desarrollo urbanístico, de condiciones ambientales y de otras demandas sociales, que a nadie se le escapa que es complejo.

El trayecto Murcia-Almería es un caso claro de no existencia de traza ferroviaria. En estos momentos por no entrar en detalles de si ha habido o no que volver a sacar a información pública buena parte del trazado, es un trayecto con 200 kilómetros de longitud y una inversión prevista de 1.700 millones estamos cerrando los acuerdos con el ayuntamiento del Almería para el acceso ferroviario; hemos cerrado acuerdos con ayuntamientos intermedios sobre el trazado y ya es una actuación que tiene encomendada ADIF. Incluso hay un tramo que ya se ha sacado a licitación entre Totana-Lorca y Alhama-Totana. Insisto, nosotros cada vez que sacamos una obra a licitación, la tenga ADIF o la dirección general, cuenta con los recursos necesarios, y la materialización y ejecución dependerá del avance de la obra. Por tanto, en el trayecto Murcia-Almería ya se están licitando las primeras obras, después de superar un proceso complejo por razones ambientales y de concertación territorial, social y política para que se haya iniciado la licitación de algunos tramos por importe de 40 millones de euros

entre Totana-Lorca y Alhama-Totana. A partir de ahí, las actuaciones entre Murcia y Valencia comparten en parte corredor —si me permiten la expresión— con la alta velocidad que, procedente de Albacete, llega a La Encina y baja a Murcia y conecta con Alicante. Unos corredores están en proyecto de redacción y otros se están ejecutando. Por ejemplo, entre La Encina y Alicante se han adjudicado obras por valor de 389 millones para más de 70 kilómetros. Entre La Encina y Valencia las obras están en su fase final de ejecución —a un 98 por ciento, según mis datos—, por lo menos la plataforma. Seguimos hacia arriba, entre Valencia y Castellón. Es una obra que tiene adjudicada ADIF, aunque hay un tramo que es responsabilidad de la dirección general entre Valencia y Castellón. Los proyectos los está ya redactado ADIF. Aquí se va a construir una segunda línea en ancho UIC para tráfico exclusivo de viajeros. Nosotros estamos en el empeño, que es complejo, de transformar toda la red de alta velocidad, toda la red ferroviaria española de ancho ibérico en ancho UIC, pero con distintas formas de ejecución y con distintos momentos intermedios para no dejar de dar servicio a ciertos sectores. En el norte vamos directamente en ancho UIC, pero tenemos que hacer compatibles los tráfico actuales en ancho ibérico hasta que tengamos la reconversión en ancho UIC. Hay necesidad de pasar por periodos de transición que se llevan a cabo de distinta manera; en algunos casos con traviesas polivalentes, en otros casos metiendo un tercer carril —o hilo como dicen los expertos— dentro del ancho ibérico para que haya tráfico en ancho UIC, y una reconversión progresiva y paulatina. En algunos casos son líneas paralelas especializadas y podemos tener dos líneas en ancho UIC y dos en ancho ibérico. Esto está ahora mismo en fase de proyecto entre Valencia y Castellón, porque están compartiendo tráfico de Cercanías y éstos son muy fuertes. Entre Castellón y Tarragona se encuentra en servicio un corredor, salvo un pequeño tramo que está este año en proyecto y se van a ejecutar las obras. Nosotros prevemos con quince años de antelación si vamos a tener un incremento del tráfico que justifique la segunda línea y en ello estamos trabajando, pero ahora la demanda clara de necesidad de desdoblamiento está entre Valencia y Castellón y en su momento abordaremos el Castellón-Tarragona. A partir de ahí, la línea coincide con el tramo desde Tarragona a Barcelona y frontera francesa, unas están en servicio o a punto de terminarse y todo está en obra hasta la frontera francesa. Es un eje fundamental, necesario e imprescindible y estamos ejecutándolo. Estamos hablando de un eje que tiene más de 700 kilómetros de longitud y, aunque no tengo hecha la suma de los presupuestos, supera los 5.000 millones de euros. Hay parte en servicio y parte en ejecución y la voluntad del Gobierno es construir un corredor que consideramos básico para garantizar las conexiones de todo el corredor mediterráneo que, como todos sabemos, es de los más dinámicos de la economía española.

— **DEL SEÑOR RODRIGUEZ SÁNCHEZ (GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO) SOBRE PLANIFICACIÓN Y DISEÑO DE LAS MEJORAS EN LOS SERVICIOS FERROVIARIOS DE LARGA DISTANCIA, CON ORIGEN Y DESTINO GALICIA, PARA EL PRIMER SEMESTRE DE 2008, APROVECHANDO LOS ITINERARIOS DE ALTA VELOCIDAD QUE SE PONDRÁN EN FUNCIONAMIENTO DESDE FINALES DE 2007. (Número de expediente 181/003624.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto número 12 del orden del día, pregunta relativa a la planificación y diseño de las mejoras de los servicios ferroviarios de larga distancia, con origen y destino Galicia, para el primer semestre de 2008, aprovechando los itinerarios de alta velocidad que se pondrán en funcionamiento desde finales de 2007. Formulada por don Francisco Rodríguez Sánchez, del Grupo Parlamentario Mixto.

Señor Rodríguez Sánchez, tiene S.S. la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: El Bloque Nacionalista Galego viene trabajando desde que está presente en este Congreso de los Diputados para que se mejoren los servicios ferroviarios en Galicia y desde Galicia, en particular, los de largo recorrido; unos servicios que se caracterizan actualmente por graves deficiencias en confort, en los tiempos de viaje, en las frecuencias y además son excesivamente caros en términos relativos si los comparamos con los precios de servicios ferroviarios de gran confort que hoy existen en muchas partes del Estado español, y, por cierto, con frecuencias y tiempos de viajes abismalmente distintos, lo que da pie a que pensemos que vivimos en Estados diferentes. Por eso, nosotros no consideramos que haya que esperar a contar con una red de infraestructuras de alta velocidad para ir haciendo mejoras progresivas en los servicios sin esperar a que acaben todas las infraestructuras en el conjunto del Estado español, y particularmente en la zona más atrasada, que es precisamente Galicia. Partimos del supuesto de que se puede trabajar optimizando las potencialidades que dentro y fuera del territorio pueden posibilitar más confort y una puesta en funcionamiento de servicios acorde con tramos de alta velocidad que también se van poniendo en servicio aunque sea en territorios que no son el de Galicia. Mezclando este criterio con la utilización de un nuevo material rodante, está claro que se puede optimizar la situación. Existen —hemos sido informados de ello— proyectos de Renfe que parece que están en diseño y planificación, casi totalmente perfilados, para mejorar los servicios de largo recorrido y desde Galicia durante el primer semestre del año 2008. Particularmente, lo que son las conexiones de A Coruña y Vigo, como puntos de partida y de llegada, en relación con Madrid, Barcelona y Euskadi, que son los que existen hoy en día con graves

deficiencias, tanto los diurnos como los nocturnos, desde Ferrol, Lugo y Madrid solamente el nocturno. Por supuesto, estos servicios no solamente pueden ser mejorados sensiblemente, sino que también pueden ser aumentadas sus frecuencias o colocando servicios diurnos donde hoy no los hay. Por todo esto, hacemos la pregunta de si tiene ya Renfe definitivamente planificadas y diseñadas las mejoras prometidas en los servicios ferroviarios de larga distancia, con origen y destino Galicia, para el primer semestre de 2008, aprovechando los itinerarios de alta velocidad que se pondrán en funcionamiento desde finales de 2007.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, le puedo confirmar que Renfe ya tiene algunas previsiones con respecto a modificaciones: en los servicios ferroviarios de larga distancia con origen y destino en Galicia en dos fases. Cuando entre en servicio la línea a Valladolid hay dos modificaciones; por una parte, una reducción inicial del tiempo de viaje en tanto los trenes se sigan encaminando por el intercambiador de Valdestitilla, que se sitúa entre 15 y 27 minutos, eso a raíz de la entrada en servicio del AVE a Valladolid. Además, a partir del 3 de enero, se tiene prevista la sustitución de material de Talgo que actualmente presta servicio en ese servicio que es de la serie IV por otro más moderno, de la serie VI, que ha sido remodelado y que está provisto de rodadura desplazable para que pueda hacer el servicio por la vía de ancho UIC desde Madrid hasta el intercambiador de Valdestitilla y desde ahí continuar su recorrido hasta Galicia. Con esto entendemos que se mejorarán las prestaciones de calidad y confort a las que usted hacía referencia en su exposición. Por lo tanto, sustitución del Talgo serie IV por el Talgo serie VI de rodadura desplazable a partir del 3 de enero. Como sabe S.S., también está en construcción un nuevo intercambiador entre Olmedo y Medina, que está ejecutando ADIF. Como usted habla del primer semestre, me da margen, porque la previsión de ADIF es que en el mes de marzo estuviera en servicio el intercambiador, que supondrá una reducción de entorno a una hora de los servicios desde los distintos destinos en Galicia y su conexión con Valladolid y Madrid. En relación con las modificaciones de los servicios, en principio se mantienen los actualmente existentes y Renfe, en función de la evolución de la demanda con los nuevos cambios que se produzcan en el material y en la reducción de tiempos a partir de la puesta en servicio del cambiador de Medina, valorará la conveniencia o necesidad de que se incrementen los servicios entre ambos destinos.

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

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: A parte de desear que efectivamente, y a ser posible cuanto antes, funcione el intercambiador de Olmedo-Medina porque la reducción de tiempo de viaje es importante, una hora, estamos hablando de servicios ferroviarios de ocho horas cuarenta y cinco minutos en el diurno y casi once horas en el nocturno, creo que si el diurno pasa a siete horas sería un cambio ciertamente importante. De todas maneras, noto una ausencia que me gustaría que aclarase; en particular, qué se va hacer con el tren que tiene hoy origen en Ferrol y pasa por Lugo destino Madrid y también si puede darnos alguna información sobre los que van de A Coruña-Vigo con destino a Barcelona y a Euskadi, porque creo que son servicios ferroviarios de diecisiete y catorce horas, que merecerían en ese primer semestre —y así lo teníamos entendido hasta ahora— una mejora sustancial dentro de los límites que aún tiene la infraestructura en toda esa zona del territorio.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS**: (Cruz Villalón): Señoría, quizás he centrado más mi atención en el eje Madrid-Valladolid-Galicia. También está prevista, aunque no tengo la fecha ajustada con relación al material que está haciendo el servicio entre Galicia y País Vasco, la sustitución por composiciones de la serie Arco, cuyos coches disponen de mejores prestaciones que las que actualmente están dando el servicio.

Se ha referido a la conexión de Madrid-Ferrol y me va a permitir el señor diputado que le mande es la información por escrito, porque no tengo aquí datos precisos.

A partir de enero, sustitución de los Talgo IV por los TalgoVI para el trayecto Galicia-Madrid, que es material de rodadura desplazable, llegando hasta el intercambiador de Valdestilla, próximo ya a la entrada de Valladolid. El tiempo estará entorno a lo que le he dicho, aunque también dependerá del comportamiento de la línea y de estos nuevos materiales, alrededor de 15-27 minutos. A partir de la entrada en servicio del cambiador de Medina, que ADIF prevé que sea en el mes de marzo, se producirá una reducción de tiempo de una hora aproximadamente. Disculpe S.S. que no tengamos ahora una previsión mayor; estamos hablando de 55 o de 65 minutos. También sobre a esa fecha, de acuerdo con la reasignación de material rodante, se va a producir una modificación sustancial en todo el mapa de España; con las nuevas puestas en servicio se mejorará la conexión, en material convencional, del diurno Galicia-País Vasco con un tren de la serie Arco, que tiene mejores condiciones, mejores prestaciones, para viajes que son largos.

Cualquier otra precisión que usted necesite se la haremos llegar por escrito.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Cruz. Señoras y señores diputados, finalizado el orden del día, se levanta la sesión.

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**