



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2008

IX Legislatura

Núm. 171

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ANTONIO LOURO GOYANES

Sesión núm. 10

celebrada el miércoles 10 de diciembre de 2008

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

Del diputado don Ignacio Cosidó Gutiérrez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:

- **Ejecución del proyecto «Integración del ferrocarril en Palencia», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Ferrocarriles, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, en concreto, en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000752.)**

7

Del diputado don Ángel Jesús Acebes Paniagua, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:

- **Previsiones en relación a la red ferroviaria Madrid-Ávila, Ávila-Salamanca y Ávila-Valladolid. (Número de expediente 181/000945.) 9**

Del diputado don Jaime Reinares Fernández, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:

- **Previsión del Ministerio de Fomento respecto a financiar las obras dirigidas a reordenar el área del entorno de la iglesia prerrománica de San Julián de los Prados, preservándola de toda contaminación con la cubrición de un tramo de la autovía colindante con ella. (Número de expediente 181/000817.) 12**
- **Sobre efectivos del aeropuerto de Asturias para hacer frente a un evento de emergencia que exija la evacuación del recinto. (Número de expediente 181/000827.) 14**

De la diputada doña María del Pilar Fernández Pardo, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:

- **Estado de la tramitación de las denominadas «Autopistas del Mar», a crearse entre España y Francia. (Número de expediente 181/000779.) 16**
- **Estado actual del proyecto denominado «Seguridad Vial, mejora de intersección con carretera FR-5, CN-634, Pk 532,080». (Número de expediente 181/000774.) 18**
- **Fecha prevista para el inicio de las obras del tramo Unquera-Llanes, de la autovía del Cantábrico. (Número de expediente 181/000775.) 18**

Del diputado don Jaime Reinares Fernández, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:

- **Situación de las obras del tramo comprendido entre Muros de Nalón-Dueñas de la autovía del Cantábrico, a 30 de abril de 2008. (Número de expediente 181/000805.) 19**
- **Situación de las obras del tramo comprendido entre Dueñas-Novellana de la autovía del Cantábrico, a 30 de abril de 2008. (Número de expediente 181/000806.) 19**
- **Situación de las obras del tramo comprendido entre Otur-Villapedre de la autovía del Cantábrico, a 30 de abril de 2008. (Número de expediente 181/000807.) 19**
- **Situación de las obras del tramo comprendido entre Villapedre-Navia de la autovía del Cantábrico, a 30 de abril de 2008. (Número de expediente 181/000808.) 19**
- **Situación de las obras del tramo comprendido entre Navia-Tapia de Casariego de la autovía del Cantábrico, a 30 de abril de 2008. (Número de expediente 181/000809.) 19**
- **Situación de las obras del tramo comprendido entre Tapia de Casariego-Barres de la autovía del Cantábrico, a 30 de abril de 2008. (Número de expediente 181/000810.) 20**
- **Situación de las obras del tramo comprendido entre Barres-Ribadeo de la autovía del Cantábrico, a 30 de abril de 2008. (Número de expediente 181/000811.) 20**
- **Situación de las obras del tramo comprendido entre Llanes-Pendueles de la autovía del Cantábrico, a 30 de abril de 2008. (Número de expediente 181/000812.) 20**
- **Situación de las obras del tramo comprendido entre Pendueles-Unquera de la autovía del Cantábrico, a 30 de abril de 2008. (Número de expediente 181/000813.) 20**
- **Relación de los denominados «puntos negros» en las carreteras de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias y planes para dar solución a los mismos. (Número de expediente 181/000819.) 22**
- **Calendario de los plazos de ejecución del proyecto del AVE del tramo comprendido desde León capital a Gijón (Asturias). (Número de expediente 181/000820.) 23**

	Página
— Situación de las obras del tramo comprendido entre Grado-Doriga de la autovía de Oviedo a La Espina, a 30 de abril de 2008. (Número de expediente 181/000822.)	24
— Situación de las obras del tramo comprendido entre Doriga-Cornellana de la autovía de Oviedo a La Espina, a 30 de abril de 2008. (Número de expediente 181/000823.)	24
— Situación de las obras del tramo comprendido entre Cornellana-Salas de la autovía de Oviedo a La Espina, a 30 de abril de 2008. (Número de expediente 181/000824.)	24
— Situación de las obras del tramo comprendido entre Salas-La Espina, primera calzada de la autovía de Oviedo a La Espina, a 30 de abril de 2008. (Número de expediente 181/000825.)	24
— Situación de las obras del tramo comprendido entre Salas-La Espina, segunda calzada de la autovía de Oviedo a La Espina, a 30 de abril de 2008. (Número de expediente 181/000826.)	24
De la diputada doña María Concepción de Santa Ana Fernández, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:	
— Ejecución del tramo Izbor-Vélez de Benaudalla, perteneciente a la autovía A-44. (Número de expediente 181/000856.)	25
— Situación del «Viaducto Guadalfeo» perteneciente al tramo Ízbor-Vélez de Benaudalla de la autovía A-44 y fecha prevista por el Ministerio de Fomento para su puesta en servicio. (Número de expediente 181/000865.)	25
— Ejecución del tramo: Almuñécar (La Herradura)-Almuñécar (Taranay), perteneciente a la autovía A-7. (Número de expediente 181/000857.)	27
— Ejecución del tramo: Almuñécar-Salobreña, perteneciente a la autovía A-7. (Número de expediente 181/000858.)	27
— Ejecución del tramo: Lobres-Guadalfeo, perteneciente a la autovía A-7. (Número de expediente 181/000859.)	27
— Ejecución del tramo: Guadalfeo-La Gorgoracha, perteneciente a la autovía A-7. (Número de expediente 181/000860.)	27
— Ejecución del tramo: La Gorgoracha-Puntalón-enlace N-340 (Puerto de Motril), perteneciente a la autovía A-7. (Número de expediente 181/000861.)	27
— Ejecución del tramo: Enlace Puntalón-Carchuna, perteneciente a la autovía A-7. (Número de expediente 181/000862.)	28
— Ejecución del tramo: Carchuna-Castell de Ferro, perteneciente a la autovía A-7. (Número de expediente 181/000863.)	28
— Ejecución del tramo: Polopos-Albuñol, perteneciente a la autovía A-7. (Número de expediente 181/000864.)	28
Del diputado don Sebastián González Vázquez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:	
— Obras que se van a ejecutar en Ávila con la partida presupuestaria consignada en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2008, proyecto 2110, modernización y renovación de catenaria, e importe de 1.086.000 euros, de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre. (Número de expediente 181/000883.)	30
— Obras que se van a ejecutar en Ávila con la partida presupuestaria consignada en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2008, proyecto 2110, renovación de vía, e importe de 27.254.000 euros, de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre. (Número de expediente 181/000884.)	30
— Pasos a nivel que se van a ejecutar en Ávila con la partida presupuestaria consignada en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2008, proyecto 2120, subestaciones eléc-	

	Página
tricas, e importe de 259.000 euros, de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre. (Número de expediente 181/000885.)	30
— Obras que se van a ejecutar en Ávila con la partida presupuestaria consignada en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2008, proyecto 2130, mejora seguridad/funcionalidad, e importe de 556.000 euros, de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre. (Número de expediente 181/000886.)	30
— Pasos a nivel que se van a ejecutar en Ávila con la partida presupuestaria consignada en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2008, proyecto 2070, supresión de pasos a nivel, e importe 542.000 euros, de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre. (Número de expediente 181/000887.)	30
— Obras que se van a ejecutar en Ávila con la partida presupuestaria consignada en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2008, proyecto 2150, actuaciones puntuales, e importe de 5.452.000 euros, de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre. (Número de expediente 181/000888.)	30
Del diputado don Miguel Barrachina Ros, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:	
— Previsiones acerca de la ejecución de una línea de alta velocidad entre Castellón y Tarragona o de altas prestaciones. (Número de expediente 181/000712.)	33
Del diputado don Francisco Xesús Jorquera Caselas, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre:	
— Previsiones acerca de variar el trazado de la tercera ronda (A Coruña) de modo que se aleje de la población de Mesoiro. (Número de expediente 181/000953.)	35
— Previsiones acerca de modificar el proyecto de remodelación de la N-525 Santiago-Ourense a su paso por O Eixo. (Número de expediente 181/000960.)	37
Del diputado don Celso Luis Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:	
— La fecha prevista para el inicio de las obras de la circunvalación norte en Ourense. (Número de expediente 181/000006.)	38
Del diputado don José Ignacio Landaluce Calleja, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:	
— Razones de la ministra de Fomento para no dar fechas de finalización y puesta en funcionamiento del tramo pendiente del desdoblamiento de la carretera N-340 entre Algeciras, Tarifa y Vejer (Cádiz). (Número de expediente 181/000335.)	39
Del diputado don Antonio Gallego Burgos, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:	
— Previsiones acerca de que el Ministerio de Fomento asuma o depure responsabilidades políticas por la adjudicación de la construcción de un PAET subterráneo en la ciudad de El Prat de Llobregat, sin respetar el procedimiento establecido en la Ley de contratos del sector público. (Número de expediente 181/000718.)	42
Del diputado don Ignacio Cosidó Gutiérrez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:	
— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Palencia-Fuentes de Valdepero (O) (9,0 Km)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2007, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, y previsiones de inversión para los próximos años en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000726.)	44
— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Fuentes de Valdepero-Amusco (O) (9,5 Km)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2007,	

<p>correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, y previsiones de inversión para los próximos años en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000727.)</p>	44
<p>— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Amusco-Frómista (O) (9,5 Km)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2007, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, y previsiones de inversión para los próximos años en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000728.)</p>	45
<p>— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Aguilar de Campoo-Aguilar de Campoo (O) (8,1 Km)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2007, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, y previsiones de inversión para los próximos años en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000729.)</p>	45
<p>— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Frómista-Marcilla de Campos (O) (10,3 Km)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2007, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, y previsiones de inversión para los próximos años en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000730.)</p>	45
<p>— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Puebla de San Vicente-Aguilar de Campoo (O) (7,2 Km)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2007, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, y previsiones de inversión para los próximos años en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000731.)</p>	45
<p>— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Marcilla de Campos-Osorno (O)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2007, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, y previsiones de inversión para los próximos años en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000732.)</p>	45
<p>— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Osorno-Villaprovedo (O)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2007, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, y previsiones de inversión para los próximos años en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000733.)</p>	45
<p>— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Herrera de Pisuerga-Alar del Rey (O)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2007, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, y previsiones de inversión para los próximos años en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000734.)</p>	45
<p>— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Villaprovedo-Herrera (O)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2007, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, y previsiones de inversión para los próximos años en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000735.)</p>	45
<p>— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Alar del Rey-Puebla de San Vicente (O)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2007, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, y previsiones de inversión para los próximos años en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000736.)</p>	46
<p>— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Palencia-Fuentes de Valdepero (O) (9,0 Km)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2008,</p>	

	Página
correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, en concreto, en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000740.)	46
— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Fuentes de Valdepero-Amusco (O) (9,5 Km)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, en concreto, en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000741.)	46
— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Amusco-Frómista (O) (9,5 Km)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, en concreto, en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000742.)	46
— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Aguilar de Campoo-Aguilar de Campoo (O) (8,1 Km)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, en concreto, en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000743.)	46
— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Frómista-Marcilla de Campos (O) (10,3 Km)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, en concreto, en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000744.)	46
— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Puebla de San Vicente-Aguilar de Campoo (O) (7,2 Km)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, en concreto, en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000745.)	46
— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Marcilla de Campos-Osorno (O)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, en concreto, en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000746.)	46
— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Osorno-Villaprovedo (O)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, en concreto, en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000747.)	46
— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Herrera de Pisuega-Alar del Rey (O)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, en concreto, en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000748.)	47
— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Villaprovedo-Herrera (O)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, en concreto, en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000749.)	47
— Ejecución del proyecto «A-67 autovía del Cantábrico a la Meseta, tramo: Alar del Rey-Puebla de San Vicente (O)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, corres-	

pondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, en concreto, en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000750.)	47
— Ejecución del proyecto «Autovía A-65, Palencia-Benavente (EI) (91,7 Km)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, y previsiones de inversión para los próximos años en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000737.)	49
— Ejecución del proyecto «Autovía A-65, Palencia-Benavente (EI) (91,7 Km)», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, en concreto, en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000751.)	49
— Ejecución del proyecto «Actuaciones de seguridad vial en Castilla y León», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Inversión de reposición en infraestructuras y bienes destinados al uso general, y previsiones de inversión para los próximos años en la provincia de Palencia. (Número de expediente 180/000738.)	50
— Ejecución del proyecto «Línea de alta velocidad Valladolid-Burgos», de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, correspondiente al Ministerio de Fomento, Dirección General de Ferrocarriles, Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general, en concreto, en la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/000739.)	51

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Iniciamos la sesión de la Comisión de Fomento. Procedemos según el orden del día previsto, que ha sido remitido a SS.SS. en el que se introduce una alteración, de tal manera que las preguntas del señor Cosidó relativas a la A-67, a la A-65, a las actuaciones de seguridad vial en Castilla y León y a la línea de alta velocidad entre Valladolid y Burgos se tratarán al final por participar el señor Cosidó en este momento en otra Comisión. En el orden del día se incluyen un total de 71 preguntas y para dar respuesta a las mismas contaremos con la presencia y participación de cuatro altos responsables del ministerio, que son el secretario de Estado de Planificación y Relaciones Institucionales, señor Morlán, que nos acompaña en la Mesa, la secretaria de Estado de Infraestructuras, el secretario de Estado de Transportes y el subsecretario del ministerio. Quiero hacer dos observaciones. La primera es que, a efectos de agilizar el debate y por acuerdo de la Mesa y portavoces, procedemos a acumular las preguntas que están relacionadas y tienen contenido común. Es un acuerdo alcanzado y ya están acumuladas. Y la segunda observación es que debo recordarles que el tiempo disponible para la formulación y debate de cada pregunta es de un total de diez minutos, cinco para el turno del preguntante y cinco para la respuesta, y estos cinco minutos de cada uno son en dos

turnos; en ningún caso deberemos superar los cinco minutos. El contenido del orden del día nos exige el cumplimiento de lo acordado.

PREGUNTAS:

DEL DIPUTADO DON IGNACIO COSIDÓ GUTIÉRREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

- **EJECUCIÓN DEL PROYECTO «INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN PALENCIA», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2008, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, EN CONCRETO, EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 181/000752.)**

El señor **PRESIDENTE**: No habiendo ninguna otra cuestión, les indico que las preguntas mencionadas del señor Cosidó pasan al final y procedemos ahora con su primera pregunta, relativa a la integración del ferrocarril en Palencia. Para su formulación tiene la palabra el diputado señor Cosidó.

El señor **COSIDÓ GUTIÉRREZ**: Muchas gracias, señor presidente, por darme la palabra y por su flexibilidad para poder pasar el resto de preguntas al final de la Comisión, lo que me permitirá atender también a la Comisión de Interior, que está convocada a la misma hora.

Señor Morlán, usted contestó hace poco más de un mes a mi compañera Celinda Sánchez sobre esta misma cuestión. Yo no querría reproducir esta tarde el debate de intenciones que se produjo en aquel momento, sino que quisiera hacer un debate basado en hechos. El primer hecho, que creo que no es discutible por su parte, es que el Gobierno de España no ha invertido hasta la fecha ni un solo euro en el proyecto de soterramiento del tren en Palencia. Es verdad que en varios presupuestos —creo que desde el año 2006— ha habido cantidades pequeñas dirigidas a la redacción de proyectos, pero también es verdad que no se ha gastado un solo euro. En realidad, no hay estudios ni proyectos y esta cuestión sigue siendo en gran parte una mera declaración de intenciones, con el protocolo y con la construcción de la sociedad como única realidad palpable. En este sentido, me gustaría que me concretara tres cosas. La primera es que usted se comprometió públicamente a que el estudio informativo sobre el soterramiento del tren en Palencia estaría antes de que acabara este año, y me gustaría saber si mantiene ese compromiso. La segunda es si me puede indicar en qué fecha tiene previsto el ministerio licitar la elaboración del proyecto. Y la tercera es si, con la larga experiencia que va usted acumulando en estas infraestructuras, nos puede dar una orientación sobre cuándo será una realidad el soterramiento del tren en Palencia.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a la pregunta formulada tiene la palabra el secretario de Estado de Planificación y Relaciones Institucionales, señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN Y RELACIONES INSTITUCIONALES** (Morlán Gracia): Gracias, señoría, por su pregunta y por el tono de la misma. Tengo que decirle que el Ministerio de Fomento ha estado trabajando en un proceso de acuerdo entre instituciones durante estos últimos tiempos, y que ese acuerdo entre instituciones para llevar a cabo la solución de integración del ferrocarril en Palencia es un acuerdo en el que la buena voluntad del Ayuntamiento y de la Comunidad Autónoma de Castilla y León se ha reflejado en el protocolo que firmamos el 25 de marzo de 2008. A partir del momento en que llegamos a ese acuerdo —que costó mucho tiempo— es cuando los estudios que habíamos iniciado con cargo a los capítulos de estudio que tiene la Dirección General de Ferrocarriles fueron avanzando en el estudio informativo, que no solamente implicaba el soterramiento inicial que se preveía de 1.300 metros aproximadamente, sino que lo duplicamos. Y también se incorporó una novedad fundamental para la ciudad de Palencia, que es dar solución al arroyo de Villalobón. Nosotros hemos avanzado en la

redacción del estudio informativo, tenemos que incorporar lo que el Ministerio de Medio Ambiente hace en el estudio informativo sobre el arroyo de Villalobón, y una vez que esté eso finalizado lo someteremos a información pública. Si por nosotros fuera, no sé si sería antes del 31 de diciembre, pero indudablemente en muy poco tiempo el estudio informativo estaría en condiciones de ser sometido a información pública para que el siguiente paso fuera, una vez obtenida la información pública, pasar a declaración de impacto ambiental, que es necesaria, para a continuación iniciar la redacción de proyectos y ejecutar las obras. Esto que le he dicho en tres frases muy sintéticas indudablemente tiene un proceso largo, pues la declaración de impacto ambiental no depende de nosotros sino del Ministerio de Medio Ambiente, y hasta que no la tengamos, al tratarse de un trazado urbano que tiene repercusiones en el funcionamiento de una ciudad y en los servicios y atenciones que tiene que tener la ciudad, es muy complicado marcar fechas de inicio o de finalización de obras. Por eso, en relación con las tres preguntas que me ha hecho, no puedo darle —imagino que usted interpretará luego públicamente lo que estime oportuno— fechas que no puedo cumplir, y no las puedo cumplir porque no depende de la voluntad del ministerio, sino de otro tipo de eventos que tienen que ver con el Ministerio de Medio Ambiente en cuanto a la declaración de impacto ambiental.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de réplica tiene la palabra el diputado señor Cosidó.

El señor **COSIDÓ GUTIÉRREZ**: No es que no me fíe, pero si me puede decir poco tiempo cuánto tiempo es se lo agradecería mucho a efectos del estudio informativo, que es lo que ya reconocen que cuando menos se está elaborando. Creo que no es mucho pedir la fecha que tienen prevista para la licitación de la elaboración del proyecto, porque sin proyecto va a ser muy difícil que esto algún día sea una realidad. También me surge alguna duda sobre el tema de la financiación. En su última comparecencia usted vino a decir que esto no tenía que estar en los presupuestos porque la sociedad sería la que lo financiara. Ustedes han firmado un protocolo por el que se comprometen a financiar 119,7 millones de euros más 54 adicionales para el desvío del arroyo, y me imagino que eso tendrá una consignación presupuestaria que yo no veo. No sé si será en ADIF, en el presupuesto del ministerio o cuál va a ser la fórmula de financiación, pero me gustaría saber cómo van a poner esos 119 millones. Es más, si lo que se prevé que se va a ingresar como liberación de terrenos por la venta de los terrenos liberados o el coste del proyecto una vez elaborado el proyecto propiamente dicho se incrementa, ¿está en disposición el Ministerio de Fomento de asumir los posibles sobrecostes del proyecto o la merma de ingresos que se pueda producir? Esta es una pregunta clave para ver cómo vamos a financiar este tema, que sabe que es muy costoso. Por último, interpreto que el tren de alta velocidad llegará a León antes de que

probablemente hayamos soterrado el tren en Palencia. Por tanto, estamos hablando de una solución provisional, y me gustaría que nos diese alguna estimación sobre cuál va a ser el coste de esa solución, en relación con la cual no le oculto el temor de que pueda tener una provisionalidad bastante definitiva. Me gustaría que me lo aclarase y, si no es así, por lo menos déme un horizonte temporal sobre la provisionalidad de la que estamos hablando.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Cosidó.

Para cerrar esta pregunta tiene la palabra el señor secretario de Estado de Planificación y Relaciones Institucionales, señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN Y RELACIONES INSTITUCIONALES** (Morlán Gracia): Señoría, imagino que usted sabe cómo funcionan este tipo de sociedades, porque su filosofía y forma de trabajar es la que hemos heredado del anterior Gobierno de ustedes. Lo que hemos hecho ha sido trabajar con esa fórmula, con esa forma de tratar las inversiones, las integraciones y la obtención de recursos para llevar a cabo las soluciones ferroviarias que se planteaban en cada una de las ciudades a las que se llegaba y a las que llegamos ahora. Hemos firmado el protocolo y hemos constituido la sociedad con unas cifras que hemos acordado entre las tres administraciones, y esas cifras tienen que tener, dentro del funcionamiento de cada Administración, los necesarios fundamentos técnicos y jurídicos para que eso pueda ser así. Por ejemplo, le puedo decir que la llegada de la alta velocidad a Valencia en superficie la pagamos nosotros como ministerio y que la comunidad autónoma y el ayuntamiento han llegado a un acuerdo entre ellos para ver cuál es el rendimiento que se obtiene de la actuación urbanística, pero hasta que la comunidad autónoma no apruebe ese ordenamiento no se puede evaluar el rendimiento que se va a obtener. Además, me parece que le dije a su compañera en mi comparecencia en respuesta a una pregunta similar que a día de hoy se ha aprobado el Plan de ordenación urbana de Palencia, menos la parte correspondiente o el sector que se llama perisoterramiento del ferrocarril, que por razones que desconozco la comunidad no ha aprobado. Hasta que la comunidad no apruebe esa gestión de los suelos, tal y como vienen contemplados en el planteamiento que hace el ayuntamiento, es muy difícil evaluar si los rendimientos que se van a obtener van a ser o no suficientes. Como se trata de una sociedad en la que las tres partes estamos de acuerdo en llevar a cabo la integración y en contribuir a su financiación, cuando se planteen los sobrecostes, si es que se plantean, tendremos que hacer frente como sociedad a esos sobrecostes. Pero hay una premisa inicial que me gustaría que se despejara cuanto antes porque significaría ir avanzando en la solución y en la redacción del proyecto, y es ver cuál va a ser la financiación final. Ahora tenemos una tabla aprobada en el protocolo, una tabla que las tres administraciones aceptamos, pero esa

tabla tiene que figurar después en el trazado de los planos de la actuación urbanística que tiene que haber en Palencia, y a día de hoy lo que a mí se me dice desde un sitio y otro es que no está aprobado todo el planeamiento, que la zona del soterramiento no está aprobada por la comunidad y, por tanto, hasta que no esté aprobada no sabemos si está de acuerdo o no con la propuesta que ha hecho el ayuntamiento para obtener recursos y contribuir a la financiación de esa actuación.

Este ha sido un proceso largo de discusión y de debate que ha superado muchas dificultades y diferencias entre administraciones, y siempre hemos intentado por todos los medios que se produjera el acuerdo fuera de las pugnas o diferencias territoriales que había, porque creo que lo que es necesario es que se haga la integración. Nosotros no vemos otro final que no sea el soterramiento, no vemos otro final que no sea el acuerdo entre las instituciones y no vemos otro final, en el momento en que esto lo tengamos definido, que lanzar los proyectos y las obras cuando estén acabados los proyectos. No tengo ninguna duda. Tengo dudas en el plazo, porque los plazos no los marcamos nosotros, no dependen solo del Ministerio de Fomento sino que dependen de Medio Ambiente, como le he dicho, y también dependen de que este tipo de actuaciones urbanísticas que tiene que ir aprobando la comunidad autónoma se aprueben cuanto antes. Lo que haremos será despejar cuanto antes la fórmula o los recursos que se van a obtener de esa gestión de suelos que va a producirse en su momento. Sabemos que la situación ahora no es como hace un año, pero confiamos en que se pueda recuperar y que nos dé tiempo suficiente para acometer estas obras de manera definitiva en los próximos tiempos. Y la estación será provisional, como está pasando en Valladolid. En este momento el tren entra en Valladolid por una línea de alta velocidad, pues estamos haciendo el soterramiento de los accesos a Valladolid. El tren funciona y después se acometerán los servicios. Todos esperamos que se lleve a cabo el soterramiento del tren de Valladolid. En Palencia va a pasar tres cuartos de lo mismo. No tengo ninguna duda y les quiero trasladar, en la medida en que pueda ser creíble para ustedes, que nuestro convencimiento y nuestro objetivo es que eso se produzca y que las otras dos administraciones funcionen y actúen de forma coordinada con nosotros, porque este no es un problema de confrontación entre partidos sino de acuerdo entre instituciones, y en esta dirección es en la que estamos trabajando.

DEL DIPUTADO DON ÁNGEL JESÚS ACEBES PANIAGUA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

— **PREVISIONES EN RELACIÓN A LA RED FERROVIARIA MADRID-ÁVILA, ÁVILA-SALAMANCA Y ÁVILA-VALLADOLID. (Número de expediente 181/000945.)**

El señor **PRESIDENTE**: Punto 2 del orden del día. Pregunta del Grupo Parlamentario Popular en relación con la red ferroviaria Madrid-Ávila, Ávila-Salamanca y Ávila-Valladolid. Para su formulación tiene la palabra su autor, el señor Acebes.

El señor **ACEBES PANIAGUA**: Señor secretario de Estado, mi provincia, la de Ávila, como usted seguramente conoce, tiene una ubicación geográfica en el centro de España, está muy próxima a Madrid y es un foco de atracción turística de primer orden por su extraordinario patrimonio histórico artístico. Esto hace que reúna todas las condiciones para ser una provincia que esté bien comunicada. Hoy me quiero referir a la comunicación por ferrocarril, porque si esto que digo parece lo normal, parece de sentido común y reúne todos los requisitos para un buen desarrollo de las comunicaciones, no está ocurriendo esto en los últimos años. Hubo una resolución del Gobierno socialista, publicada en el Boletín Oficial del Estado el 20 de enero de 2007, que dejó sin efecto la encomienda para la construcción de la línea de alta velocidad, que tan importante era para Ávila y que se había aprobado el 30 de enero de 2003. Igualmente, se ha paralizado el proyecto para incorporar Ávila a la red de cercanías de Madrid y también se han paralizado las inversiones necesarias para mejorar la línea convencional con el objeto de reducir tiempos y, en su caso, aumentar frecuencias. Los usuarios —seguro que el ministerio ha tenido conocimiento de ello— se están quejando permanentemente, y con razón, hasta el punto de que se ha creado una plataforma, porque cada vez son más las averías, porque la maquinaria, los TRD están obsoletos y se producen retrasos de manera permanente. La preocupación crece todavía más cuando empieza a presenciarse cómo trenes de medio y largo recorrido ya no paran en Ávila. Por tanto, lo que pretendo con esta pregunta, señor secretario de Estado, es que nos dé esperanza y solución, las dos cosas. ¿Qué planes tiene el ministerio? Lo pregunto no sólo, que también, por la comodidad de los usuarios de Ávila sino además porque en épocas como esta, en épocas de crisis, que se vean afectadas negativamente materias que pueden tener una gran potencialidad para generar riqueza y puestos de trabajo, como la del turismo cultural, por un defecto en las comunicaciones es una responsabilidad que nadie debería asumir y ponernos a trabajar en la dirección contraria. Por eso queremos conocer cuáles son los planes concretos y qué tiempos y qué inversiones están previstas, que deberían incluir al menos la incorporación de Ávila a la alta velocidad, la ampliación de la red de cercanías de Madrid a la provincia de Ávila —esto es básico—, la mejora de la red convencional, como decía antes, para poder reducir los tiempos, el aumento de servicios, la adaptación de horarios a las necesidades de los usuarios y la modernización de las estaciones. Estos ejes básicos deberían estar incluidos en ese plan, del que le solicito información para obtener los datos concretos

que está manejando el ministerio para la provincia de Ávila en materia de ferrocarril.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a la pregunta formulada tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN Y RELACIONES INSTITUCIONALES** (Morlán Gracia): Señoría, sé que Ávila le preocupa, pero le aseguro que a mí también. En el sistema ferroviario español, el hecho de que se haya construido la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid tal como ha sido construida —la empezaron ustedes y la hemos acabado nosotros; no tengo nada en contra porque nos ahorra muchas horas de tráfico y de recorrido hacia el norte de España, y eso es bueno y fundamental— hace que Ávila se quede en una situación algo distante y peor que hasta ahora, ya que Ávila ha sido un centro ferroviario y nos gustaría que lo siguiera siendo como ha sido tradicionalmente. Desde esa perspectiva, efectivamente, entre sus propuestas ustedes lanzaron una conexión de la línea de alta velocidad con Ávila, un ramal que iba a Ávila y otro que iba hacia Segovia. Nosotros entendimos que llevar el tren de alta velocidad a Ávila en fondo de saco no era la fórmula mejor, porque al fin y al cabo la prestación de servicios no iba a ser la más correcta. Aquí hay diferencia de opiniones, como es lógico, y hay que respetarlas, pero nosotros pensamos que no podía ser así. Entendimos que tenía que producirse una conexión de Madrid con Ávila, Ávila-Salamanca y Ávila-Medina del Campo, que incluimos en el Plan estratégico de infraestructuras y transportes como una línea en la que se posibilitara la circulación de tráfico de mercancías y de tráfico de viajeros. Nosotros entendimos y entendemos —y en esa línea estamos trabajando— que las peculiaridades de la conexión de Madrid con Ávila, lo que supone atravesar la sierra de Guadarrama, hacían necesario analizar cuál era la mejor fórmula que teníamos que sacar adelante para mejorar el trazado, como pretendemos todos, de la línea de alta velocidad entre Madrid, Ávila y Salamanca. En ese sentido, iniciamos hace unos dieciocho o veinte meses un estudio funcional que tenía dos partes. En una de ellas avanzamos más —aunque era la más sencilla pero también la más urgente— y que era solucionar el aumento de capacidad del tramo Las Matas-Villalba, porque es un punto donde, además de intentar mejorar y adecuarlo a la nueva línea de alta velocidad y altas prestaciones, tráfico mixto de viajeros y mercancías, también nos permitía mejorar los servicios de cercanías y de media distancia —y ahora le hablaré de estos servicios de cercanías y media distancia—. Ese estudio, que acabaremos dentro de tres o cuatro meses, nos va a decir de qué manera podemos conectar Villalba con Ávila. Porque entre Ávila y Salamanca el trazado es distinto, no tiene tantas dificultades orográficas, no tenemos tantos problemas ambientales y, por lo tanto, no parece que ofrezca muchas dificultades. Pero sí es cierto que entre Villalba y Ávila hace falta ver cómo se

atraviesa el Guadarrama y qué problemas ambientales se generan. Imagino que atravesar una sierra de estas características los va a generar, pero hasta que no esté el estudio no puedo avanzar sus conclusiones.

Nos hemos concentrado en el tramo entre Villalba y Las Matas porque hemos sacado el estudio informativo —creo que pronto saldrá a información pública— para cuadruplicar la vía y así tener dos tipos de ventajas: una, especializar el tráfico de mercancías, que va a seguir pasando por Ávila, ya que todo el tráfico de mercancías que venga del norte y del noroeste seguirá pasando por Ávila para incorporarse a Madrid; y dos, incrementar los servicios de cercanías. Eso nos permite liberar surcos dentro de la red y que haya más servicios de cercanías en la Comunidad de Madrid y de media distancia hacia Ávila, con independencia de que a lo largo de este año 2009 vayamos cambiando los trenes de media distancia conforme los vayamos recibiendo para que Ávila tenga un material rodante de mejores características técnicas del que actualmente tiene. Con esta opción, los tráficos de cercanías, indudablemente, tendrán mejor tiempo y mejor calidad en la prestación, al igual que los de media distancia. ¿Qué sucede con las cercanías? No se trata de que pongamos la vía para cercanías de una manera o de otra. Se trata de que los servicios de cercanías puedan llegar a Ávila. A Guadalajara —y en alguna ocasión ya lo he comentado— los servicios de cercanías llegan porque hay un acuerdo entre el Consorcio de Transportes de Madrid y la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha por el que la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha abona la diferencia entre lo que plantea el Consorcio de Transportes y los costes que suponen el transporte de cercanías; y esto es lo que a nosotros nos gustaría que se produjera también. Es decir, nosotros tenemos los servicios de cercanías en el Consorcio de Transportes de Madrid. Si el Consorcio de Transportes de Madrid llegara a un acuerdo con la Comunidad Autónoma de Castilla y León no habría ningún problema en que eso se produjera, pero todavía no se ha producido; no sé si se han iniciado o no conversaciones, pero de hecho no funcionan de esa manera, y los servicios de cercanías llegan hasta el límite de Madrid, y desde el límite de Madrid hasta Ávila son servicios de media distancia. Nosotros por supuesto que estamos dispuestos a mejorar los servicios con Ávila. Por supuesto que estamos dispuestos a analizar las frecuencias y a hacer frente a las necesidades de movilidad que se están generando en Ávila para mejorar el tráfico entre Ávila y Madrid, porque, indudablemente —y al igual que ustedes—, también nos preocupa que la situación de Ávila sea peor que la que puede haber en otras provincias.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de réplica tiene la palabra el señor Acebes.

El señor **ACEBES PANIAGUA**: Le agradezco esta información, especialmente la referida a la alta velo-

cidad. Hacer dos túneles por el Guadarrama era muy complicado, y por eso la lógica era la solución que se había dado. Usted dice: tenemos otra. Bueno, pues entonces aparquemos la anterior. Pero yo creo que era precipitado aparcar la anterior sin tener una suplementaria. Y ahora usted viene a decir algo que tenía toda la lógica: ¿cómo se puede conectar Ávila con Madrid, que es conectar con la red de alta velocidad? Pues a través del túnel que ya se hizo, por el que está circulando ahora el AVE. Yo creo que va a tener que ser por ahí. Si tienen otra solución u otro túnel, le agradecería mucho que me la dé, pero me parece que la conexión de la alta velocidad tiene que pasar por ahí.

Respecto al resto de las cuestiones, le agradezco sus explicaciones. Me gustaría —siempre nos gusta a los que preguntamos, pero en este caso me parece que me asiste la razón— un poquito de concreción respecto a los tiempos y las inversiones que tiene previstas el ministerio. Comprenda el desasosiego de la gente que ve que las máquinas y las vías cada vez son más viejas, más obsoletas, que además en medio y en largo recorrido cada vez paran menos trenes en Ávila. Por eso le decía que me gustaría que diese tranquilidad; pero para tranquilizar a los abulenses, para tranquilizar a la plataforma del ferrocarril hace falta, de una vez por todas, dar datos concretos de cuáles son los planes del ministerio, en qué tiempos y con qué urgencia. Me parece que la competencia del ministerio está en el medio y en el largo recorrido, pero también —ya que, como usted ha dicho, forma parte del consorcio— en cercanías. Creo que es el ministerio el que debe tomar la iniciativa y luego pedir la colaboración de las administraciones que quiera, pero el ministerio debe tomar la iniciativa para extender las cercanías de Madrid hasta la provincia de Ávila. Por supuesto, el ministerio tiene la competencia exclusiva en el medio y largo recorrido, y desde luego exclusivísima —si es que vale la palabra— para las inversiones en la renovación de la red y de la maquinaria de los trenes.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este debate tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN Y RELACIONES INSTITUCIONALES** (Morlán Gracia): Señor Acebes, la alta velocidad a Ávila, tal y como la hemos pensado nosotros, tal y como la hemos diseñado, pretendemos que no sea de fondo de saco. Los fondos de saco son malos, y lo digo por experiencia propia, porque de donde yo soy la estación está en un fondo de saco y los trenes de alta velocidad no van más arriba. Y un ramal de uno de los ejes como el que va a Valladolid lo que hace es marginar a los servicios de alta velocidad. Un servicio de alta velocidad puede tener importancia si se une Madrid-Ávila-Salamanca, se va hacia Fuentes de Oñoro y se mete en Portugal, o bien puede ir a Medina del Campo y seguir hacia Galicia. Pero un servicio de alta velocidad que vaya a Ávila va a

Ávila, no va a ningún otro sitio. Por ello creo que la opción que hemos planteado nosotros desde el ministerio es acertada y correcta. Como todas las opciones, tiene sus pros y sus contras, como sucede con las que ustedes diseñaron. Pero nuestra voluntad, nuestra creencia y nuestra convicción es que hacer ese planteamiento significaba que la alta velocidad iba a llegar a Ávila con mayores garantías o de mejor manera que la que ustedes estaban diseñando, y por ello fuimos en esa dirección. Si estoy hablando ahora del estudio informativo que hemos lanzado para cuadruplicar la vía entre Las Matas y Villalba es porque nos soluciona dos problemas y nos permite ir afrontando la alta velocidad. Lo digo porque hemos acabado el estudio y vamos a hacer la información pública pronto. La gente de la Comunidad de Madrid podrá decir si le gusta o no le gusta el trazado. Usted, que me imagino que conoce toda esta zona incluso mejor que yo, verá las dificultades que va a haber al atravesar todo ese territorio hasta llegar a Villalba, y, como es lógico, veremos en qué condiciones sale la información pública, qué características tiene y qué temas son los que se plantean. Eso habrá que analizarlo en su momento, cuando se produzca. Indudablemente, eso nos permite tener una perspectiva futura de mejorar los servicios de cercanías, de media distancia y de mercancías bastante mejor que en estas condiciones, porque en estos momentos hay trenes de Ávila que llegan a Villalba y tienen que parar porque la acumulación de trenes de mercancías o de cercanías impide que puedan encontrar algún surco, sobre todo si vienen con un poco de retraso.

Sé que estos días ha habido algunos problemas con los retrasos, que en lugar de ser de una hora y cuarto han sido de algo más, pero hay dos aspectos que hay que tener en cuenta: uno, que se están haciendo obras de modernización en algunos de los tramos o en algunos puntos de la vía, y eso supone una cierta incidencia en el servicio; y dos, que —como le decía antes— cuando llegan a Villalba coinciden con surcos de trenes de cercanías que en ese momento tienen una prioridad unos frente a otros y hasta que no pasa el de cercanías no sigue el de media distancia. Con estas actuaciones que estamos llevando a cabo espero que a medio plazo podamos tener solucionados los accesos a Madrid para servicios de cercanías fundamentales, en principio desde Ávila, y de media distancia, y una vez que definamos, dentro de tres o cuatro meses, qué es lo que se puede hacer para pasar el Guadarrama, veamos qué tipo de prestaciones son las que se pueden llevar a cabo, que yo confío y deseo que sean las de alta velocidad sin ningún problema. La técnica actual permite esas posibilidades y espero que no haya ninguna dificultad en que así sea. Respecto al mero servicio de cercanías con Ávila, solo he hablado con la Junta de Castilla y León en algunas ocasiones. Mi intención es mantener buenas relaciones con las comunidades, sean del color que sean, porque con la Junta de Castilla y León tenemos la integración en León, la integración en Valladolid, la integración en Palencia y algunas otras

actuaciones que hacen necesario que mantengamos buena sintonía para que las cosas vayan bien. En este caso concreto le he planteado el tema de las cercanías de Ávila, pero parece que no les ha satisfecho mucho o no han entendido que fuera necesario con los servicios que había. No obstante, habría que ver si el consorcio de Madrid está dispuesto a analizar ese tema y plantearlo, porque no somos solo nosotros, el consorcio es metro, es tranvía, son autobuses, son una serie de instituciones madrileñas, y al igual que se hizo con Castilla-La Mancha podría hacerse con Ávila si la Junta de Castilla y León quisiera hacerlo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán, le agradecemos su comparecencia en esta Comisión y su información.

Ruego al señor subsecretario del Ministerio de Fomento que se incorpore a la Mesa.

DEL DIPUTADO DON JAIME REINARES FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

— **PREVISIÓN DEL MINISTERIO DE FOMENTO RESPECTO A FINANCIAR LAS OBRAS DIRIGIDAS A REORDENAR EL ÁREA DEL ENTORNO DE LA IGLESIA PRERROMÁNICA DE SAN JULIÁN DE LOS PRADOS, PRESERVÁNDOLA DE TODA CONTAMINACIÓN CON LA CUBRICIÓN DE UN TRAMO DE LA AUTOVÍA COLINDANTE CON ELLA. (Número de expediente 181/000817.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con el punto 3 del orden del día: Pregunta del Grupo Parlamentario Popular en relación con la financiación del área del entorno de la iglesia prerrománica de San Julián de los Prados. Para formular esta pregunta tiene la palabra el señor Reinales.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Llevamos años tratando de conseguir preservar el monumento prerrománico... (**Rumores.**) Espero un poco, señor Presidente, ¿le parece?

El señor **PRESIDENTE**: Sí, Señorías, les agradecería que la sala se mantuviera en silencio.

Tiene la palabra señor Reinales.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Decía que llevamos años tratando de conseguir preservar el monumento prerrománico de la iglesia de San Julián de los Prados, en Oviedo, considerado por la Unesco como Patrimonio de la Humanidad, de la grave contaminación que tiene debido a los miles y miles de vehículos que circulan por la autopista que pasa a menos de 25 metros. Fue el Gobierno del Partido Popular, de José María Aznar, el que tomó la decisión de acometer este proyecto

con estudios sobre la viabilidad de las obras del soterramiento de la autopista a su entrada en Oviedo, pero llegó el momento en que apareció el Partido Socialista en el Gobierno, y el señor Zapatero y todo su equipo dejaron en vía muerta este proyecto con la disculpa de que podría ocasionar grandes desperfectos al monumento. Se demostró que no con estudios técnicos, pero el proyecto siguió en los cajones de los ministerios. Conseguimos, desde el Ayuntamiento de Oviedo, presionando al Gobierno socialista del Principado de Asturias, que la obra fuese viable y por fin se firma un convenio, el 20 de abril de 2007 —buena fecha, víspera de elecciones—, y este convenio suscrito entre el Principado de Asturias y el Ayuntamiento de Oviedo establece acometer este proyecto para soterrar la entrada de la autovía A-66 en Oviedo. El Gobierno del Principado dice que tiene ya concertada con el Gobierno de España la financiación a tercios: un tercio el Ayuntamiento de Oviedo, otro tercio el Principado de Asturias y otro tercio el Gobierno de España. Resulta que aquí, en Madrid, en el Ministerio de Fomento —en definitiva, el Gobierno socialista de Zapatero— nadie sabe nada de todo esto. Los ovetenses y los asturianos estamos totalmente desconcertados. El Gobierno de Zapatero dice que nada sabe y el Gobierno de Asturias del señor Areces dice que ya tiene todo pactado con el Ministerio de Fomento. Pediría una respuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a la pregunta formulada, tiene la palabra el señor subsecretario, señor Ramírez.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Ramírez Loma): En primer lugar quiero informarle que la contestación a esta pregunta, sobre la previsión del Ministerio de Fomento respecto a financiar las obras dirigidas a reordenar el área del entorno de la iglesia prerrománica de San Julián de los Prados, fue objeto de contestación desde el Ministerio de Fomento por escrito con fecha 13 de octubre. En este sentido, quiero informarle que el 20 de marzo de 2007 el Gobierno del Principado de Asturias, a través de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo, se dirigió a la ministra de Fomento comunicando que se había decidido acometer un proyecto, conjuntamente con el Ayuntamiento de Oviedo, cuyo destino era proteger y salvaguardar la iglesia de San Julián de los Prados, declarada, como bien ha dicho, Patrimonio Mundial de la Unesco, anunciando su intención de que una vez dispusiera del proyecto de ejecución lo sometería a la consideración de la comisión encargada de gestionar y de evaluar el uno por ciento cultural, al entender en dicha misiva que encajaba perfectamente en los criterios establecidos en la orden del Ministerio de Cultura de 2005. Con fecha 9 de mayo de 2007, la subsecretaria del Ministerio de Fomento respondió a la consejera que cuando se presentase dicho proyecto y la solicitud de financiación que se anunciaba sería objeto de estudio y que si el proyecto se concretaba

en la protección del monumento Patrimonio de la Humanidad y de su entorno protegido, tal como establece la orden de Cultura, se comprobaría el cumplimiento de dichos requisitos y se elevaría a la Comisión Mixta de Fomento y Cultura para que se sometiera a dictamen y, en su caso, se aprobara. Tengo que informarle que a esta fecha todavía no se ha recibido ninguna solicitud para la financiación de esta actuación. Cuando se presente la solicitud de financiación, cuando se reciba el proyecto correspondiente, como explicaba en la carta la subsecretaria, se estudiará el proyecto, se comprobará el cumplimiento de los requisitos que se establecen en la orden, se elevará en su caso a la Comisión mixta del uno por ciento y, en su caso, si esta lo tiene a bien, se aprobará con cargo a una partida presupuestaria de transferencia de capital.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de réplica tiene la palabra el señor Reinares Fernández.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Señor Ramírez, tengo aquí periódicos de la época que usted acaba de citar, concretamente del 4 de abril de 2007. Recuerdo que el convenio se firmó el 20 de abril de 2007. Leo: Fomento —el Ministerio de Fomento— ve factible el proyecto y cofinanciará la obra con el uno por ciento cultural. Buendía, que es el Consejero de Fomento del Principado de Asturias, calificó de éxito la reunión en el Ministerio —la comisión fue el día anterior, el día 3 de abril— porque dijo que más ya no se puede pedir —es una pena que se haya ido el señor Morlán, con el cual yo ya debatí este tema en el Senado hace bastante tiempo, porque me gustaría que me confirmase o no esto—. Dice González Buendía que acudió a la reunión con el director General de Carreteras del Principado, don José María Pertierra, para presentar al número dos del ministerio que dirige Magdalena Álvarez la solución proyectada por el Gobierno regional y los estudios técnicos de la misma. Tras conocer el proyecto, Morlán —que la pasada semana en el Senado había rechazado la posibilidad de llevar a cabo el soterramiento de la autopista por el peligro que podía correr la iglesia prerrománica— lo consideró perfectamente factible, a la vez que comprometía su cofinanciación. Esto lo dice el diario *La Nueva España*. Otros diarios dicen lo mismo: Fomento ve factible la construcción de la losa de la Y, junto a la iglesia de Santullano; el ministerio promete financiación con cargo al uno por ciento cultural; Buendía se muestra muy satisfecho y afirma que ahora la pelota está en el tejado del alcalde. Será porque la tiró él. Esto es lo que hay. Por eso tenemos los ovetenses y los asturianos serias dudas de la voluntad política que tienen los socialistas para acometer este proyecto, que fue, como digo, paralizado. Como he dicho antes, el Gobierno de Zapatero lo paralizó nada más llegar a La Moncloa —estoy hablando aquí del año 2007—. Por cierto, en los Presupuestos Generales del Estado de 2008, cero euros; Pre-

supuestos Generales del Estado de 2009, cero euros. No existe ni se menciona el proyecto.

Finalizo, señor presidente. Como ya le he preguntado al Gobierno socialista de Rodríguez Zapatero en el Senado hace tres años, lo repito aquí: ¿Van a cumplir los socialistas el compromiso que tienen con Oviedo y con Asturias para acometer el proyecto de soterramiento de la A-66 a su entrada en Oviedo para preservar el monumento prerrománico de San Julián de los Prados, que ha sido catalogado como Patrimonio de la Humanidad por la Unesco, sí o no?

El señor **PRESIDENTE**: En turno de cierre tiene la palabra el señor subsecretario, señor Ramírez.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Ramírez Loma): Como usted conoce, la autovía A-66, en los tramos a los que nos estamos refiriendo, ha sido cedida junto a otros tramos de carreteras al Ayuntamiento de Oviedo en un acta suscrita el 11 de abril de 2007 ante la demarcación de carreteras del Estado en Asturias y el Ayuntamiento de Oviedo. Por tanto este tramo de autovía es titularidad del Ayuntamiento de Oviedo. En cualquier acción sobre ese tramo el Ministerio de Fomento podría acometer su apoyo sobre la base del uno por ciento. Luego nuestro posicionamiento solamente puede ser concreto sobre la base de la cofinanciación en la medida en que podamos aprobar una participación del uno por ciento cultural. En consecuencia, eso se hará en la medida en que a la comisión que decide sobre esas aprobaciones llevemos un expediente, una acción y un proyecto que cumpla los requisitos para poder ser aprobado. Por tanto, mientras no tengamos ningún proyecto de ejecución, ninguna propuesta concreta difícilmente se puede llevar a la Comisión del uno por ciento propuesta alguna; esa es la situación.

El señor **PRESIDENTE**: Llega la hora de despedirle y agradecerle sus informaciones, señor Ramírez.

Está en la sala el señor secretario de Estado de Transportes, que se va a incorporar a la Mesa. Bienvenido señor Palao.

— **SOBRE EFECTIVOS DEL AEROPUERTO DE ASTURIAS PARA HACER FRENTE A UN EVENTO DE EMERGENCIA QUE EXIJA LA EVACUACIÓN DEL RECINTO. (Número de expediente 181/000827.)**

El señor **PRESIDENTE**: Dado que está en la sala la señora Fernández Pardo, alteramos nuevamente el orden del día y luego lo recuperamos, y pasamos el punto 5 del orden del día: Pregunta del Grupo Parlamentario Popular en relación con los efectivos del aeropuerto de Asturias para hacer frente a un evento de emergencia que exija la evacuación del recinto. Para su formulación tiene la palabra el señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Bienvenido, señor Palao.

Las incidencias en el aeropuerto de Asturias son permanentes y son incidencias negativas. Cada vez estamos más preocupados los usuarios de ese aeropuerto. Cuando no funcionan los radares, no funcionan los sistemas operativos de aterrizaje, y a ello se une la falta de personal especializado para el control de los sistemas de navegación aérea. Todos los meses y algunas veces más de dos y tres veces al mes leemos en la prensa regional de Asturias sobre continuas y variadas incidencias en el aeropuerto. En septiembre pasado —usted lo sabrá— un avión tuvo que sobrevolar el aeropuerto de Asturias durante casi media hora porque no había controlador. Este hecho fue denunciado por la Federación de Sindicatos Aeronáuticos Independientes, como usted también sabe. Faltó el controlador, que se puso enfermo por la noche, algo que es muy normal, y no había sustituto. Yo pregunto: ¿Cómo puede ocurrir esto? Menos mal que el avión supongo que tendría combustible suficiente. Si no, ¿qué hubiese pasado? Aquí tengo las denuncias de la Federación de Sindicatos Aeronáuticos Independientes, que no voy a leer porque no tengo tiempo. ¿Sabe cómo se vendió este incidente por parte de ustedes? Diciendo que el controlador del aeropuerto de Asturias se había dormido, y eso era mentira: el controlador se puso enfermo, no pudo acudir a su puesto de trabajo, y no había sustituto. Y leo literalmente, en la denuncia que hizo la Federación de Sindicatos Aeronáuticos Independientes, que la demora de la apertura del aeropuerto, que supuso que un avión tuviera que esperar en el aire a la apertura del mismo durante aproximadamente veinte minutos, fue debido a que AENA no había programado para dicho servicio a ningún técnico en sistema de navegación aérea y no a que el controlador se durmiese, como se filtró erróneamente en la prensa. ¿Podría usted decirme algo de esto? Porque entiendo que no se puede engañar ni mentir así.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar respuesta a la pregunta formulada tiene la palabra el secretario de Estado de Transportes, señor Palao.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): La pregunta tal como estaba formulada, que voy a leer literalmente, no coincidía exactamente con el planteamiento que S.S. acaba de hacer. La pregunta era: ¿Qué efectivos personales, materiales y protocolos tiene el aeropuerto de Asturias para hacer frente a un evento de emergencia que exija la evacuación del recinto? Esto no tiene prácticamente nada que ver con un problema que se plantee desde el punto de vista de la atención o los problemas sindicales que pueda haber en el ámbito de cualquier aeropuerto. La respuesta que tenía previsto darle y que voy a dar en relación con la pregunta tal como estaba formulada por escrito es que todos los aeropuertos de AENA, incluido el aeropuerto de Asturias, disponen de un manual de

autoprotección donde se detallan los procedimientos y medios de protección materiales y humanos para hacer frente a una emergencia en sus edificios e instalaciones. Quizás en el turno de réplica podamos profundizar en este asunto, pero sinceramente creo que teóricamente habría que haberse ceñido a la pregunta tal como estaba escrita. En todo caso, me atrevo a indicarle que cualquier reivindicación sindical que se plantea en el ámbito aeronáutico está vinculada de una manera o de otra al tema de la seguridad. La seguridad es el gran argumento que sirve de coartada a cualquier reivindicación de cualquier colectivo que se plantea en el ámbito aeronáutico. Hay que tener cuidado al analizar las declaraciones de los diferentes sindicatos, que son en muchos casos muy corporativos, cuando reivindican apoyándose en argumentos de seguridad determinadas condiciones, aumentos de plantilla, de horario, salariales, etcétera. Si a S.S. le interesa, podemos tratar con detalle cuáles son las reivindicaciones concretas que existen en los diferentes colectivos del aeropuerto de Asturias y valorar conjuntamente las circunstancias que en ese escenario se pueden dar, pero no le recomiendo que utilice las declaraciones de la Federación de Sindicatos Aeronáuticos Independientes como referencia para sus preguntas —aunque, por supuesto, puede hacerlo— ni los mensajes que llegan a los medios a través de estas fuentes, que son generalmente sindicales.

El señor **PRESIDENTE:** En turno de réplica tiene la palabra el señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ:** Señor Palao, usted no esperaba que yo interviniese así, pero yo tampoco esperaba que interviniese usted así, llevándolo al tema sindical. No es un problema sindical; es un problema de seguridad del aeropuerto. Le estoy diciendo que todos los meses hay alguna incidencia. Esto no tiene nada que ver con los sindicatos ni con los trabajadores. Al contrario, gracias a los trabajadores se puede abrir el aeropuerto de Asturias a las siete y media de la mañana. Gracias a ellos. (**Varios señores diputados: ¡Como todos!-Rumores.**) ¿Puedo continuar? Tengo aquí material periodístico: Al aeropuerto asturiano le faltan dos radares. El detector de superficie no está instalado y el de multilateración carece de homologación. A 350 metros de la pista existe un desnivel como el del escenario de la catástrofe de Barajas. AENA garantiza que el aeropuerto es seguro pese a que los dos radares no están operativos —lo reconocen—; la sociedad indica que el de aproximación debe ser homologado y afirma que el de superficie se instalará en breve. Otro. Dos vuelos retrasados por falta de controlador. El aeropuerto de Asturias vuelve a sufrir la falta de personal. Sin embargo, el personal acude diez minutos e incluso un cuarto de hora antes para que pueda ponerse en marcha el aeropuerto. Los controladores culpan a AENA de los fallos en el aeropuerto por falta de personal. Los sindicatos exigen un segundo operario en el puesto de mando para abrir las veinticuatro horas. Pues ayer todavía —y es una

noticia que figura en Internet— el pilotó retrasó el despegue del avión porque no había bomberos en el aeropuerto de Asturias. Es una noticia que tiene usted en Internet. En la contestación que ustedes me dan por escrito reconocen que los bomberos trabajan a turnos; no están las veinticuatro horas. (**Varios señores diputados: ¡Pues claro!**) El turno empieza a las siete y media de la mañana, y a las siete y media de la mañana sale el primer avión. El embarque es media hora antes. Por tanto, tienen que estar los bomberos media hora antes. Hagan ustedes lo que tengan que hacer, porque si no, el piloto podrá con toda la razón decir que no embarca hasta que no estén los bomberos porque puede ocurrir cualquier accidente. Les pido, por favor, responsabilidad, mucha responsabilidad; no vaya a ser que esa responsabilidad se la tengan que exigir otras personas en los tribunales.

El señor **PRESIDENTE:** En turno de cierre tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Señoría, voy a ceñirme a la pregunta tal y como está escrita, que se refiere a qué efectivos personales, materiales y protocolos tiene el aeropuerto de Asturias para hacer frente a un evento de emergencia que exija la evacuación del recinto. Ninguno de los ejemplos que usted ha planteado exige la evacuación del recinto ni plantea problemas de las características a las que usted se ha referido en su pregunta.

Respecto a los efectivos humanos, el aeropuerto cuenta en caso de emergencia con todo el personal de AENA y del resto de empresas que prestan sus servicios en el aeropuerto y, específicamente, con el personal del servicio de extinción de incendios propio del aeropuerto, con una plantilla total de veinticuatro personas en turnos de trabajo —como es lógico— de un jefe de dotación y cuatro bomberos. Además de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado presentes en el aeropuerto están disponibles diez vigilantes de seguridad privados. El personal del servicio sanitario cuenta con dos ATS —no simultáneamente— y una ambulancia de soporte vital básico con dos técnicos de emergencias sanitarias. Los medios materiales de protección específicos relativos a emergencias son los siguientes: un sistema automático de detectores iónicos de humos conectado a una central; sirenas para comunicar la alarma; servicio de extinción de incendios y torre de control; una red de abastecimiento de agua que asegura el volumen y presión a las bocas de incendio equipadas e hidrantes; hidrantes de columna situados alrededor de la fachada del edificio terminal, un sistema de bocas de incendio equipadas distribuidas en el edificio terminal, extintores portátiles de polvo ABC y de CO₂ en los diferentes edificios: edificio terminal, bloque técnico, central eléctrica, aparcamiento, etcétera. Además, el aeropuerto de Asturias dispone de un servicio de extinción de incendios que cuenta con cuatro vehículos, uno de ellos con 5.000 litros de agua para producir espuma y los tres restantes con

10.000 litros de agua y 250 kilos de polvo químico seco cada uno. Respecto a los protocolos para hacer frente a una emergencia, el aeropuerto de Asturias dispone —como he dicho— de su manual de autoprotección, que está en continua actualización y en el que se detallan los procedimientos a aplicar. En dicho manual existe un capítulo dedicado específicamente a las actuaciones que hay que realizar en caso de emergencia en edificios. Para ello se estructuran cuatro planes, con una ficha de actuaciones para cada equipo de emergencia que tiene una misión en el plan; un plan de alarma para la detección y comunicación rápida de un incendio o accidente; un plan de evacuación, que cuenta con vías suficientes en número y dimensiones seguras para el tránsito y establece los necesarios puntos de reunión; un plan de intervención en caso de incendios hasta la llegada de los medios externos, y un plan de apoyo a los servicios externos para facilitarles una rápida toma de conciencia del estado de la emergencia. En todos los casos se establecen pautas básicas para restaurar la normalidad en el aeropuerto. Por supuesto, se cuenta también con el apoyo de los medios externos, bomberos y servicios de atención sanitaria, de acuerdo con el manual de autoprotección y con los criterios generales que establece la OACI. Para finalizar, señoría, puedo informarle que precisamente el día 18 de diciembre tendrá lugar un simulacro de emergencia en el aeropuerto de Asturias, dentro del programa que desarrolla sistemáticamente AENA para tener permanentemente a punto los sistemas antes descritos, al que S.S., si lo desea, estará invitado. **(El señor Reinares Fernández: Gracias por la invitación.)**

DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA DEL PILAR FERNÁNDEZ PARDO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

— ESTADO DE LA TRAMITACIÓN DE LAS DENOMINADAS «AUTOPISTAS DEL MAR», A CREARSE ENTRE ESPAÑA Y FRANCIA. (Número de expediente 181/000779.)

El señor **PRESIDENTE**: Retomamos el punto 4 del orden del día. Pregunta del Grupo Parlamentario Popular, en relación con la tramitación de las denominadas autopistas del mar entre España y Francia. Para formular dicha pregunta tiene la palabra su autora, la señora Fernández Pardo.

La señora **FERNÁNDEZ PARDO**: Señor Palao, allá por el mes de junio la diputada que le habla presentaba una pregunta al Gobierno para su contestación por escrito —contestación que parece que usted me va a dar en la tarde de hoy— en relación con el estado de tramitación de las denominadas autopistas del mar que se iban a crear entre España y Francia después de un acuerdo que se adoptó en Gijón —y por ello lleva el nombre de declaración de Gijón— en el año 2002 tras una reunión de ministros de Fomento de la Unión Europea; y todo

ello sobre la base del exceso de tráfico de camiones de mercancías que se produce en los Pirineos, con el fin de cumplir con el protocolo de Kioto y —como le decía— también con idea de suscribir un convenio entre España y Francia. Voy a esperar a su contestación, pero mi pregunta —repito, en el mes de junio— establecía estas incógnitas sobre cómo se iba a dar cumplimiento a esta declaración de Gijón del año 2002.

El señor **PRESIDENTE**: Para su respuesta tiene la palabra el señor Palao.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Señoría, como es sabido, la situación de congestión en los Pirineos, con más de cien millones de toneladas de mercancías al año y unos 20.000 camiones diarios circulando a través de los pasos fronterizos por carretera en Irún y en la Junquera, ha llevado a los Estados español y francés a promover el desarrollo de autopistas del mar en el lado Atlántico que puedan aliviar, al menos parcialmente, esta situación de congestión. Para ello, se han seguido las pautas establecidas por la Comisión Europea en un vademécum que publicó en 2005. En dichas pautas la Comisión estableció la necesidad de que los Estados miembros celebraran concursos para su adjudicación e impuso unos límites para las posibles ayudas públicas, ya sean estatales o europeas. Con estas reglas, en julio de 2006, España y Francia suscribieron un primer acuerdo intergubernamental en el que se constituía una comisión intergubernamental encargada de poner en marcha un concurso para la selección de autopistas del mar entre ambos países en la fachada Atlántica. Ambos países acordaban, además, asignar ayudas estatales a dichas autopistas del mar. En abril de 2007, se publicaron las bases reguladoras del concurso en las que se estableció un montante máximo de subvención de 30 millones de euros por autopista del mar, aportados a partes iguales entre España y Francia, dentro de los límites que estableció en su día la Comisión Europea. El plazo de presentación de ofertas expiró en noviembre de 2007, y tras el mismo se recibieron cuatro ofertas, de las cuales la comisión intergubernamental resolvió admitir tres a trámite. En la fase de preselección de candidatos se evaluaron las ofertas desde su vertiente técnico-económica. Se solicitaron aclaraciones técnicas a los candidatos, tanto escritas como de forma presencial, y ante la falta de respuesta de Brittany Ferries se continuó el proceso solamente con dos candidatos. Las candidaturas preseleccionadas y hoy día sujetas a la fase de negociación son las siguientes: Atlántica, liderada por Acciona Trasmediterránea, con una oferta de mejora de línea Vigo-Saint Nazaire y la creación de los servicios Algeciras-Vigo-Le Havre, con nuevos buques *noll-on* de última generación y el círculo de optimodalidad de Europa, liderada por la compañía Grimaldi-Dreyfus, en la que participan los puertos de Nantes y de Gijón y también la compañía Modalor, impulsora de una técnica

novedosa de carga y descarga de semirremolques en plataformas ferroviarias. Esta oferta aporta hasta dos buques *ropax* en la línea Nantes-Gijón. Actualmente se está finalizando la fase de negociación entre los candidatos y los Estados español y francés, a través de la comisión intergubernamental antes mencionada, en la que se ha hecho presente la actual retracción de la demanda de transportes. La intención es finalizar esta fase a finales de este mismo año y lograr un preacuerdo con los candidatos que permita plantear el próximo año el segundo acuerdo intergubernamental, con el objeto de destinar a estos dos proyectos las ayudas estatales que se acuerden. Debido a que este segundo acuerdo entraña el otorgamiento conjunto de ayudas públicas con cargo a presupuestos generales de cada Estado, ha de ser, como saben SS.SS., ratificado por el Parlamento.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de réplica tiene la palabra la señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ PARDO**: Tengo dudas ahora mismo, porque la pregunta se la formulé por escrito en el mes de junio. Es cierto que me contestaron el 28 de octubre diciendo que en la fecha en la que me respondían estaban en negociación con los candidatos finalmente preseleccionados. Pero no es menos cierto que hace escasas fechas también, el presidente de Puertos del Estado, señor Nava, daba una conferencia en Vigo donde adelantaba algo que en vía parlamentaria ustedes no nos habían adelantado (entiendo que también era una falta de respeto a quienes estamos representando a todos los españoles en la Cámara baja), que se iba a poner en marcha, a través de las autopistas del mar, la conexión entre Vigo y Saint Nazaire y Gijón-Nantes. Perdón esto es lo que me ha dicho usted ahora, mientras que él en su conferencia en Vigo había dicho Gijón-El Musel-Saint Nazaire. Ahora mismo no sé si hacer caso al presidente de Puertos del Estado o a la contestación que usted me ha dado. Por eso vuelvo a preguntarle, la conexión de Gijón con qué se va a hacer con Saint Nazaire o con Nantes.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO TRANSPORTES** (Palao Taboada): ¿Es la pregunta?

La señora **FERNÁNDEZ PARDO**: No es la pregunta. No tenía respuesta del Gobierno por escrito. Usted ha mencionado ahora estas dos conexiones y el presidente de Puertos del Estado, hace escasas fechas, ha dicho otra conexión. Permítame que no sepa a qué atenerme. En todo caso, nos alegraríamos de que a finales de 2009 —tal y como parece que refieren— se pusieran en marcha estas autopistas del mar. También quiero reflejar que ha habido una cierta lentitud —por no llamarlo de otra manera—, una falta de negociación; desde el año 2002 hasta la fecha ha tenido el Gobierno cinco largos años para ponerlas en marcha y negociarlas. Bienvenidas sean si a finales del año 2009 pueden ser una

realidad las autopistas del mar, por lo menos la conexión de dos puertos del Cantábrico con Francia. Repito, ahora mismo no sé a qué atenerme si a lo que ha manifestado el presidente de Puertos del Estado o a lo que usted me ha dicho en la tarde de hoy.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este debate tiene la palabra el señor Palao.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): La conexión con Saint Nazaire desde Vigo está justificada porque hay una fábrica Citroën en ambas ciudades, una en Vigo y otra en Saint Nazaire, y esto facilita la base primera de una línea que se va a potenciar, pero que sigue utilizando el puerto de Saint Nazaire en su conexión. La conexión que está prevista en la oferta de la segunda línea que tiene cabecera en el puerto de Gijón es desde Gijón con Nantes. No he asistido a la conferencia ni he visto la reseña de prensa correspondiente. En términos de lentitud, como he indicado en la primera parte de mi intervención, el vademécum, es decir, el procedimiento para establecer estas autopistas del mar es de 2005. Difícilmente podíamos haber hecho nada antes de 2005 para impulsar las autopistas del mar. El instrumento que regula la puesta en marcha de las autopistas del mar es de 2005. El segundo argumento es que la autopista del mar entre España y Francia fue la primera que se puso en marcha después de la publicación del vademécum. No es que hubiéramos esperado mucho más después de la aprobación del vademécum. El tercer argumento que le puedo poner sobre la mesa es que se decidió separar la negociación de la oferta que lideraba una empresa española, como es Trasmediterránea, que fue la que nos encargamos de negociar, y la que lideraba una empresa francesa como es Dreyfus, que quedó encomendada a la Administración francesa. Está mucho más avanzada la negociación española que la francesa. En Francia se ha producido un cambio en la Administración que ha hecho que en la Administración marítima ya hayan pasado recientemente dos directores generales, hecho que ha retrasado la negociación. Por otra parte, como he aludido en mi intervención anterior, hay circunstancias económicas que dificultan la negociación con ambas partes. Hay que establecer algún tipo de cláusula que contemple el paisaje económico en el momento en que se configure la línea y sus circunstancias económicas. La negociación se ha complicado ligeramente en los últimos meses, y además existe un cierto retraso en la negociación de la Administración francesa a la que estamos presionando para avanzar lo más posible.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Palao. Le agradecemos su presencia en esta Comisión y sus informaciones. **(Pausa)**.

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con el orden del día. Ruego a la señora secretaria de Estado de Infraestructuras que se incorpore a la Mesa.

— **ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO DENOMINADO «SEGURIDAD VIAL, MEJORA DE INTERSECCIÓN CON CARRETERA FR-5, CN-634, PK 532,080».** (Número de expediente 181/000774.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con el punto 32 del orden del día dado que las preguntas del señor Cosidó relativas a la A-57, a la A-65 y a la seguridad vial en Castilla y León, junto a la alta velocidad Valladolid-Burgos se tramitarán al final de la comparecencia, pues el señor diputado se encuentra en este momento interviniendo en otra Comisión. Por lo tanto, punto 32 del orden del día: pregunta del Grupo Parlamentario Popular en relación con el proyecto denominado seguridad vial, mejora de intersección con carretera FR-5, CN-634, PK 532,080. Para formular esta pregunta tiene la palabra su autora la señora Fernández Pardo.

La señora **FERNÁNDEZ PARDO**: Doy por reproducida la pregunta en los mismos términos en que usted la ha formulado.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder la pregunta tiene la palabra la secretaria de Estado de Infraestructuras, la señora Cruz Villalón.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): En relación con la pregunta formulada por la señora diputada sobre la mejora de la intersección con la carretera FR-5, CN-634, punto kilómetro 532, le tengo que informar de que efectivamente estaba prevista la mejora de esta intersección como una obra de lo que nosotros llamamos el programa de conservación y seguridad vial, pero tras la puesta en servicio del tramo de Navia-Tapia, de la autovía del Cantábrico se ha considerado más oportuno cambiar la actuación que estaba prevista, que era solo una mejora de la intersección, por la construcción de una glorieta nueva. Ya se dio una nueva orden, a principios de 2008, para analizar esta nueva solución mediante la glorieta, en la que actualmente se está trabajando, descartando la solución anterior de la mejora de la intersección.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de réplica tiene la palabra la señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ PARDO**: Señora Cruz, agradezco su respuesta, sin embargo todavía me quedan algunas incógnitas. Ha hablado de la modificación del proyecto, pero no del comienzo de las obras, de la fecha prevista de finalización de las mismas, de plazos, de información pública, etcétera. Con que me dé esos datos en la tarde de hoy sería suficiente para saber y valorar

en qué línea se va a modificar el proyecto y en qué plazo de ejecución se va a realizar.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este debate tiene la palabra la secretaria de Estado de Infraestructuras.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, efectivamente al cambiar un proyecto por otro ha sido necesaria toda la tramitación nueva de la elaboración de este documento, del nuevo proyecto de la construcción de la glorieta, que fue sometido a información pública a finales de agosto o principios de septiembre. Por lo tanto, en estos momentos se está terminando de completar el expediente de las alegaciones que se han presentado de forma que cuando esté complementado el expediente se podrán licitar las obras. Si me permite S.S., no es el momento ahora dar la fecha de ejecución de las mismas sino cuando se liciten, que será en el plazo de ejecución de las mismas.

— **FECHA PREVISTA PARA EL INICIO DE LAS OBRAS DEL TRAMO UNQUERA-LLANES, DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO.** (Número de expediente 181/000775.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 33 del orden del día, pregunta del Grupo Parlamentario Popular en relación con la fecha prevista para el inicio de las obras del tramo Unquera-Llanes de la autovía del Cantábrico. Para su formulación tiene la palabra la autora de la misma la señora Fernández Pardo.

La señora **FERNÁNDEZ PARDO**: Señora Cruz, doy por reproducida la pregunta. Puede responderme unido al otro tramo, a la siguiente pregunta, que es el tramo Pendueles-Llanes. En todo caso me gustaría que me hablara del plazo de ejecución, del periodo de ejecución, fecha probable de finalización, y si realmente las obras han comenzado a qué ritmo. Todo eso es lo que me gustaría conocer en la tarde de hoy.

El señor **PRESIDENTE**: Para la respuesta a la pregunta formulada tiene la palabra la señora Cruz.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, entiendo que ha recibido la respuesta por escrito que fue emitida por el ministerio hace ya algunas fechas, pero no tengo inconveniente en responderle en los términos que en la misma se especificaron.

Hablo de los dos tramos: Unquera-Pendueles y Pendueles-Llanes. Las obras de Unqueras-Pendules fueron adjudicadas en febrero de 2008. El inicio de las obras, que es cuando S.S. plantea la pregunta, estuvo condicionado a la disponibilidad de los terrenos necesarios. Ya en abril de 2008, dos meses después, se pudo hacer el pago de los depósitos previos preceptivos a los expropiados para iniciar las obras. Los depósitos se hicieron en el mes de mayo de 2008 y finalmente las obras de este tramo se iniciaron

en el mes de junio de 2008. Es decir, las obras fueron adjudicadas en febrero; fue necesario realizar los depósitos previos de las expropiaciones en el caso de que no hubiera acuerdo con los propietarios respecto al precio de la expropiación, los depósitos fueron hechos; y en el mes de junio se iniciaron las obras. El plazo contractual es de 33 meses y medio, según está establecido en el contrato y no hay modificaciones al respecto.

En Pendueles-Llanes la situación es similar. No le voy a detallar todas las fechas, a menos que S.S. lo precisara. Finalmente, el 26 de junio fueron iniciadas las obras, una vez que comenzaron las expropiaciones, hubo terrenos suficientes y se hicieron los depósitos. En este caso el plazo de ejecución son 36 meses. Por tanto, ya tenemos la obra contratada y, salvo que se produjera algún incidente no previsible, estamos en los plazos contractuales que se firmaron en su día.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de réplica tiene la palabra la señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ PARDO**: Dice usted que el Gobierno me contestó a estas preguntas. Yo quiero recordar aquí que las preguntas fueron formuladas en el mes de junio y la supuesta respuesta a la que usted alude se produjo en el mes de octubre, por lo tanto, habiendo incumplido ampliamente lo que establece el Reglamento de la Cámara. Y lo que usted me ha contestado en la tarde de hoy viene a ser más o menos lo que en el mes de octubre se me respondía en el mes de octubre por escrito, repito escuetamente. Nada me ha hablado del grado de ejecución de estas obras, si es que realmente en el mes de junio fueron puestas en marcha; si se va cumpliendo ese grado de ejecución material y presupuestario; si hay retrasos y a qué son debidos, Me gustaría que me diera una información un poquito más detallada, si es que las obras han comenzado, sobre ese grado de ejecución que se presume. Es lo que se me ocurre que podría ampliar a la contestación que usted me ha dado.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar esta pregunta tiene la palabra la señora Cruz.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Efectivamente, cuando usted hace la pregunta tiene sentido porque todavía en el mes de junio no parecía que las obras fueran a arrancar, aunque nosotros estábamos trabajando administrativamente para proceder a las expropiaciones que finalmente, como hemos comentado, se produjeron en aquellos días. Por lo tanto, es razonable la presentación de la pregunta en esos momentos, tres o cuatro meses después de haberse adjudicado las obras. Entiendo la preocupación sobre qué estaba pasando ahí. Hasta que no hay una cantidad suficiente de tierras expropiadas no se procede al inicio de las obras. Como nuestras expropiaciones son de carácter lineal sobre una serie de parcelas que están en el territorio, por cada kilómetro de

autovía hay que proceder a entre cuarenta y ochenta expedientes de expropiación —esa es la realidad— y hay que ser perfectamente cuidadosos con los derechos de los propietarios y en caso de no haber acuerdo tampoco pueden rechazar las obras, pero hay un procedimiento establecido por nuestra legislación que consiste, como conoce bien, en hacer el depósito de lo que la Administración entiende que es el justiprecio, con independencia de que el propietario lo acepte o no, y finalmente, se llega a un acuerdo en los tribunales. Si no hay suficientes terrenos expropiados con continuidad, carece de sentido que se le encargue al constructor que inicie las obras. Eso es lo que hace que esos tres o cuatro meses las obras no se inicien aparentemente. Las obras se han iniciado en junio y se han producido las primeras certificaciones. ¿Cómo podemos medir nosotros? O por unidades de obra o por precio pagado. Al principio las unidades de obra son pequeñas porque lo que se hacen son desviaciones de caminos, desviaciones de servicio y no hay ejecución material de volumen; en los primeros tiempos lo que hay es movimiento de tierras, desviación de servicio y, conforme van presentando las constructoras las certificaciones, se les pagan. En ese sentido, el ritmo es regular, no hay retraso en esta obra y esperamos que se cumplan los plazos establecidos en el contrato de adjudicación.

DEL DIPUTADO DON JAIME REINARES FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

- **SITUACIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE MUROS DE NALÓN-DUEÑAS DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO, A 30 DE ABRIL DE 2008. (Número de expediente 181/000805.)**
- **SITUACIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE DUEÑAS-NOVELLANA DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO, A 30 DE ABRIL DE 2008. (Número de expediente 181/000806.)**
- **SITUACIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE OTUR-VILLAPEDRE DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO, A 30 DE ABRIL DE 2008. (Número de expediente 181/000807.)**
- **SITUACIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE VILLAPEDRE-NAVIA DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO, A 30 DE ABRIL DE 2008. (Número de expediente 181/000808.)**
- **SITUACIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE NAVIA-TAPIA DE CASARIEGO DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO, A 30 DE ABRIL DE 2008. (Número de expediente 181/000809.)**

- **SITUACIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE TAPIA DE CASARIEGO-BARRES DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO, A 30 DE ABRIL DE 2008. (Número de expediente 181/000810.)**
- **SITUACIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE BARRES-RIBADEO DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO, A 30 DE ABRIL DE 2008. (Número de expediente 181/000811.)**
- **SITUACIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE LLANES-PENDUELES DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO, A 30 DE ABRIL DE 2008. (Número de expediente 181/000812.)**
- **SITUACIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE PENDUELES-UNQUERA DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO, A 30 DE ABRIL DE 2008. (Número de expediente 181/000813.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 34 del orden del día, al que se le acumulan el 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41 y 42, que se tramitan de manera acumulada. Son preguntas formuladas por el señor Reinares Fernández, quien tiene la palabra.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Señora secretaria de Estado, bienvenida. Mi compañera ha tenido más suerte que yo y eso que los escritos eran de junio; los míos son de mayo, aún no he recibido la contestación por escrito y por eso se presentan en estos momentos estas preguntas orales. Estamos hablando de nueve tramos y dentro de esos nueve tramos tres, pasado el tiempo ya, se han puesto en servicio; con retraso pero se han puesto en servicio. La verdad es que el tiempo va solucionando prácticamente la totalidad de los asuntos. Por cierto, los que están puestos en servicio no tienen bandas de protección para motoristas, como vengo reclamando siempre. Pero no solamente estos que se han puesto en servicio, sino ninguno de toda la autovía del Cantábrico.

Me va a permitir, señor presidente, que a lo mejor me exceda un poco del tiempo, pero como son tantas preguntas no me da tiempo ni a citar los tramos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Reinares, le ruego que lo haga en el menor tiempo posible. Es lo acordado en Mesa y portavoces.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Trataremos de sintetizar.

Voy a llevar un orden. Empiezo por Muros-Dueñas. Estaba previsto terminarlo en junio de 2009. Pues bien, en los presupuestos de 2008 y de 2009 figuran consignaciones presupuestarias hasta el 2010. No se entiende

cómo una obra que tiene prevista su finalización en 2009 aún tenga consignación presupuestaria para el 2010, ni más ni menos que 3.723.000 euros. Dueñas-Novellana. Estaba previsto que finalizara —contestación del propio Gobierno que me dieron en el Senado— en abril de 2007; después se retrasa hasta julio de 2008, quince meses de retraso, y analizándolo, existe aún consignación presupuestaria para 2009 en los presupuestos de 4.335.064 euros. Otur-Villapedre, este tramo en Asturias lo consideramos como oculto porque no se sabe cuándo se va a empezar, se dice que está licitada la obra, yo no sé si está adjudicada; el otro día el señor Trevín, delegado del Gobierno, decía que finalizaba en el 2010 y, sin embargo, tiene consignaciones presupuestarias en el presupuesto de 2009, en su proyección, hasta 2012, de 5.088.000 euros. Villapedre-Navia, se ha puesto en servicio, como digo, pero con retraso. Navia-Tapia, finaliza en enero de 2010 —fíjese, enero de 2010— y la consignación presupuestaria que existe para 2010 es ni más ni menos que de 38.353.000 euros, es decir, el 73 por ciento del presupuesto. Finalizando en enero, van a pagar ustedes el total en enero, el contratista va a hacer toda la obra de 38 millones en el mes de enero. Tapia-Barres y Barres-Ribadeo en servicio. Respecto a Unquera-Llanes sabemos que están adjudicadas —lo sabía ya—, pero no sabía que habían empezado. No sé si conoce la zona, yo sí, estuve allí y, como decimos en Asturias, no están ni segados los prados; no están segados los prados por donde discurre, tan solo hay unos carteles de obra y algunas casetas. Es lógico, lo entiendo, puesto que las consignaciones presupuestarias son mínimas y no pretenderá el Gobierno que las empresas acometan obras que no pueden cobrar.

Le agradecería que contestara a mis preguntas que son bastante más amplias porque, si las lee usted, verá que se refieren a presupuesto de adjudicación, si hay aumentos presupuestarios, etcétera; lo tiene usted todo ahí, supongo y, si no, yo se lo recordaría.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las preguntas formuladas tiene la palabra la señora Cruz.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): El señor diputado ha planteado por cada uno de los nueve tramos un conjunto de diez preguntas: presupuesto de licitación, presupuesto de adjudicación, empresa adjudicataria, plazo de ejecución, fecha de inicio de obras, incremento presupuestarios si los hubiere, fecha de finalización contractual de las obras, fecha de finalización prevista de las obras, total certificado de origen a 31 de marzo de 2008, total ejecutado de origen a 31 de marzo de 2008. Esas son las diez preguntas que por cada uno de los tramos el señor Reinares ha planteado y no tenemos ningún inconveniente en pasarle las respuestas completas, porque no creo que quiera el señor Reinares que se las lea. Vamos a hablar de los temas generales. Entiendo que ese es el sentido de pasar las preguntas a orales.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Si me da el plazo de finalización se lo agradecería.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): En relación con las preguntas que ha formulado, esta y otra de las autovías que viene hoy aquí a debate, que es la A-7 en la parte mediterránea andaluza, en la provincia de Granada, son quizá las obras más complejas que actualmente estamos realizando y concretamente el tramo Otur-Villapedre ha necesitado distintos expedientes. Hubo una mala tramitación por parte del anterior Gobierno y fue necesario retrasarlo porque se tuvo que someter de nuevo a información pública en el 2007 y finalmente obtuvimos la aprobación del estudio informativo en 2008. Ese tramo ha sido licitado por la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transportes Terrestres el pasado mes de septiembre; se licitaron en el consejo de administración de Seitsa el 30 de septiembre de 2008 y creo que la adjudicación de estas obras estará prevista si no en el consejo de administración de este mes de diciembre, sí en el mes de enero. Los plazos desde que se licitan hasta que se adjudican son plazos reglados de acuerdo con los criterios que manda el BOE, la Unión Europea, etcétera. Se licitaron en el mes de septiembre y estimo que si no es en diciembre, en el mes de enero serán adjudicadas las obras de Otur-Villapedre. Le puedo decir —tengo la fecha que le facilitaré— que está previsto un plazo de adjudicación de veinticinco meses en el tramo al que estamos haciendo referencia; por tanto, estamos hablando de principios de 2009 la adjudicación de las mismas y de 2011 la ejecución de estas obras si marchan con normalidad.

Ha hecho referencia a cómo alguna anualidad de algunos tramos cuya finalización tenemos prevista para 2009 —véase el caso de Las Dueñas-Novellana— está recogida en los presupuestos de 2010. Creo que eso no debía extrañar a S.S. La obra se pone en servicio, pero luego hay una fase final de liquidación de obra que normalmente se resuelve con posterioridad a la puesta en servicio. Es habitual que obras que se van a poner en servicio en 2009 —por citar este caso— tengan una anualidad prevista en el año 2010.

En algunos casos las obras que se inician —no es el caso de Seitsa, pero sí el de la dirección general— empiezan con una baja anualidad en los presupuestos. Siempre existe el debate de que si la cantidad que se indica en los presupuestos es muy alta se dice que no la vamos a cumplir y si es muy baja se dice que no se puede ejecutar. Los constructores saben bien —porque así lo hablamos con ellos— que, si ellos ejecutan obra, nosotros certificamos y ellos cobran, no hay problema. Los problemas vienen derivados de incidencias de carácter técnico, de seguridad en la ejecución de la obra, de necesidad de parada biológica o de cualquier otro incidente a los cuales no somos ajenos pero que tratamos por todos los medios de que no se produzcan.

En cuanto a las cuestiones de carácter general que S.S. ha planteado, estamos ante uno de los retos de la inge-

nería española más importantes en la construcción de la A-8 en todo el Cantábrico. A mí me gusta hablar de esta actuación en su conjunto. Fue empezada a comienzos de los años noventa, tenemos ya en servicio más del 70 por ciento de esta autovía, en certificaciones de obras —hay cosas que están certificadas pero que no están en servicio— hay unos 1.300 millones, cerca del 80 por ciento, y creo que será un logro de todos conseguir que toda la autovía del Cantábrico se ponga en servicio en los próximos dos años.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Señora Cruz, S.S. me dice que están haciendo una previsión para la liquidación, pero provengo de las empresas de construcción. No me venga a decir que lo que pone para 2012 es el importe de la liquidación. Eso saldrá cuando salga, cuando se termine la obra, y habrá los meses necesarios para hacer la liquidación correspondiente. Eso lo niego totalmente.

Habla de Otur-Villapedre y dice que tiene un plazo de veinticinco meses, que aproximadamente se terminará a finales de 2009 o principios de 2010, y que tienen consignación presupuestaria incluso para 2012. Voy a decirle que terminen en 2011, que no sé cuándo van a terminar porque ha sido muy poco concreta —espero que la ficha que me manden por escrito sea más concisa—, pero hay una partida presupuestaria de 5.088.000 euros para 2012.

No ha aclarado cuándo finaliza Muros-Dueñas, que tenía que haber estado finalizado ya. Respecto a Navia-Tapia, está complicado ver cuándo se termina, porque allí apenas está trabajando nadie, no sé si lo sabe usted. En el presupuesto hay el 73 por ciento para 2010. No esperamos que hagan nada. En lo que queda de 2008, nada. En 2009, prácticamente nada. Lo harán todo en 2010.

En cuanto a Llanes-Unquera contestó antes, pero le voy a leer algunos artículos de prensa con manifestaciones de varios dirigentes socialistas sobre los plazos de ejecución de estas obras. Señor Areces, presidente del Principado de Asturias, lunes 28 de septiembre de 2007, *La nueva España* —me gusta tirar de hemeroteca—: Areces augura que las obras de la autovía de Unquera-Llanes solo durarán veinte meses. Estoy viendo aquí que los plazos de ejecución que ha dicho usted antes a mi compañera son de treinta y tres y treinta y seis meses, y este señor dice que veinte meses. El presidente quita importancia a que la mayor partida se reserve para 2011. El plazo roza el límite de 2009, la fecha tope prometida por el Partido Socialista. Otro, el día 29 de septiembre: Fomento choca con el Principado al dar un plazo de cuarenta y cuatro meses para acabar la autovía Unquera-Llanes. Le vuelvo a repetir que dijo usted antes a mi compañera treinta y tres y treinta y seis meses. El calendario del ministerio alarga las obras al menos hasta 2011, dos años después de la fecha prometida. El Gobierno regional negocia con Fomento para reducir a veinticuatro meses el plazo. Sigo leyendo. 12 de

octubre: licitado el tramo; el plazo de ejecución será de cuarenta y cuatro meses. Sigo leyendo: tramo de Unquera-Llanes; puede estar listo en veinticuatro meses. ¿Sabe quién dice esto? El delegado del Gobierno en el Principado de Asturias. Las empresas recortarán a casi la mitad los plazos de Unquera-Pendueles y de Pendueles-Llanes, que estaban establecidos en cuarenta y en cuarenta y cuatro meses. Voy a seguir. Aquí interviene la ministra, que dice que del tramo de Unquera-Pendueles hablará la próxima semana. Sobre los plazos de finalización de Unquera-Pendueles, este último trazado oriental de la autovía, dijo que las obras empezarán a lo largo de este año y destacó la rapidez en la tramitación, cómo no, echando la culpa al Partido Popular de años anteriores, y refleja un plazo de construcción...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Reinares, ha superado todo su tiempo. Le ruego vaya terminando.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Tengo nueve preguntas que, por lo que sea, las han acumulado y ni se me han contestado. Las han unido ustedes y de esta manera es imposible.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego vaya finalizando.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Solamente quiero decirle que la voluntad política de finalizar Llanes-Unquera pasa por que ustedes trasladen consignaciones presupuestarias que tienen. Para 2011 está el 63 por ciento en Llanes-Pendueles, y el 84 por ciento en Pendueles-Unquera.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este debate tiene la palabra la señora Cruz.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Le he dicho a su compañera los plazos contractuales de las obras por las que ha preguntado. Le reitero los mismos plazos, porque son los que están en el contrato con las empresas adjudicatarias. En algunas ocasiones es posible acortar los plazos de ejecución si las obras así lo permiten, pero en otras las condiciones de seguridad, las condiciones ambientales y las características de la ejecución de una obra como la que nos encontramos exigen los plazos que son necesarios. Creo que la voluntad política se ve cuando se contratan, se licitan y se ejecutan las obras. El tiempo técnicamente lo marca la ejecución de las empresas. Como usted ha dicho que ha trabajado en una empresa constructora, conocerá bien los plazos de la Administración, cuáles son los plazos presupuestarios y que cuando una obra puede agilizarse por parte de la empresa adjudicataria se hacen las modificaciones presupuestarias oportunas para proceder a la certificación de las mismas. Usted no tiene que tener ninguna duda de que allí donde las empresas ejecutan y presentan

certificaciones se procede al pago de esas obras, con independencia de dónde estén asignadas presupuestariamente las partidas. Hay técnicas presupuestarias para acelerar la ejecución de obra y certificar las obras ejecutadas. No le queda la menor duda, pero no es un plazo político o lo que ha dicho una persona u otra. Una vez que la obra está licitada y adjudicada, los plazos los marca la dinámica de la ejecución de las obras, de la empresa constructora, salvo, insisto, que haya algunas determinaciones de carácter ambiental, territorial o meteorológico que aconsejen otro ritmo.

Quizá no me he expresado bien. Yo no he dicho que lo que tenemos en 2010 es la previsión de la liquidación. Yo he dicho que cuando una obra se pone en servicio no tiene por qué estar recepcionada, hay partidas que se pagan con posterioridad a la puesta en servicio de la obra. Eso se hace permanentemente. Por tanto, no hay una coincidencia entre la puesta... No ponga esa cara porque usted, que viene del sector, lo debe de saber. La puesta en servicio se hace con regularidad antes de la liquidación y la recepción de la obra. Por tanto, no debe de extrañarse de que haya partidas presupuestarias en la anualidad así.

— **RELACIÓN DE LOS DENOMINADOS PUNTOS NEGROS EN LAS CARRETERAS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS Y PLANES PARA DAR SOLUCIÓN A LOS MISMOS. (Número de expediente 181/000819.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 43 del orden del día: pregunta del Grupo Parlamentario Popular en relación con los puntos negros en el Principado de Asturias. Para su formulación tiene la palabra el autor de la pregunta, el señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Señor presidente, queda formulada en los mismos términos que está en el escrito.

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

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): En relación con la pregunta formulada por el señor diputado, debo comentar, en primer lugar, que el Ministerio de Fomento no trabaja en los puntos negros, sino que, de acuerdo con una normativa europea que entrará en vigor próximamente, trabaja sobre los tramos de concentración de accidentes. Los tramos de concentración de accidentes, como S.S. debe conocer, identifican los datos de accidentalidad de los últimos cinco años, evitando de esa manera la aleatoriedad que tiene la concurrencia de accidentes puntuales, como son los que indican los puntos negros. La normativa de la Unión Europea está estableciendo los criterios de determinación de la zona. ¿Qué es un tramo

de concentración de accidentes? Es un tramo de más de un kilómetro de dimensión donde se ha producido mayor concentración de accidentes que en la media tomando en consideración dos o tres elementos. No es lo mismo una carretera por la que circulan mil vehículos al día que otra por la que circulan diez mil vehículos al día. Un criterio a tomar en consideración es el de si se producen más o menos accidentes, relacionado con el volumen de tráfico que experimenta la vía. Segundo. Si estamos en zonas urbanas o metropolitanas, porque no es lo mismo urbana o interurbana. Es otro criterio. Se distinguen distintas categorías de tramos urbanos, tramos urbanos metropolitanos o interurbanos, porque las condiciones de circulación y los riesgos de accidente son diferentes. Por tanto, estamos en línea con una directiva europea, que todavía no ha entrado en vigor pero en la que el Ministerio de Fomento viene trabajando desde hace algún tiempo. De ahí que el Ministerio de Fomento tenga identificados los tramos de concentración de accidentes que se producen en sus carreteras, no en el conjunto de las carreteras que hay en el Principado de Asturias. En la actualidad, en la red de carreteras del Estado en Asturias se encuentran identificados un total de 52 tramos de concentración de accidentes de 776 que tenemos identificados en el conjunto de la red estatal de carreteras.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: No sé si lo he entendido bien. He creído entender que el ministerio no actúa para resolver un punto negro. No sé si es así y me gustaría que me contestara a esto después.

En diciembre de 2007 les hice una pregunta en el Senado y me contestaron que había seis puntos negros en Asturias, dos de carreteras que dependían del Principado de Asturias y cuatro que dependían del Ministerio de Fomento. Les pregunté si iban a llevar a cabo alguna actuación y no me contestaron, pero ahora me lo acaba de aclarar usted: parece ser que no actúan en los puntos negros. En ninguno de estos puntos negros que me dijeron en diciembre de 2007 hubo la mínima actuación: no se arregló la carretera, no se buscó la fórmula para que la curva fuera un poco menor, no se arregló el peralte. Los puntos negros —me lo han dicho ustedes y se lo voy a leer— es aquel emplazamiento perteneciente a una calzada de la red de carreteras en el que durante un año natural se hayan detectado tres o más accidentes con víctimas, con una separación máxima entre uno y otro de cien metros. Esto es lo que ustedes denominan puntos negros. Menos mal —hay que agradecerse— que Antena 3 ha hecho esta campaña de los puntos negros. Parece ser que la señora ministra ha anunciado hoy que va a poner en marcha la señalización de todos estos puntos negros. Antena 3 ha hecho una colaboración con todos los ciudadanos, con todos los conductores, y esperamos que eso se resuelva. Me gustaría que me dijera si efectivamente actúan o no en los puntos negros.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este debate tiene la palabra la señora secretaria de Estado de Infraestructuras.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, creo haberme explicado con claridad. Nosotros actuamos en los tramos de concentración de accidentes donde se produce, en términos relativos, el mayor volumen de accidentes de nuestras carreteras. Es donde actuamos. La palabra punto negro tiene un valor periodístico y una interpretación en los términos que hemos indicado. Ahora bien, donde nosotros estamos actuando es en los tramos de concentración de accidentes que, como decía anteriormente, son aquellos donde hay más accidentes que en la media. Es un valor que está permanentemente moviéndose a la baja, aunque siempre habrá tramos de concentración de accidentes. Si nosotros actuamos sobre cien tramos de concentración de accidentes, al cabo de cuatro años, que es cuando se revisan, actuamos sobre un punto conflictivo en la carretera —llámelo usted como quiera— que identificamos por aquellos que tienen más accidentes de la media y que tienen una serie de características que están establecidas en una directiva europea. Una vez que se ha hecho la actuación correspondiente, que puede ser la que usted establece o de otras características, durante cuatro años se sigue haciendo un seguimiento y si la actuación ejecutada ha sido adecuada o ha respondido desaparece de la red como un punto con mayor concentración de accidente. La ministra de Fomento ha anunciado que se va a proceder a la señalización, de acuerdo con el Ministerio del Interior, de estos tramos de concentración de accidentes, donde en algunos hay coincidencia con los puntos negros, pero no tiene por qué producirse.

— **CALENDARIO DE LOS PLAZOS DE EJECUCIÓN DEL PROYECTO DEL AVE DEL TRAMO COMPRENDIDO DESDE LEÓN CAPITAL A GIJÓN (ASTURIAS). (Número de expediente 181/000820.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 44 del orden del día, pregunta del Grupo Parlamentario Popular en relación con el AVE León-Gijón. Para formular la pregunta tiene la palabra su autor el señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: El motivo de la pregunta formulada es qué se hizo el día 1 de septiembre, y era debido a que no sabíamos absolutamente nada del proyecto y de sus plazos. No se ha contestado. Solo tenemos una información de la ministra de Fomento, que manifestó que el AVE pararía en Gijón. Es la única manifestación que sabemos. El AVE parará en Gijón. Como dijo un político asturiano, si no para en Gijón lamentablemente va directamente al mar.

Voy a dejar sin efecto esta pregunta, dado que en esta misma Comisión fue aprobada una moción reciente-

mente instando al Gobierno para que informe de plazos y de presupuestos en un plazo de tres meses.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo que ha retirado la pregunta. (**Asentimiento**.)

— **SITUACIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE GRADO-DORIGA DE LA AUTOVÍA DE OVIEDO A LA ESPINA, A 30 DE ABRIL DE 2008. (Número de expediente 181/000822.)**

— **SITUACIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE DORIGA-CORNE LLANA DE LA AUTOVÍA DE OVIEDO A LA ESPINA, A 30 DE ABRIL DE 2008. (Número de expediente 181/000823.)**

— **SITUACIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE CORNELLANA-SALAS DE LA AUTOVÍA DE OVIEDO A LA ESPINA, A 30 DE ABRIL DE 2008. (Número de expediente 181/000824.)**

— **SITUACIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE SALAS-LA ESPINA, PRIMERA CALZADA DE LA AUTOVÍA DE OVIEDO A LA ESPINA, A 30 DE ABRIL DE 2008. (Número de expediente 181/000825.)**

— **SITUACIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE SALAS-LA ESPINA, SEGUNDA CALZADA DE LA AUTOVÍA DE OVIEDO A LA ESPINA, A 30 DE ABRIL DE 2008. (Número de expediente 181/000826.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 45 del orden del día, al que se le acumula el 46, el 47, el 48 y el 49, por tratarse de preguntas en relación con la autovía Oviedo-La Espina. Todas son preguntas formulas por el señor Reinales, que tiene la palabra.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Espero, señora Cruz, que me las envíe también por escrito, porque contienen varios aspectos. Sobre estos tramos poco voy a decir. Hay tanta diarrea de informaciones entre el presidente del Principado de Asturias, el socialista Álvarez Areces; el delegado del Gobierno, el señor Trevín; el subdelegado de no sé qué, el de Carreteras y el de más allá, que esto es tremendo. Los asturianos no sabemos cuándo se va a terminar cualquiera de estos tramos. Por tanto, le pediría, por favor, que nos dijera cuándo se van a terminar. Hoy en la prensa el delegado del Gobierno dice que la calzada de Salas a La Espina se abrirá con ocho meses de diferencia.

No sé lo que significa esto. No le voy a leer, por economía parlamentaria, todos los recortes de prensa que tengo aquí, pero le vuelvo a repetir que esto es una dia-

rea. En esto hay que poner un poco de orden. Aquí no puede venir cualquiera y decir que la próxima semana se inaugura la carretera de aquí a allí y después llegar el compañero de partido diciendo que la próxima semana no, que el jueves antes de esta semana. No puede ser, señora secretaria de Estado. En esto hay que ser un poco más serio. Faciliten a todos la misma información y así se resolverá, pero entre tanto los asturianos estamos totalmente desconcertados.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las preguntas formuladas tiene la palabra la secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Como el señor Reinales sabe, existen seis tramos en servicio y cinco tramos en ejecución. En conjunto es una obra que tiene un nivel de certificación alto, 370 millones y un grado de ejecución en torno al 50 por ciento y hay una previsión de puesta en servicio entre 2009 y 2010 de los tramos que falta. Señor diputado, si me lo permite, las obras son actuaciones vivas que tienen cambios y si por alguna circunstancia, ya sea meteorológica, biológica o por un modificado, es necesario parar la obra, realizar el modificado y a reiniciarla. Un modificado puede deberse a acciones ambientales, técnicas o territoriales, entendiéndose por territoriales demanda de los territorios y debemos ser conscientes de que eso exige un periodo de seis a ocho meses en su tramitación. Eso es así. Estamos haciendo obras no para dentro de tres años ni para una legislatura, sino para una perdurabilidad en el tiempo. Quienes somos responsables de la ejecución de esas obras, aun a costa del coste político (que ustedes digan que se hacen o no se hacen, pero mientras tanto se están haciendo y se están poniendo en servicio), asumimos la conveniencia o la oportunidad, de proceder a ese modificado si es necesario. Por tanto, se alarga el periodo de ejecución en seis u ocho meses si es necesario, pero solo si es necesario. En cada momento los responsables de la comunidad autónoma habrán dado los plazos, habrán dicho las fechas que en esos momentos teníamos contractualmente establecida; yo se los digo a fecha de hoy. No entiendo esa expresión de diarrea refiriéndose a unos responsables políticos muy responsables todos ellos, con mucha capacidad y con mucha responsabilidad para el ejercicio de sus cargos, que probablemente están queriendo informar en tiempo real de nuestra actuación. Si prefieren que demos la fecha de puesta en servicio el día antes, así lo haremos. Cuando no lo hacemos porque no lo hacemos y cuando lo hacemos, porque cambiamos. La que está cambiando, señorita, es la ejecución de las obras. En resumidas cuentas: seis tramos en servicio y cinco en ejecución; en avanzado estado de ejecución, uno en un 80 por ciento, otro en algo más del 40 por ciento y otro en el 30 por ciento, y con previsión en puesta de servicio entre el año que viene y el siguiente.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de réplica tiene la palabra el señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Le agradecería, para terminar, que me dijera al menos las fechas previstas de terminación que tienen en el ministerio. Se lo voy a concretar: Grado-Doriga, Doriga-Cornellana, Cornellana-Salas, Salas-La Espina que, como sabrá usted, son dos obras, la primera calzada y la segunda calzada. Al menos espero que me diga, aunque me mande después la documentación, en qué fechas tiene previstas o baraja en estos momentos el ministerio la fecha de finalización. Yo le pregunto siempre por lo que falta por hacer y no por lo que está hecho.

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

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, creo que ya se lo he dicho. Entre los años 2009 y 2010.

DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA DE LA CONCEPCIÓN DE SANTA ANA FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

— **EJECUCIÓN DEL TRAMO IZBOR-VÉLEZ DE BENAUDALLA, PERTENECIENTE A LA AUTOVÍA A-44. (Número de expediente 181/000856.)**

— **SITUACIÓN DEL «VIADUCTO GUADALFEO» PERTENECIENTE AL TRAMOZ IZBOR-VÉLEZ DE BENAUDALLA DE LA AUTOVÍA A-44 Y FECHA PREVISTA POR EL MINISTERIO DE FOMENTO PARA SU PUESTA EN SERVICIO. (Número de expediente 181/000865.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 50 del orden del día, al que se le acumula el punto 51, dado que los dos hacen referencia a la A-44. Son preguntas del Grupo Parlamentario Popular y para su formulación tiene la palabra su autora, la señora De Santa Ana Fernández.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señora secretaria de Estado, el motivo de la pregunta que pretendo formularle es interesarme por el estado del tramo Izbor-Vélez de Benandalla, por la situación del Viaducto Guadalfeo que está contenido en ese tramo y lo más importante, por la obtención, si es posible, como espero y deseo, de obtener una fecha definitiva para la entrada en servicio de esta importante autovía en la provincia de Granada.

Cuando analizamos los Presupuestos Generales del Estado de 2008 nos encontramos con que ustedes presupuestaban hasta ese año, el año 2008. En esos momentos esa fecha coincide con el compromiso que siempre ha dado la señora ministra de Fomento, doña Magdalena Álvarez, primer semestre del año 2008. Antes

de la campaña electoral en la provincia de Granada tenemos innumerables referencias en prensa donde la señora Álvarez confirmaba que la autovía de la Costa estaría inaugurada antes del verano. Es más, cuando la ministra nos hizo ese anuncio eran sobradamente conocidas las dificultades técnicas que existían en el Viaducto Guadalfeo, ya que la deformación se produjo hace dos años y medio y por tanto, en campaña electoral hace aproximadamente dos años. Cuando hemos vuelto a analizar el Presupuestos Generales del Estado para el año 2009 que aún no está aprobado, pero que será aprobado en los próximos días, hemos visto que presupuestan para los años 2009, 2010 y 2011 partidas presupuestarias muy importantes que entendemos que no corresponden a remates —permítame la expresión— de obra. La provincia de la que yo vengo está ante un Ministerio de Fomento donde los plazos se alargan cada vez que comparamos un presupuesto con el anterior. La ministra presume en Granada de multiplicar inversiones, cuando desgraciadamente estamos comprobando día a día que lo que se están multiplicando son los retrasos. Permítame una referencia. La N-323 se ha convertido en estos momentos en una carretera peligrosa para los ciudadanos, sobre todo para quienes no están acostumbrados a conducir por la misma. El pasado 8 de diciembre desgraciadamente, algo que hemos lamentado profundamente, hubo seis muertos en un intervalo de treinta minutos en ocho kilómetros, en concreto en los puntos kilométricos 168 y 176. Según informaciones y estadísticas proporcionadas por la Dirección General de Tráfico los lugares más peligrosos son —permítame que los cite— los puntos kilométricos 173.7 en sentido descendente; 178.6 en ambos sentidos, 180.2 también en ambos sentidos y 186 en sentido ascendente.

Señora secretaria de Estado, nosotros en Granada seguimos haciendo un periplo por Las Alpujarras para tener que bajar a la costa. Créame, nos resulta inaudito que para llegar a la costa se haya inaugurado una autovía con un desvío para luego volver a enlazar con la parte final desde esa autovía. La realidad es que desde que gobierna el Partido Socialista, desde que tenemos el Gobierno del señor Rodríguez Zapatero, en la pasada legislatura no fueron capaces de culminar este importante tramo ni de ponerlo en servicio en su totalidad. Lo que deseo es que se comprometa hoy dándonos una fecha. Permítame también que haga una referencia a un titular que aparece hoy en la prensa local granadina: Fomento fija en Semana Santa la fecha óptima para la apertura de la A-44. A mí me gustaría saber si podemos darle a este titular el carácter de oficial, entendiéndolo que es respaldado por el Ministerio de Fomento.

Confío en que nos dé una explicación satisfactoria, pero, sobre todo, que comprometa una fecha para la apertura en su totalidad de esta autovía.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para responder a la pregunta formulada la señora Cruz Villalón.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, yo le agradecería que no mezclara la pregunta sobre la ejecución de una obra nueva con los accidentes que se hayan podido producir en la carretera convencional. Creo que no conduce a ninguna buena relación y, además, es peligroso de cara a los ciudadanos. Nosotros estamos trabajando con el Ministerio del Interior en la resolución de los conflictos en aquello que es responsabilidad de las administraciones públicas, con independencia de los accidentes que sean responsabilidad del usuario. No se les puede responsabilizar a las administraciones, que son los gestores de unas infraestructuras, de todos los accidentes que se producen. En mi opinión ese es un camino equivocado y una falta de responsabilidad. Todos estamos preocupados por los accidentes que se producen. Señoría, cuando empieza un fin de semana largo o cuando empiezan unas vacaciones, nosotros estamos muy preocupados y pendientes del funcionamiento de nuestras carreteras, sea por problemas de nieve, sea por atasco, sea por salida de las poblaciones. Hacemos cuantas llamadas podemos a los ciudadanos para lograr una conducción responsable y nosotros trabajamos para solucionar lo que sea competencia de las administraciones, pero creo que no es bueno que se estén mezclando los accidentes de una carretera con la construcción de una nueva infraestructura.

En segundo lugar, en relación con su pregunta sobre en qué fase se encuentra la ejecución del tramo Izbor-Vélez de Benaudalla, la previsión era que esta obra se pusiera en servicio en el primer semestre de 2008, como la empresa adjudicataria y constructora de las obras estaba transmitiendo a los responsables del ministerio. Los responsables políticos, particularmente la ministra de Fomento, transmiten la información técnica que les comunican los responsables de la obra. Esa era la información de la que nosotros disponíamos el año pasado por aquellas fechas. La actuación que se está llevando a cabo en ese viaducto sobre el embalse de Rules, en el río Guadalfeo, es de una gran complejidad técnica —yo misma he tenido reuniones con los responsables de la obra— y lo que le puedo decir con seguridad es que hace quince días, en la última semana de noviembre, finalmente se completó lo que llaman los técnicos el lanzamiento de la celosía, que era el punto crítico de esta actuación. Este viaducto tuvo un fallo de cálculo de la estructura, yo diría que por suerte solamente se produjo un hundimiento de una fracción del viaducto y durante un periodo muy complejo se estudió cómo se abordaba, si se desmontaba completo, si se subía a esa altura a quitarlo, si se cambiaba el viaducto, etcétera. Finalmente se ha ido resolviendo y lo que yo sé con seguridad es que, hace quince días, se ha terminado el lanzamiento de la celosía y que ahora la empresa está trabajando en la culminación. Yo creo que ese era el punto crítico para comprometer una fecha con garantías; sin embargo, yo no le voy a dar fecha, señoría. Nosotros tenemos una previsión de que sea en la primavera, en el segundo tri-

mestre de 2009, señoría, pero creo que no conduce a nada hablar de fechas cuando se trata de una obra delicada, que se ha necesitado casi un año más para finalizarla como consecuencia de ese incidente que se produjo en su construcción —incidente al que usted se ha referido—, porque se anunciaron unas fechas, que eran las que daba la constructora y eran las que nosotros dimos, pero los hechos nos han llevado a la fecha en que estamos. Por tanto, no veo qué interés puede usted tener en que demos una fecha, para febrero, para marzo, para mayo o para octubre, para que luego solamente sirva para que usted pueda decir: usted dijo dos meses antes o dos meses después. Yo he dicho que hemos superado el punto crítico, que era completar el lanzamiento de la celosía del viaducto. A partir de ahí es cuestión de culminar la obra. Ha habido problemas porque tenían que vigilar la velocidad del viento para que los trabajadores supieran si podían subir o no a esa altura, y tantas otras circunstancias puntuales que no conocemos los que no estamos a pie de obra. Yo creo que el punto crítico se ha superado, se ha culminado ya el lanzamiento de la celosía y estamos en fase de terminación del viaducto, sin riesgo, como estuvimos anteriormente. Alguien ha dado esa fecha, quizá sea una persona con más conocimiento que yo, y nosotros estamos hablando del segundo trimestre de 2009. No podemos estar calculando cuándo cae la Semana Santa este año, porque no podemos hablar de una semana de puesta en servicio, creo que no conduce a nada. Estamos trabajando con celeridad, siendo conscientes —señoría, lo somos— de que es una obra muy necesaria en la comunicación entre Granada y la costa, de que su ejecución es de una complejidad enorme y lo único que tenemos que hacer es felicitarnos por que esta obra se ejecute en el plazo más breve posible, pero sin ninguna prisa, para no tener problemas.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de réplica, tiene la palabra la señora De Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señora secretaria de Estado, yo cito la estadística porque estoy convencida de que cuando esa autovía esté totalmente inaugurada los puntos conflictivos van a ser solventados. Es inaudito que en una vía rápida tengamos en estos momentos rotondas, es inaudito que el conductor que va por esa vía de pronto se encuentre que pasa de cuatro carriles a dos, incluso a uno, cuando el Gobierno prometió que las obras estarían finalizadas en el año 2008. Permítame decirle que, para los granadinos y para todo el sector económico de la costa, la obtención de esa fecha es tremendamente importante. Es más, a mí me llama la atención que usted le eche la culpa a la constructora. A la constructora se le deforma el viaducto dos años antes de producirse las elecciones generales, pero en campaña electoral ustedes siempre mantienen esa fecha. Qué casualidad que pasa la campaña electoral y parece ser que la constructora cambia de discurso. Permítame usted que yo no me lo crea. Los técnicos son gente muy seria, son gente

muy responsable. Una constructora quiere hacer el trabajo lo mejor posible. Por tanto, permítame usted que a mí me llame enormemente la atención que la culpa sea de la constructora. Es más, ustedes tienen la responsabilidad de velar por la buena ejecución y por el buen ritmo de esas obras, y por tanto tendrían que exigir en todo caso responsabilidades a la empresa adjudicataria.

El problema con el que nos encontramos todos los usuarios de esa vía es que ha sido inaugurada sin terminar, que hemos tenido tremendos atascos en verano, que están lastrando el turismo de la zona, todo el sector empresarial y los posibles negocios que se vayan a instalar, sin olvidar la peligrosidad en los meses de verano y en el próximo periodo de fiestas, cuando el incremento del tráfico sea muy significativo. Haber estado dos años y medio sin dar una explicación, manteniendo una fecha y sin resolver la información de ese viaducto permítame que le diga que lo que demuestra es una clarísima falta de voluntad política.

Tenemos una provincia hermana, una provincia muy cercana, que también ha sufrido serios problemas en sus infraestructuras, como fue el de los túneles de Abdalajís para la llegada de la alta velocidad a Málaga, un problema diferente, un problema también muy complejo, pero ahí ustedes —permítanme la expresión— sí se pusieron las pilas, se pusieron a trabajar y la señora ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, puso todo lo necesario encima de la mesa para que la alta velocidad llegase en la fecha comprometida. Como mínimo, señora secretaria de Estado, lo que nosotros le reclamamos es el mismo trato para Granada.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este debate, tiene la palabra la señora Cruz.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): En primer lugar, quiero dejar meridianamente claro que yo no le he echado la culpa a ninguna constructora, y particularmente a la constructora que hace esta obra, que es una constructora que tiene una alta valoración por parte del Ministerio de Fomento. Que quede meridianamente claro que yo no le he echado la culpa a la constructora. Lo único que he dicho es que las fechas que se estaban transmitiendo eran las fechas en que la constructora nos decía que se iban a finalizar las obras. Y punto. ¿De acuerdo?

En segundo lugar, precisamente lo que nosotros buscamos es una buena ejecución de las obras. Esa es nuestra responsabilidad y nuestro compromiso, y las prisas no nos van a hacer cambiar de criterio con relación a la seguridad en la ejecución y a la calidad de la obra que se ejecuta. Por más presión que ustedes nos quieran hacer con los plazos, no vamos a cambiar el criterio de que lo primero y más importante es la seguridad en la ejecución de las obras y luego la calidad de la obra que se finaliza. De nuevo creo que confunde o mezcla cosas que no se deben hacer cuando se refiere a que se producen atascos en unas carreteras. Atascos en Madrid se

producen todos los puentes, todos los fines de semana, y más radiales, más autovías y más autopistas que salen de esta ciudad es imposible encontrar. Nosotros tenemos unas costumbres, unos hábitos culturales que nos llevan a todos a irnos o a entrar todos los fines de semana, no sé cómo expresarlo, pero el problema no es de capacidad, el problema es que nuestras infraestructuras no pueden estar preparadas para las puntas. Es algo que debemos tener claro. Siempre en las zonas de playa, con autovía y sin autovía, se producen concentraciones y atascos los fines de semana, a las siete de la tarde del domingo o a las cinco de la tarde de un viernes. Por tanto, no confundamos las dotaciones de nuevas infraestructuras con los atascos que se producen en momentos puntuales en una autovía o en una carretera como consecuencia de la concentración o, como se produce en algunas ciudades importantes, por la mañana y por las tardes, así que no confundamos una actividad turística con una demanda de los ciudadanos. Hablar de que se está lastrando el turismo de la zona por este motivo me parece que es lanzar mensajes no positivos para el conjunto de la población y para el conjunto de la economía.

Señoría, no le quepa la menor duda, las infraestructuras no las hacemos para los empresarios, no las hacemos para las constructoras, las hacemos para el servicio de los ciudadanos y para el impulso a la economía. Esos son los dos grandes objetivos de nuestras infraestructuras. No hay otros. Nuestra voluntad es terminar las infraestructuras en los tiempos que sean necesarios, pero siempre con seguridad en la construcción y con la garantía de que las obras están bien hechas.

DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA DE LA CONCEPCIÓN DE SANTA ANA FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

- **EJECUCIÓN DEL TRAMO: ALMUÑÉCAR (LA HERRADURA)-ALMUÑÉCAR (TARANAY), PERTENECIENTE A LA AUTOVÍA A-7. (Número de expediente 181/000857.)**
- **EJECUCIÓN DEL TRAMO: ALMUÑÉCAR-SALOBREÑA, PERTENECIENTE A LA AUTOVÍA A-7. (Número de expediente 181/000858.)**
- **EJECUCIÓN DEL TRAMO: LOBRES-GUADALFEO, PERTENECIENTE A LA AUTOVÍA A-7. (Número de expediente 181/000859.)**
- **EJECUCIÓN DEL TRAMO: GUADALFEO-LA GORGORACHA, PERTENECIENTE A LA AUTOVÍA A-7. (Número de expediente 181/000860.)**
- **EJECUCIÓN DEL TRAMO: LA GORGORACHA-PUNTALÓN-ENLACE N-340 (PUERTO DE MOTRIL), PERTENECIENTE A LA AUTOVÍA A-7. (Número de expediente 181/000861.)**

- **EJECUCIÓN DEL TRAMO: ENLACE PUNTA-LÓN-CARCHUNA, PERTENECIENTE A LA AUTOVÍA A-7. (Número de expediente 181/000862.)**
- **EJECUCIÓN DEL TRAMO: CARCHUNA-CASTELL DE FERRO, PERTENECIENTE A LA AUTOVÍA A-7. (Número de expediente 181/000863.)**
- **EJECUCIÓN DEL TRAMO: POLOPOS-ALBUÑOL, PERTENECIENTE A LA AUTOVÍA A-7. (Número de expediente 181/000864.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 52 del orden del día, al que se le acumulan el 53, 54, 55, 56, 57, 58 y 59. Son preguntas relacionadas con la autovía A-7. Para formular estas preguntas tiene la palabra su autora, la señora De Santa Ana Fernández.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señora Cruz, en estos momentos cambio de eje, ahora voy a preguntar por otra importante autovía que también hace mucho tiempo que estamos esperando en la provincia de Granada. Quiero hacer referencia a todos los tramos de la autovía del Mediterráneo que pasan por la provincia. Una vez más, al igual que en el caso anterior, cuando nosotros hemos comparado los Presupuestos Generales del Estado de un año con el siguiente, volvemos a encontrarnos sucesivos retrasos. Permítame usted que yo le cite los más importantes, siempre comparando los presupuestos de 2008 con los de 2009. Respecto al tramo La Herradura-Taranay, ustedes planificaron una fecha de finalización en 2008 y ahora la tenemos en 2009; el Almuñecar-Salobreña de 2010 a 2011; el Lobres-Guadalejo de 2009 a 2010; el La Gorgoracha-Puntalón de 2010 a 2011, el Puntalón-Carchuna de 2009 a 2010, el Carchuna-Castell de Ferro, ese sí se mantiene en 2010 y el Polopos-Albuñol de 2010 a 2011. Los tres tramos que este año se van a 2011 casualmente el año anterior se iban al año 2010 cuando eran comparados con el presupuesto de 2007. Pero es más, los únicos tramos que están en servicio en estos momentos los dejaron prácticamente finalizados, a punto de ser culminados, los gobiernos del Partido Popular. Permítame que le cite los tramos Nerja-La Herradura, donde las obras tenían que haber estado terminadas a mediados del año 2005. El estado de planificación de la obra estaba preparado para ello, pero no entran en servicio hasta dos años después por diversos retrasos. El tramo Castell de Ferro-Polopos se inicia en marzo de 2003 y son los gobiernos del Partido Socialista los que lo ponen en servicio en mayo de 2005 y el tramo Albuñol-Adra, que se inaugura a finales de 2007, también en este caso con dos años de retraso —fíjese la desgracia que tenemos en Granada—, precisamente el día de la inauguración hubo una serie de deslizamiento en los taludes, que supuso que durante bastante tiempo en dos kilómetros y medio uno de los carriles quedase inutilizado.

En estos momentos estoy interesada por el estado de los proyectos modificados asociados a estos tramos, por el estado de los proyectos complementarios que algunos de ellos también tienen asignados o parece ser que están tramitándose para tener asignados, pero sobre todo como consecuencia de las importantes bajas que se produjeron en las adjudicaciones de todos estos tramos. También quiero interesarme por la justificación que da el Ministerio de Fomento para que tres de los tramos se vayan al año 2011, en concreto Almuñecar-Salobreña, La Gorgoracha-Puntalón y Polopos-Albuñol, porque es que además en Granada recordamos el compromiso de la ministra. Ya lo anunció la señora Álvarez la primera vez que fue a Granada en calidad de ministra en diciembre de 2004. Ella se comprometió a que la autovía del Mediterráneo estaría en servicio en el primer semestre del año 2009. Yo quiero hacerle una pregunta clara: ¿nos puede usted ratificar el mantenimiento de esta fecha?

El señor **PRESIDENTE**: Para dar respuesta a las preguntas formuladas tiene la palabra la secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, terminar lo que yo he llamado en alguna ocasión la T invertida de Granada es uno de los retos técnicos que tiene planteado el Ministerio de Fomento. Esta obra, más aún que la A-8 de la que hemos hablado con anterioridad, es la más compleja que se está realizando ahora mismo en España. No es casualidad que sea en estos momentos cuando, una vez que se han realizado otras autovías de menos complejidad, seamos capaces técnicamente de abordar la ejecución de estas autovías. Sin duda, la A-7 en Granada —no voy a decir que conozco Granada como la puede conocer S.S., pero me aproximo—, por las características del territorio por el que se están haciendo estas obras, tanto desde el punto de vista de los terrenos que se atraviesan como de los usos que se dan en el mismo, está exigiendo un esfuerzo muy grande en la ejecución de la misma. Pero no dude S.S. de que hay un compromiso personal, tanto de la ministra como de mí misma, para la finalización de la T invertida en Granada, completando la A-44 y la A-7 en todo el litoral granadino.

Como S.S. sabe —y lo digo también a efectos de algunas fechas que ha dicho—, de los siete tramos que actualmente están en ejecución, cinco se están haciendo con el método alemán. Este sistema consiste en el abono total del precio, coloquialmente conocido como método alemán —vendrá de alguna obra en Alemania—, por el cual se paga la obra a la finalización de la misma. Por tanto, no hay una correspondencia con lo que está en los presupuestos. La partida del presupuesto se traslada al año de finalización y en ocasiones, como pasa aquí, al año siguiente de la finalización, porque es cuando se va a hacer efectivamente el pago. Insisto en que son cinco obras las que se están realizando por el método alemán. Es una forma, además, de hacer más eficaces nuestros

recursos. Nosotros tenemos en el año 2009 una cuantía de 40 ó 50 millones dedicados a esa obra. Dado que no está previsto que la obra finalice en el año 2008 ó 2009, entonces se traslada la partida en su conjunto, desde el punto de vista presupuestario, pero no de ejecución, al año de la entrega final de la obra. No tiene por qué coincidir el pago del método alemán con la puesta en servicio que se pueda hacer unos meses antes. Este método tiene una ventaja y es que no está expuesto, como anteriormente se comentaba, a que tenga una baja anualidad. Las empresas son también las interesadas en que finalicen las obras. También es cierto que los costes financieros de estas obras que se retrasan son a costa del Estado, no son a costa de la constructora. Dicho esto, ellos por unas razones y nosotros por otras, estamos muy interesados en la finalización de las mismas.

Usted ha hecho una referencia a un problema respecto a la adjudicación de estas obras con muchas bajas y preguntaba si eso estaba incidiendo en los modificados. Esa es una de las preguntas que usted me acaba de hacer. Yo diría que en parte. Son obras de tal complejidad que son necesarias y se han tenido que producir algunos modificados como consecuencia del comportamiento de los terrenos. Usted ha hecho una referencia, que a mí no me gustaría repetir, sobre la desgracia que tenemos en Granada. No me gustaría utilizar ese término. Creo que sí, que efectivamente los terrenos son de mayor complejidad y que se han producido deslizamientos y hay que actuar contra ello. También, respecto a algunas de estas obras —y hay que hacer referencia a ello— ocurre que, recientemente, en 2006, se aprobó una nueva directiva europea de túneles. La ministra presentó un plan de túneles hará unos meses en Consejo de Ministros para adaptar todos los túneles de la red de carreteras españolas a la nueva normativa. Eso vale para los túneles que ahora se empiezan a construir que, naturalmente, ya vienen con esas prescripciones, pero en los túneles cuya construcción estaba iniciada con anterioridad a esa fecha ha habido que hacer algunos modificados complementarios para adaptarlos a la nueva normativa. En algunos casos procede, efectivamente, de la complejidad de la obra y en otros —en el caso concreto de la A-7 me consta en algunos expedientes— responden a la necesidad de adaptar a la nueva normativa de túneles los tramos que se están ejecutando. Por tanto, estamos manteniendo los plazos que le hemos dicho con anterioridad, entre 2009 y 2010, con independencia de que exista en los presupuestos que se prevé hacer la liquidación de algunos del método alemán en el año 2011. Es, simplemente, una previsión presupuestaria. El presupuesto tiene mucha complejidad en su gestión y la necesidad de gestionar bien el presupuesto nos conduce a llevar y a traer partidas presupuestariamente de un año a otro, pero no le quepa la menor duda de que las obras se pondrán en servicio con prontitud en las fechas que hoy tenemos previstas, señorita. Nuestro deseo y nuestra voluntad —y creo que hay voluntad política de este Gobierno con Granada, así se puede ver en los presupuestos— es que la circunva-

lación de Granada está siendo una realidad y tantas otras obras como el AVE a Granada, si alguno de sus compañeros en otros territorios nos ayudan a llevar el AVE a Granada en los próximos años.

El señor **PRESIDENTE**: Turno de réplica para la señora De Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señora Cruz, le agradezco mucho que me explique cómo funciona el método alemán, pero no me ha contestado. Esperaba una respuesta de una fecha concreta. En cuanto a que el Ministerio de Fomento está tratando muy bien a Granada, permítame que le diga que el papel lo soporta absolutamente todo. Ustedes vienen dando grandes partidas presupuestarias para Granada, pero luego, con la liquidación del presupuesto, vemos el bajo nivel de inversión. Ha citado usted un caso concreto, la alta velocidad. En la alta velocidad no se está invirtiendo ni el 30 por ciento de lo que ustedes han presupuestado. Pero es más, es que es inaudito. Usted dice que tenemos una gran desgracia en Granada. En muchas cosas no, pero en el caso de las infraestructuras, desde que ustedes gobiernan sí que tenemos una gran desgracia, porque somos la única provincia de España donde la autovía del Mediterráneo no está culminada. También ha hecho referencia a la segunda circunvalación. Ustedes siempre han tenido el compromiso de tenerla en servicio en el año 2007. En estos momentos no tenemos ni un solo tramo culminado. Yo le reitero lo que espero de esta comparecencia de esta tarde, que usted se comprometa y nos diga una fecha.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este debate tiene la palabra la señora Cruz Villalón.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): No es la única provincia en la que la A-7 no está culminada, señorita. No es que eso sea ningún mérito, sino que simplemente hay otros tramos en algunas otras provincias mediterráneas. Por los terrenos geológicamente más complicados —en Granada, más que en otras provincias en que aún no están culminadas— y por las ocupaciones urbanísticas y agrícolas en el caso de Granada, también incorpora una complejidad superior. Para ponerle un ejemplo, la media del kilómetro en construcción de las autovías en España está en unos 4 millones de euros; en el caso de la A-7, un kilómetro de autovía supera los 11 millones de euros. Eso, señorita, significa la complejidad de la obra que se está haciendo. Creo que debemos hacerla con la serenidad suficiente para que sea una buena obra, porque si después se produce algún desprendimiento de algún talud, necesitarán asentarse esos taludes. Señorita, le he hablado de la fecha en la que tenemos prevista terminarla y se lo digo con todas las reservas, porque las obras tendrán la complejidad que tengan que tener. Creo que el compromiso con Granada viene de cuando la ejecución de esas obras se hizo por método alemán y se com-

prometieron los recursos del Estado específicamente para esas obras. Por lo tanto, creo que hay un compromiso claro con Granada con respecto a la finalización de la A-44 y de la A-7. Ahí está el compromiso con Granada y con el resto de las infraestructuras que se están construyendo en esa ciudad.

DEL DIPUTADO DON SEBASTIÁN GONZÁLEZ VÁZQUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

— **OBRAS QUE SE VAN A EJECUTAR EN ÁVILA CON LA PARTIDA PRESUPUESTARIA CONSIGNADA EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL EJERCICIO 2008, PROYECTO 2100, MODERNIZACIÓN Y RENOVACIÓN DE CATENARIA, E IMPORTE DE 1.086.000 EUROS, DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE. (Número de expediente 181/000883.)**

— **OBRAS QUE SE VAN A EJECUTAR EN ÁVILA CON LA PARTIDA PRESUPUESTARIA CONSIGNADA EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL EJERCICIO 2008, PROYECTO 2110, RENOVACIÓN DE VÍA E IMPORTE DE 27.254.000 EUROS, DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE. (Número de expediente 181/000884.)**

— **OBRAS QUE SE VAN A EJECUTAR EN ÁVILA CON LA PARTIDA PRESUPUESTARIA CONSIGNADA EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL EJERCICIO 2008, PROYECTO 2120, SUBESTACIONES ELÉCTRICAS, E IMPORTE DE 259.000 EUROS, DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE. (Número de expediente 181/000885.)**

— **OBRAS QUE SE VAN A EJECUTAR EN ÁVILA CON LA PARTIDA PRESUPUESTARIA CONSIGNADA EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL EJERCICIO 2008, PROYECTO 2130, MEJORA SEGURIDAD/FUNCIONALIDAD, E IMPORTE DE 556.000 EUROS, DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE. (Número de expediente 181/000886.)**

— **PASOS A NIVEL QUE SE VAN A EJECUTAR EN ÁVILA CON LA PARTIDA PRESUPUESTARIA CONSIGNADA EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL EJERCICIO 2008, PROYECTO 2070, SUPRESIÓN DE**

PASOS A NIVEL, E IMPORTE 542.000 EUROS, DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE. (Número de expediente 181/000887.)

— **OBRAS QUE SE VAN A EJECUTAR EN ÁVILA CON LA PARTIDA PRESUPUESTARIA CONSIGNADA EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL EJERCICIO 2008, PROYECTO 2150, ACTUACIONES PUNTUALES, E IMPORTE DE 5.452.000 EUROS, DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE. (Número de expediente 181/000888.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 60 del orden del día, al que se le acumula el 61, 62, 63, 64 y 65. Son preguntas relativas a obras a ejecutar en la provincia de Ávila. Para formularlas tiene la palabra su autor, el señor González Vázquez.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Muchas gracias por su comparecencia, señora secretaria de Estado, señora Cruz, para dar contestación a un importante número de preguntas en esta tarde. Quiero también, antes de nada, lamentar haber tenido que utilizar el procedimiento reglamentario para obtener contestación a las preguntas que formulo, que se presentaron en el mes de mayo y tener que traerlas para respuesta oral en esta Comisión, como tampoco ha contestado su ministerio a otras 50 preguntas de este diputado, que ya están fuera de plazo, en relación con las infraestructuras ferroviarias de la provincia de Ávila. Tengo que dejar constancia de esta crítica porque creo que vulnera el Reglamento y, además, entorpece el derecho de este diputado a controlar al Gobierno, lo que me hace pensar —lo digo con todo respeto— que, posiblemente, es que haya poco o escaso interés del Gobierno en las infraestructuras ferroviarias de la provincia de Ávila. Espero que esas 50 preguntas que aún están sin contestar se contesten lo antes posible, así no tendré que molestarla una vez más en su comparecencia aquí.

Las preguntas ya se han anunciado por el presidente, se refieren a ejecución presupuestaria. Tenían interés en el mes de mayo cuando las presentábamos. Queríamos conocer en qué se iban a invertir las consignaciones presupuestarias, qué obras se iban a hacer en este año por la Seittsa en la línea convencional Madrid-Ávila-Salamanca y Valladolid, pero es evidente que a estas alturas, a fecha de hoy, ya huelga hablar de qué se iba a hacer, y creo que lo importante es —si usted puede— explicarnos qué y cómo se ha hecho y qué se ha invertido en estas infraestructuras ferroviarias. Si me lo permite —y como considero que tiene información de ello— aprovecharíamos para hablar de qué es lo que se hizo —si lo tiene a su disposición— con las inversiones que Seittsa tenía prevista para Ávila en el año 2007.

El señor **PRESIDENTE**: Para respuesta a las preguntas formuladas tiene la palabra la señora Cruz Villalón.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, en primer lugar quería agradecerle su comprensión respecto a mi comparecencia de hoy tocando tantos frentes. A continuación lamenta tener que llamarme como consecuencia de que no hemos hecho bien los deberes respondiéndole como diputado a una serie de preguntas que ha planteado con relación a su provincia. También querría hacer una reflexión en voz alta con los señores diputados. Usted ha hecho 50 preguntas que no sé si se refieren en general a Ávila en particular ni si son preguntas dirigidas al Ministerio de Fomento. Tampoco tiene por qué aclararlo. Casi preferiría que no fueran del Ministerio de Fomento. Yo solo cuento mi parte y mi parte es que hemos recibido 8.000 preguntas de los señores diputados y nos gustaría contestarlas, pero tenemos que hacerlo con precisión y corrección, porque respetamos al Parlamento y a los señores diputados y senadores e intentamos dar cumplida respuesta a las preguntas que nos hacen. No le quepa la menor duda —y no estoy hablando de las preguntas que usted plantea— que reviste una gran complejidad la materialización de las preguntas que se nos hacen. No queremos entorpecer —ni mucho menos— el derecho de los diputados a ejercer el control de la tarea parlamentaria, pero nosotros también necesitamos un procedimiento de elaboración de las respuestas a los señores diputados. Cuando se concentran en un ministerio como el nuestro más de 8.000 preguntas en el periodo de sesiones que llevamos, entenderá S.S. que nosotros estamos básicamente para ejecutar las actuaciones y las obras a las cuales el Gobierno se ha comprometido en Ávila, en Granada o en cualquier otra de las provincias. Es una tarea complementaria, pero no creo que no sería conveniente que la tarea complementaria se convirtiera en una tarea sustitutiva de nuestra principal responsabilidad, que es la ejecución de las actuaciones que tiene encomendadas el Ministerio de Fomento.

En relación con las actuaciones, creo que en estas fechas ya estamos en condiciones —como usted dice— de haber avanzado. En resumen, todas las obras y actuaciones por las que usted se interesa y que están en los presupuestos de Seittsa son obras de mantenimiento de la red convencional, quizás una gran olvidada en el conjunto de nuestras inversiones. Estamos más acostumbrados a hablar de las grandes obras de infraestructura, ya sean de carretera o de ferrocarriles, pero precisamente está usted interesándose por unas obras importantes para mantener la red convencional en buen funcionamiento. El Ministerio de Fomento ejecuta a través de Seittsa y a través de ADIF un gran volumen de obras en el conjunto de la red convencional española que, en el caso de Ávila, se están concretando en un volumen —si no recuerdo mal— de 35 millones de euros. Entre esas actuaciones —ya concretando un poco lo que usted me planteaba— algunas son en subestaciones eléctricas, en algunos casos son de rehabilitación como la de la subestación eléctrica

de Navalgrande, que ya se finalizó en septiembre de 2008 y tuvo un presupuesto de 1,7 millones de euros. Otro caso es el de la subestación de Las Navas del Marqués, que ha sido adjudicada con un importe similar —1,9— en septiembre de 2008, por lo que aún no está finalizada. Por tanto, señorías, efectivamente hay una serie de actuaciones que ahora mismo están en marcha y otras que ya están finalizadas. Quizás la actuación más importante es la renovación de vía entre El Escorial y La Cañada, por una parte, y El Escorial y Santa María de la Alameda, por otra. Parte de las actuaciones se encuentran en la provincia de Madrid y otra parte en la provincia de Ávila, por un importe de 27 millones de euros; algunas de dichas actuaciones se encuentran en ejecución y en otros casos todavía estamos en proceso de redacción de los proyectos. Son actuaciones que pueden parecer poco importantes por su cuantía y su enumeración, pero que son fundamentales, como es —por citar algunas de las más importantes— la instalación del bloqueo automático banalizado en el punto entre Ávila y Medina del Campo, con un presupuesto de adjudicación de 5,4 millones de euros y que se encuentra en ejecución. También hay actuaciones en pasos a nivel que están o bien en licitación o bien ya han sido finalizadas.

En resumidas cuentas, le agradezco, señoría, estas preguntas sobre el contenido de las actuaciones en materia de la atención a la red convencional española, particularmente en el caso que a usted le interesa de Ávila, porque el Estado está invirtiendo en el mantenimiento de esa red en la medida que tiene el servicio de cercanías, servicio de mercancías, servicios regionales que, como el secretario de Estado de Planificación ha explicado con anterioridad, seguirán manteniendo algunos servicios y actividades pero, a la par, estamos trabajando en la construcción de la línea de alta velocidad.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de réplica, tiene la palabra el señor González Vázquez.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Agradezco, señora Cruz, las explicaciones que me da de la cantidad de preguntas que tiene su ministerio y la dificultad y complejidad para contestarlas, pero, en fin, tengo que insistir en que nuestro derecho es controlar al Gobierno y esta es una fórmula para ejercer ese derecho. Le preciso que esas 50 preguntas a las que antes me refería son, efectivamente, de su ministerio.

Le agradezco que haya concretado algo que en Ávila teníamos interés por conocer o por lo menos aclarar y es que esas inversiones que usted ha explicado y que no han sido ejecutadas en su totalidad según las cantidades presupuestadas y sobre las que no me ha dicho —supongo que no tiene aquí los datos— cuál fue la inversión que se ejecutó en 2007, son actuaciones de mantenimiento de la actual red convencional y no una mejora u otras inversiones en infraestructuras ferroviarias en una provincia que tiene ligado su futuro al ferrocarril. Usted ha sacado a colación al secretario de Estado señor Morlán, que al

principio de la Comisión nos hacía una reflexión sobre el futuro del ferrocarril en Ávila y quiero aprovechar —no sé si tendrá, supongo que sí, criterio para comentar lo que le voy a decir— para trasladarle lo que un compañero mío, diputado por Ávila, ha dicho esta mañana, que en el año 2006 el Gobierno socialista dejó sin efecto la encomienda que en el año 2003 el anterior Gobierno había hecho al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias para la construcción, mantenimiento y administración de la línea de alta velocidad a Ávila. A cambio de la anulación de esa encomienda, su Gobierno ofreció una alternativa, que era la conversión de la actual línea convencional Madrid-Ávila-Salamanca-Valladolid en una línea de las que ustedes denominan de altas prestaciones. Eso lo llevaban ustedes en su programa. Están ustedes a punto de concluir el quinto año de su mandato y hay una gran desilusión en Ávila porque no hay AVE, no hay altas prestaciones, no se ha mejorado la línea convencional —solo se ha mantenido lo que hay, como usted acaba de decir—, no hay nada que se refiera a la ampliación de las cercanías y, todo lo contrario, los trenes se están desviando, porque muchos de medio y largo recorrido de los que antes pasaban por la línea convencional de Ávila ahora se están derivando por la línea de Valladolid-Segovia-Madrid. Ávila cada vez está más aislada en infraestructuras ferroviarias; cada vez hay menos alternativas para nuestro desarrollo económico, social y cultural; hay trenes obsoletos que se averían constantemente —al principio de la Comisión nos lo ha recordado el secretario de Estado—, retrasos y un largo etcétera que seguro que usted conoce. El señor Morlán esta tarde no ha concretado nada sobre el futuro del ferrocarril en Ávila. Posiblemente nos ha confundido, al menos en mi caso, porque nos ha hablado de un estudio funcional en Las Matas-El Escorial, de esa opción no interesante —según él— de que la alta velocidad terminara en un fondo de un saco y que para ello iba a haber una alta velocidad Madrid-Ávila-Salamanca, —incluso ha llegado a decir hasta Fuentes de Oñoro—, cuando las noticias que tenemos son totalmente contrarias. Ha sido un poco confusa esa información y no sé si usted puede aclararla. Ha llegado a echar balones fuera y decir que el problema de las cercanías es un problema del Gobierno regional.

Aprovecho para decirle, señora secretaria de Estado, que Ávila necesita infraestructuras ferroviarias, nuestro futuro está ligado íntimamente al sector ferroviario. Hay una plataforma que se ha constituido donde está representada toda la sociedad avilense, partidos políticos, sindicatos agrarios, sindicatos de trabajadores, empresarios, toda la sociedad. Han querido venir a visitar al señor presidente del Gobierno y no se les ha recibido. Han pedido en varias ocasiones una entrevista con el Ministerio de Fomento —y tampoco se les ha recibido— para decirle lo que yo estoy diciendo aquí. Sería bueno, señora secretaria de Estado, que se les escuchara a ver si entre todos podemos dar una solución que supongo que usted conoce, de la que nos están haciendo anuncio tras anuncio pero no hay ninguna concreción; por eso yo hoy quiero aprovechar —me hubiera gustado habérselo dicho personalmente al señor Morlán,

pero se lo digo usted— para pedirle que se haga realmente una planificación del ferrocarril para Ávila, que se incorpore Ávila a la alta velocidad. Ávila no puede ser la única provincia que no esté incorporada a la red de alta velocidad según las previsiones de este momento. Necesitamos ampliar la red de cercanías hasta Ávila, es nuestra vida, para trabajadores, estudiantes que diariamente se desplazan a Madrid. Necesitamos mejorar, no solamente mantener la línea convencional, señora Cruz. Es una zona sinuosa de curvas, orográficamente compleja, difícil; es necesario actuar en esta línea. Hacen falta nuevos y mejores horarios, más adaptados a las necesidades de los avilenses. Hace falta modernizar —usted ha dicho que alguna han hecho ya— las estaciones, hay que seguir modernizándolas y sobre todo hay que ir suprimiendo todos los pasos a nivel. En fin, yo quería dejar constancia de esto aquí para que se conciencien lo suficientemente sobre el problema del ferrocarril en Ávila y poder dar satisfacción a una demanda, a lo que yo denominaría un clamor social que en este momento hay en Ávila.

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

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, hay dos cuestiones que usted ha tocado en su intervención que yo quería diferenciar. Respecto al objeto de esta pregunta, efectivamente los datos que tengo aquí —hago referencia a las preguntas orales sobre el ejercicio 2008— son los que le he dado, no tengo los datos de 2007 aquí, pero probablemente me he expresado mal. No estaba hablando solamente de mantenimiento de la red convencional sino también de actuaciones de renovación y de modernización de la red convencional. Se trata de modernización y renovación de catenarias para obras concretas, de modernización y renovación de la vía, de la actuación a la que antes hacía referencia por importe de más de 27 millones de euros en la provincia de Ávila, con independencia de lo que hubiera en la provincia de Madrid, y alguna otra más. Por lo tanto, no estamos hablando solo de mantenimiento sino también de renovación, modernización y mejora de los sistemas de circulación y de seguridad de la red convencional en el conjunto del territorio peninsular y particularmente por el que usted pregunta, que es Ávila.

En segundo lugar, yo me remito a las palabras del responsable de planificación en el Ministerio de Fomento, que es Víctor Morlán, en relación a la planificación de la alta velocidad para Ávila. Señoría, no voy a entrar en ello, pero, desde luego, ningún Gobierno como este ha hecho la apuesta por el ferrocarril que se ha hecho con el Plan estratégico de infraestructuras y transportes para toda España, ningún Gobierno en España ha hecho la apuesta que se ha hecho por el ferrocarril por parte de este Gobierno. Es un plan ambicioso del que yo reconozco que su gran defecto es que no esté todo hecho, ese es su gran defecto, que no está hecho en 2008 todo lo que este

Gobierno planteó con ambición para el año 2020, y no con ello quiero decir nada respecto a las fechas de ejecución de las obras relativas a la provincia de Ávila. Este Gobierno ha cambiado con este plan la tendencia de decenios; no digo de un gobierno u otro, sino la apuesta que en España se hizo por otro modo de transporte terrestre, que fue la carretera. Ha sido este Gobierno el que ha roto esa tendencia a favor del ferrocarril y naturalmente, señoría, eso exige algún tiempo para poder extender el conjunto de la red a todo el territorio, pero nosotros tenemos un plan que estamos ejecutando y en el que Ávila se encuentra con acceso desde distintos puntos. El tema de cercanías también está contemplado en la línea de El Escorial que antes le he mencionado.

Hay otras cuestiones que S.S. señala. Precisamente usted es el representante de esos ciudadanos y está aquí ejerciendo su función reclamando al Gobierno una serie de medidas a favor del ferrocarril en Ávila. Creo que son los diputados quienes tienen esa responsabilidad y quienes tienen que transmitirle al Gobierno esas demandas, ya sea de nuevas infraestructuras, ya sea de nuevos horarios, que naturalmente se pueden estudiar y analizar con Renfe, porque Renfe es una empresa pública pero que necesita una rentabilidad comercial y que adapta los horarios a las necesidades de sus clientes, de sus viajeros. Por lo tanto, no se trata más que de estudiar con detenimiento las propuestas que se están haciendo y ver si efectivamente mejoran las prestaciones que hay que dar a los ciudadanos.

DEL DIPUTADO DON MIGUEL BARRACHINA ROS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

— PREVISIONES ACERCA DE LA EJECUCIÓN DE UNA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD ENTRE CASTELLÓN Y TARRAGONA O DE ALTAS PRESTACIONES. (Número de expediente 181/000712.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 66 del orden del día, pregunta del Grupo Parlamentario Popular en relación con la línea de alta velocidad entre Castellón y Tarragona. Para formular esta pregunta tiene la palabra su autor, el señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señora secretaria de Estado, por estar otra vez presente aquí, se lo agradezco especialmente. Sepa también que la pregunta que traigo fue parcialmente respondida hace mes y medio aproximadamente, a finales de octubre, por usted misma. En aquella ocasión ya anunció que en 2009 tendría lugar la licitación del estudio de trazado entre Castellón y Tarragona. Conozca usted también que esta promesa, que ya forma parte de dos programas electorales consecutivos de su partido, el Partido Socialista, en 2004 y 2008, urge en Castellón porque si la situación de crisis es algo conocido y nacional, en nuestra pro-

vincia hemos batido récords, desgraciadamente hemos pasado del 4 al 13 por ciento en tasa de paro en un tiempo absolutamente récord y por tanto cualquier noticia en sentido afirmativo de su ministerio en el inicio de cualquier infraestructura sepa que será muy bien acogida no solo por la población en general, sino singularmente por el tejido empresarial, que aparece abocado al cierre en buena parte de nuestro territorio.

Supongo que naturalmente ese estudio, como usted ya avanzó, contempla la posibilidad del desdoblamiento en las dos vías con ancho europeo para pasajeros y 350 por hora, pero me preocupan más que eso, que lo doy por hecho, tanto los plazos como las estaciones. Conoce usted, y yo se lo recordé, que está concluyéndose un aeropuerto de interés general, el aeropuerto de Castellón, que se inaugurará el próximo año 2009 y, por tanto, es indispensable que sea contemplado en este estudio de trazado. De hecho la propia viabilidad internacional del aeropuerto tiene en las paradas del AVE un componente muy importante para la recepción de turistas extranjeros y su posterior desplazamiento ya no solo por la provincia sino incluso a las provincias hermanas de Valencia y de Tarragona. Nos preocupan especialmente las paradas que pueda tener el AVE tanto en el norte de la provincia de Castellón como en el centro, en el aeropuerto de Castellón. Sepa además, y con esto termino la pregunta y espero atentamente su respuesta, que en Castellón preocupan especialmente los plazos, porque a pesar de su buena disposición, señora Cruz, el Ministerio de Fomento no ha comenzado en cuatro años y medio ninguna obra; ha finalizado alguna de las que se dejaron iniciadas por el anterior Gobierno, pero no ha iniciado ninguna, y dado que del AVE entre Valencia y Castellón, el otro AVE que nos afecta, se van a tardar casi ocho años en comenzar las obras desde que en julio de 2002 se redactase el estudio informativo de trazado que fue aprobado en 2006, con ese periodo tan largo de maduración de casi ocho años, si cumplen el compromiso de iniciar las obras del AVE entre Valencia y Castellón en 2010, estaríamos hablando de comenzar, cuando concluyan ustedes el estudio del trazado, las obras del AVE entre Castellón y Tarragona en el año 2016 si continuásemos con este retraso. Espero que sus informaciones sean mucho más positivas que mis simples apreciaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas tiene la palabra la señora Cruz Villalón.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, me cuesta mucho trabajo aportarle más información en el día de hoy que la que le facilitara el día que estuve aquí, que creo que fue el 29 de octubre. Con relación al nuevo estudio informativo de la construcción de una línea de alta velocidad, ancho UIC, entre Castellón y Tarragona, nos hemos comprometido y vamos a sacar el estudio informativo a principios de 2009 y ahí se establecerán

distintas alternativas de trazado. Conocemos el trazado que ha planteado la Generalitat y que comentamos aquí hace mes y medio, por el interior, con las dificultades de conexión con los núcleos costeros que son los más poblados; al mismo tiempo, si vamos por la costa, tendremos otros problemas en ese trazado. El estudio es solo parcial en la medida que afecta solo a la provincia de Castellón. Nuestro compromiso es hacer el estudio informativo, ver cuáles son las posibilidades ciertas de hacer ese trazado, más hacia la costa o más hacia el interior, con los problemas territoriales, ambientales o de funcionalidad que pueda tener, pero para eso se hace el estudio informativo. Ahí se verán qué estaciones y cuántas. Yo lo que he hecho ha sido repasar mi comparecencia del otro día, señoría, como usted puede suponer. Usted lo ha dicho bien. Yo tenía apuntado estaciones y usted ha hablado de paradas. Una parada es una parada. Se hace parar al tren y luego tiene que volver a arrancar. Nosotros estamos para servir con nuestras infraestructuras a la población. Por tanto, si queremos una línea de alta velocidad con tantas paradas como núcleos de población y aeropuertos lo reclamen, probablemente tendremos un tren que no será competitivo luego en velocidad. Si ponemos un tren que vaya muy rápido de Castellón a Valencia o a Tarragona, no pararemos en esas ciudades intermedias. Una cuestión es la infraestructura y otra las paradas. La infraestructura se hará como se tenga que hacer y en cuanto a la gestión de la infraestructura de los servicios, en ese caso Renfe o las empresas operadoras decidirán lo que es conveniente. El estudio va a estar en marcha. Ahora mismo lo más difícil de establecer es el trazado de esa línea, es decir si va a ir por el interior o por la costa, si va a ir adosada o acoplada a la línea existente o va a ir hacia el interior, pero para eso está el estudio informativo, el debate territorial y la información pública.

Ha hecho usted una referencia a la crisis, a la necesidad de inversión en infraestructuras para la reactivación de la economía. Señoría, nosotros ahora mismo tenemos unos presupuestos de 19.000 millones de euros para el año 2009 para el conjunto de España en infraestructuras del Ministerio de Fomento. Esos son los recursos que generarán actividad económica en el territorio en 2009, los que están programados, las obras que están en una programación plurianual o las obras que se vayan a ir ejecutando. En ese sentido, entiendo que la redacción de los proyectos entre Valencia y Castellón, que van a ser obras a corto plazo, es un horizonte cierto de ejecución material y de aportación de recursos a las empresas constructoras y al empleo. Por tanto, no confundamos porque un estudio informativo lo que da es una planificación de medio plazo, pero ahora hay otras obras que se están ejecutando en el conjunto de la Comunidad Autónoma de Valencia y particularmente en Castellón. Resumiendo, en cuanto al estudio informativo el compromiso del Gobierno es claro. Nosotros estamos finalizando el primer corredor en ancho ibérico, el tramo entre Vandellòs y Tarragona, que como sabe son 520

millones de euros, pero como solamente contabilizamos los recursos en aquella provincia que se produce, parece que no tiene efecto económico en el resto y reconocerá que no es así, porque en el momento que esté en servicio, y lo dije también el otro día, el Euromed pasará de tres a dos horas en el trayecto Barcelona-Valencia y, por tanto, con un recorrido más corto en los tramos intermedios. Eso debe ser un elemento de reactivación de la economía, de las relaciones sociales y de la actividad comercial en todo el corredor mediterráneo. Esto es a corto plazo. Inmediatamente después tenemos la línea de alta velocidad entre Valencia y Castellón que nos permitirá separar cercanías y mercancías de los largos recorridos entre Valencia y Castellón, que es donde nosotros entendemos que existe el cuello de botella por la coincidencia con las cercanías. Luego tenemos en programación la línea de alta velocidad en ancho UIC entre Castellón y Tarragona. Señoría, no puedo avanzarle más de lo que comentamos el otro día.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: De hecho esta pregunta viene derivada de un conjunto de peticiones y ha aparecido con más retraso. Celebro que haya 19.000 millones de euros de inversión en España, pero de esos 19.000 millones solo hay 8 millones de las antiguas pesetas en para el estudio, concretamente 50.000 euros en el tramo por el que yo le pregunto. Yo estoy encantado de que los planes, las planificaciones y los proyectos del Ministerio de Fomento sean muchísimos, pero le confieso, después de cuatro años y medio, que para eso les han votado los ciudadanos, no en mi provincia, pero sí en el conjunto de España, para que además de los proyectos, se comiencen las obras, que a día de hoy desgraciadamente no hay ninguna. Confiemos en que el AVE que tiene que llevarnos a Valencia o de Valencia a Castellón empiece en 2010, aunque se anunció que estaría concluido en 2007. Lo que quisiera pedirle es que como el año que viene es dentro de un mes y si, como usted dice, el estudio del trazado se va a licitar a principio de 2009, esto no es un sorteo, no es aleatorio y no me sirve con que diga que habrá distintas alternativas y ya se verá. En las distintas alternativas, de la misma forma que se dice que tienen que unir Castellón con Tarragona, se tendrá que decir donde hay paradas inexcusables.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Barrachina, su tiempo ha terminado.

El señor **BARRACHINA ROS**: Concluyo, señor presidente.

Naturalmente nos parece que una de las estaciones inexcusables que tiene que haber es la del aeropuerto. Después podrá haber paradas alternativas y no todos los trenes tendrán obligatoriamente que parar en todas las estaciones, pero si no hay estación, no podrá haber nunca parada. Esto lo decidirá el gestor en función de los trá-

ficos, pero sepa que esa situación nos parece irrenunciable para la provincia de Castellón. También me hubiese alegrado escuchar alguna fecha de inicio probable de las obras, cosa que en posteriores y nuevas comparecencias suyas espero tener la oportunidad de conocer.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de cierre tiene la palabra la señora Cruz.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): No mucho más, presidente. Conocemos el interés del señor diputado por que en el estudio informativo se analice y se contemple la posibilidad de una estación, que no una parada, en el aeropuerto de Castellón, y naturalmente serán analizados otros núcleos de actividad económica y distribución de población en la provincia, tanto de Castellón como de Tarragona.

DEL DIPUTADO DON FRANCISCO XESÚS JORQUERA CASELAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE:

— PREVISIONES ACERCA DE VARIAR EL TRAZADO DE LA TERCERA RONDA (A CORUÑA) DE MODO QUE SE ALEJE DE LA POBLACIÓN DE MESOIRO. (Número de expediente 181/000953.)

El señor **PRESIDENTE**: Punto 67 del orden del día, pregunta del Grupo Parlamentario Mixto en relación con la tercera ronda en la ciudad de A Coruña. Para formular la pregunta tiene la palabra su autor, el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: El objeto de esta pregunta es solicitar a la señora Cruz que nos informe acerca de las previsiones de su ministerio sobre la posibilidad de variar el trazado de la llamada tercera ronda en A Coruña, a su paso por el núcleo de población de Mesoiro, y voy a procurar explicar, señora secretaria de Estado, el porqué de esta pregunta. En primer lugar, lo que me gustaría manifestar es que el Bloque Nacionalista Galego no tiene la más mínima duda de la necesidad de esta obra, la llamada tercera ronda, la futura AC-14, y de que se ejecute en los plazos convenidos sin que se produzcan retrasos, por varias razones. Entendemos que es una actuación muy importante para contribuir a descongestionar los accesos a A Coruña. La AC-14, una vez construida, va a permitir la interconexión entre las distintas vías de entrada y salida de A Coruña. Va a permitir desviar parte del tráfico que, para tomar algunas de las vías de entrada o salida de A Coruña, actualmente tiene que transcurrir por dentro del casco urbano y, en concreto, por la llamada ronda de Outeiro. Va a permitir un acceso directo a la ciudad de A Coruña con la autovía A-6, frente a la situación actual donde si se quiere acceder por vía rápida a la autovía del noroeste, a la A-6, hay dos alternativas,

las cuales comportan el pago de un peaje; e incluso, va a proporcionar una conexión mucho más rápida con la N-550, A Coruña-Tui, constituyéndose en una alternativa a la misma en los últimos kilómetros de proximidad a A Coruña donde discurre por continuas travesías, aparte de proporcionar un futuro acceso al aeropuerto de A Coruña. Por lo tanto, no tenemos la más mínima duda de la necesidad de que se acometa, con la máxima celeridad, la C-14, ya que responde a las necesidades del flujo de tráfico de entrada y de salida de la ciudad de A Coruña. Tanto es así, que el Bloque Nacionalista Galego ha contribuido en la negociación de los sucesivos ejercicios presupuestarios a dotar de más presupuesto para esta actuación, como ha ocurrido —sin ir más lejos— en la negociación de los presupuestos generales para el próximo año 2009, donde fruto de una enmienda del BNG incorporada finalmente a los presupuestos se incrementó la dotación en 2.400.000 euros. ¿Cuál es, por lo tanto, el objeto de nuestra preocupación? Creemos que a su paso por el núcleo de población de Mesoiro, en el municipio de A Coruña, en las cercanías de esta ciudad, el trazado que se contempla de la tercera ronda tiene un grado de afectación grave para este núcleo. De llevarse a cabo el trazado tal y como está contemplado, sería necesario demoler 17 viviendas unifamiliares, una guardería, pero, sobre todo, el enlace previsto con este núcleo supondría, a efectos prácticos, la partición de este núcleo en dos mitades. Por este motivo, las asociaciones vecinales de este núcleo en su momento presentaron alegaciones al proyecto inicial; alegaciones que no fueron tenidas en cuenta por el Ministerio de Fomento, y siguen demandando una atención a sus demandas.

Señora secretaria de Estado, quiero que tenga en cuenta varios datos. La alternativa que formulan los vecinos sería una alternativa muy poco costosa, desde el punto de vista económico; muy poco compleja, desde el punto de vista técnico; y, además, desde nuestro punto de vista, no supondría un retraso en los trámites necesarios que pudiese a su vez representar una demora en los horizontes de construcción definitiva de la AC-14, por cuanto sería, única y exclusivamente, ablandar la actuación, en particular en el ancho de vía a su paso por Mesoiro —que en vez de que tenga tres carriles por sentido de circulación, podrían ser dos—; corregir un poco su trazado, pero siempre dentro de la zona de afectación de la obra, por lo que no sería preceptivo una nueva declaración de impacto medioambiental; y ablandar, asimismo, los enlaces con este núcleo, pero que no tenga un grado de afectación urbanístico tan grande. Por lo tanto, haciéndonos eco de la demanda que nos han trasladado los vecinos —una demanda, insisto, suscrita por el conjunto de las asociaciones vecinales de esta zona— nos gustaría saber si el ministerio está dispuesto a dialogar con los vecinos afectados y estudiar a fondo estas soluciones que, insisto, no conllevarían un mayor coste económico, no son complejas desde el punto de vista técnico y, desde nuestro punto de vista, no afectarían a los plazos de ejecución previstos.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a la pregunta formulada tiene la palabra la secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, efectivamente, usted en su exposición ha puesto de manifiesto la importancia que la construcción de esta autovía, de esta tercera ronda, tiene para todos sus vecinos y para los habitantes que acceden a la ciudad de A Coruña que, según nuestra información, tiene unos volúmenes de tráfico, una IMD, en la avenida de Alfonso Molina, que se sitúa en los 150.000 vehículos. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)** Por lo tanto, estamos hablando de una actuación del Ministerio de Fomento en un medio muy urbano. Eso ocurre en algunas comunidades autónomas; en otras ocurre menos; pero aquí hay una actuación que es más de medio urbano que de largo recorrido. Es una actuación que, como S.S. conoce bien, está contemplada en un convenio firmado con el ayuntamiento y financiada, casi en su totalidad, por el Ministerio de Fomento, con un coste que se sitúa en los 130 millones de euros. Estas obras ya están adjudicadas. Se adjudicaron en julio de 2008 y, como hemos comentado en anteriores ocasiones, el estudio informativo fue aprobado definitivamente en 2003; y es ahora, en 2008, cuando hemos iniciado las obras. Esos son los plazos en los que nos estamos moviendo en la obra pública; y no debemos negar la evidencia de los tiempos necesarios para la concertación territorial en un estudio informativo para la redacción de los proyectos. Hasta una zona urbana, inevitablemente, tiene que tener afección a usos urbanos; y eso es, señoría, lo que usted está planteando. Cuando S.S. me plantea que la propuesta que hacen los vecinos —que, por cierto, han sido recibidos por la demarcación, según me han informado antes de venir a esta comparecencia— es poco costosa, en términos económicos, y en términos técnicos que no va a necesitar declaración de impacto ni información pública, yo diría: en algo nos habremos equivocado, cuando hay una alternativa tan buena y que no ha sido contemplada en este periodo de análisis del estudio informativo y del proyecto. Usted me apuntaba —y yo no creo que sea objeto de esta comparecencia ni por su parte ni por la mía— solamente una referencia técnica en el sentido de que esto se solucionaría si en vez de construir tres carriles lo dejáramos en dos. Es la única referencia técnica que ha hecho, ni yo le pido más ni quiero discutir con usted la solución técnica. Iniciar en la zona —por las IMD que tengo entendido que tiene— una obra tan largo tiempo demandada y necesaria, por las mismas razones que usted ha plantado, y empezar ya reduciendo la amplitud de tres a dos carriles, señoría, mi respuesta es: Estamos trabajando en ello; estamos trabajando con el ayuntamiento porque hay firmado un convenio. En principio, hay un acuerdo con el ayuntamiento por el proyecto que finalmente se ha licitado. El ayuntamiento también está planteando algunos ajustes —que yo entiendo de carácter urbanístico— en el tramo final y en la fase final de la obra, en la integración de la infraestruc-

tura viaria en la trama urbana. Probablemente, la solución que usted ha planteado, la reducción de la capacidad de la vía que ahora se construye, exigiría una reflexión más en profundidad pero creo que no es este el marco para discutir sobre las soluciones técnicas, sino de la disposición política. En ese sentido, el trazado que finalmente se ha aprobado es un trazado que está acordado con el ayuntamiento, que se está desarrollando en el marco del convenio; y que me consta que ha habido reuniones con los vecinos por parte de la demarcación, sobre todo por lo que a las expropiaciones se refiere, que, por cierto, en esta área son significativas, por el coste de las mismas; las cosas valen lo que valen y se pagan por ellas lo que cuestan. Si hay solución de ajuste durante la fase de ejecución de la obra que tenga menos impacto urbano, naturalmente se tomarán en consideración. Lo que queremos hacer es una obra al servicio de todos los ciudadanos. Pero me parece que, probablemente, el conjunto de la actividad, de la movilidad en el ámbito metropolitano de A Coruña, exige una obra de la magnitud y de las dimensiones que están planteadas. Ya nos gustaría poder cuadrar el círculo en algunas situaciones, señoría.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para réplica, tiene la palabra el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Señora Cruz, quiero hacerle simplemente una precisión. Empiezo por el final, aunque debería empezar por el principio. Nosotros, lo único que le pedimos es que tenga disposición a dialogar con los vecinos para hacer ese ajuste. Estamos hablando de un ajuste urbanístico, de un ajuste sobre proyecto, no de la redacción de un nuevo proyecto, lo cual inevitablemente conllevaría retrasos con respecto al horizonte de conclusión de esta obra tan necesaria, y un ajuste no más complejo del que usted ha hecho referencia sin citarlo, que es el entronque de la llamada tercera ronda con la trama urbana de A Coruña en San Cristóbal das Viñas. Yo, sin ser técnico en la materia, he tenido la precaución antes de presentar una pregunta por escrito al Gobierno sobre este tema y formular hoy esta pregunta oral en Comisión, de reunirme con los vecinos y visitar la zona. Le aseguro que no es estrictamente un medio urbano, en todo caso sería un medio suburbano o rururbano. Le aseguro —además usted podría comprobar in situ lo que plantean los vecinos, y no le pido que conozca perfectamente el entorno de A Coruña, es imposible que conozca todo el territorio pero sí que les diga a los técnicos que contrasten esta información— que lo que plantean los vecinos —y hago un inciso en el sentido de que entienda la posibilidad de reducir de tres a dos carriles simplemente como un ejemplo— es un pequeño desplazamiento del trazado de la autovía dentro de la banda territorial afectada por la autovía, por tanto, no conllevaría una nueva declaración de impacto medioambiental. De ese manera, la afectación a este núcleo urbano sería mucho menor, porque ese pequeño desplazamiento conllevaría que simplemente esa autovía discorra por zona de campo, por zona donde no hay edificaciones. Le aseguro, señora Cruz, que esto lo he

comprobado in situ. Aparte de que soy vecino de A Coruña, me he reunido con los vecinos, me han explicado cuál era su alternativa, lo he contrastado también con planos y, en consecuencia, estamos hablando de un pequeño ajuste urbanístico. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Estoy total y absolutamente convencido de la necesidad de una infraestructura como la tercera ronda —de hecho dedique la primera parte de mi intervención a enfatizar esa cuestión, por tanto en eso estamos completamente de acuerdo— y soy conocedor de la complejidad de una actuación de este tipo, pero en este caso le aseguro —porque lo he constatado in situ— que estamos hablando de un pequeño ajuste para una mejor relación de esta infraestructura con la trama de núcleos por la que discurre. Por tanto, le pido disposición a dialogar con los vecinos para procurar atender esta demanda.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este debate tiene la palabra la señora secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, no le quepa la menor duda —se lo he dicho—, la disponibilidad de diálogo está abierta con los vecinos y con la demarcación. También le he comentado que las obras ya se han iniciado, y después de su segunda intervención entiendo que en cuanto que esta es una obra contemplada en el convenio que el Ministerio de Fomento firmó en su día con el Ayuntamiento de A Coruña —hay una comisión de seguimiento—, el destinatario natural de esa demanda, de esa explicitación de las demandas de los vecinos, debe ser el ayuntamiento que firma el convenio y avala las obras con el Ministerio de Fomento.

— **PREVISIONES ACERCA DE MODIFICAR EL PROYECTO DE REMODELACIÓN DE LA N-525 SANTIAGO-OURENSE A SU PASO POR O EIXO. (Número de expediente 181/000960.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 68 del orden del día. Pregunta del Grupo Parlamentario Mixto en relación con las previsiones acerca de modificar el proyecto de remodelación de la N-525 Santiago-Ourense a su paso por O Eixo. Tiene la palabra su autor, el señor Jorquera Caselas.

El señor **JORQUERA CASELAS**: El Ministerio de Fomento reconocía, en respuesta a una pregunta formulada por el Bloque Nacionalista Galego en la pasada legislatura, que de cara a la remodelación de la N-525 en su tramo de entrada a Santiago desde la localidad de A Susana hasta Santiago de Compostela, que está valorando la posibilidad de un proyecto que conlleve el desdoblamiento, la duplicación por tanto, del número de carriles existentes entre A Susana y Santiago, y este es el objeto de esta pregunta. Señora Cruz, quiero manifestarle que el BNG está claramente a favor de la mejora de todas las infraestructuras. Comprendemos plenamente la impor-

tancia que tienen las infraestructuras en la dinamización socio-económica de un país, pero también el BNG está a favor de una planificación racional de las infraestructuras. Entendemos que a la hora de acometer infraestructuras hay, en primer lugar, que procurar un uso racional de los recursos públicos, no malgastar el dinero, y también hay que atender otras variables como su impacto social y su impacto medioambiental. Le digo esto porque la parroquia de O Eixo, que es una parroquia de características rururbanas o suburbanas en el municipio de Santiago —parecida en ese aspecto a la localidad de Mesoiro a la que antes hacía referencia— padece en estos momentos una extraordinaria presión de infraestructuras. Tenga usted en cuenta que por esta parroquia del municipio de Santiago discurre la AP-9, la autopista del Atlántico en su tramo Santiago norte-Santiago sur; va a discurrir —ya se está obrando— la línea de alta velocidad que va a enlazar Ourense con Santiago y que forma parte del acceso central a Galicia por AVE; discurre la autopista de peaje número 53, que una vez concluida con la autovía en su tramo Dozón-Barbantes, construido por la Xunta de Galicia, va a conectar Santiago con Ourense; también discurre la autovía de la red autonómica número 59, que una vez concluida en todo su itinerario conectará Santiago con la localidad de Estrada; y a todas estas infraestructuras que ya soporta la parroquia de O Eixo habría que sumar, si se lleva a cabo este proyecto, el hecho de que en los siete últimos kilómetros de la N-525 entre A Susana y Santiago de Compostela, se amplíe a cuatro carriles, más vías de servicio en cada sentido —por tanto con características prácticamente de autoría—, habría que sumar la afectación de esta actuación. Señora Cruz, yo le pido que tenga en cuenta que fruto de esta extraordinaria presión en materia de infraestructuras que padece la parroquia de O Eixo ya se da en estos momentos el caso de que existan bolsas de viviendas rodeadas de vías de alta capacidad por todas partes. Le pido que tenga en cuenta que gran parte de estos siete kilómetros tiene características prácticamente urbanas, como son en concreto los dos kilómetros a su paso por O Eixo, con el impacto por tanto urbanístico tan fuerte que tendría una actuación de este tipo y el impacto en la seguridad de los propios vecinos, puesto que estamos hablando de una vía que a su paso por O Eixo es prácticamente una travesía urbana. Pero además, desde nuestro punto de vista, señora Cruz, y apelando a esa racionalidad en el uso de los recursos públicos, esta es una obra que concebida como un desdoblamiento de la N-525 es total y absolutamente innecesaria, porque hay una alternativa mucho más económica, mucho más racional y con un impacto en la seguridad de los vecinos y un impacto urbanístico mucho menor, como es simplemente conectar la localidad de A Susana con la AP-53 para que el tramo de A Susana a Santiago de la AP-53 sea un tramo de cercanías exento de peaje. De esta manera, todo el tráfico procedente de Ourense y de Lalín que discurra hacia Santiago por la N-525 al llegar a A Susana entraría por esta autopista, no sería necesaria esta actuación con este grado de afectación tan importante en la parroquia

de O Eixo, y rentabilizaría una autopista que por pesar sobre ella un peaje total y absolutamente abusivo, en estos momentos tiene un número de usuarios muy pequeño. Esta solución que estamos planteando es una solución mucho más racional, menos costosa económicamente y, por tanto, nos gustaría saber cuál es la disposición de su departamento a considerar esta alternativa y, en cualquier caso, a acometer una remodelación de la N-525 que prime la seguridad de los vecinos sobre otros factores que en este caso no estarían justificados.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a la pregunta formulada tiene la palabra la señora Cruz Villalón.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, comparto algunas de las afirmaciones que usted ha hecho en relación con el volumen de infraestructuras, de ejes que se sitúan en ese entorno, tanto de autovías como de alta velocidad. Efectivamente, tenemos planteada una remodelación de la N-525, una obra de cierta entidad, para proceder a su mejora, entendiéndolo que así era necesario. Es una actuación que posiblemente puede requerir información pública y afección a algunos de los usos urbanos de su entorno. En cualquier caso, también somos conscientes de que la puesta en servicio de la nueva conexión entre la AP-53 y la AG-59 —una de la Xunta y otra nuestra, que es en parte libre de peaje—, está absorbiendo parte del tráfico que tenía la N-525, con lo cual no es necesario hacer una actuación de la envergadura que inicialmente se había planteado. En ese sentido, actualmente estamos planteándonos con el Ayuntamiento de Santiago cuál es la mejor actuación para que, garantizando la seguridad en el flujo de tráfico que se produce en la N-525, no tenga una mayor afección. Este caso es contrario al anterior. Otras infraestructuras han aliviado el tráfico de la N-525 y no era necesario plantearse una actuación que tuviera mayor afección al entorno urbano que hay. Esta es una situación completamente distinta. Mientras que en el caso anterior estábamos hablando de unas obras en ejecución, en este caso estamos en una fase previa y, por lo tanto, una reconsideración de la necesidad de mejorar la N-525 en función de los tráficos que han sido absorbidos por las otras infraestructuras, es lo que nosotros ahora nos estamos planteando.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Intervengo simplemente para manifestar que me voy doy por satisfecho con la respuesta dada por la señora secretaria de Estado y le pido, por lo tanto, que en el plan definitivo se privilegie la seguridad de los vecinos que viven en el entorno de la N-525 sobre la capacidad de absorción de esa vía, porque hay otras alternativas más racionales. Insisto en que estudien la posibilidad de construir un enlace en A Susana con la AP-53. Tenga en cuenta que ese entronque, al que usted

ha hecho referencia, de la AP-53 con la AG-59, que ha contribuido a desviar parte del tráfico que antes se canalizaba por la N-525, ha hecho que desde ese enlace hasta Santiago la AP-53 ya sea libre de peaje. Estaríamos hablando ahora, si se hace un enlace con la N-525 en A Susana, de extender un poco más —estamos hablando de tres o cuatro kilómetros— el tramo exento de peaje. Al mismo tiempo, estaríamos canalizando todo el tráfico que viene por la N-525 a través de esa vía de alta capacidad, y su afectación, por lo tanto, a O Eixo sería muy inferior. Tengan en cuenta esta posible solución y sobre todo le pido que prioricen la seguridad de los vecinos que viven en ese entorno sobre una mayor capacidad de absorción de la N-525, porque objetivamente a día de hoy esto no es necesario existiendo estas otras alternativas.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cruz, si tiene algo más que añadir.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): No dude de que también nuestra prioridad está en la seguridad. Como ha hecho algunas observaciones o comentarios de carácter más técnico, cuando tengamos el «Diario de Sesiones» se los transmitiremos a la demarcación de carreteras de Galicia.

DEL DIPUTADO DON CELSO LUIS DELGADO ARCE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, SOBRE:

— LA FECHA PREVISTA PARA EL INICIO DE LAS OBRAS DE LA CIRCUNVALACIÓN NORTE EN OURENSE. (Número de expediente 181/000006.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 69 del orden del día, pregunta del Grupo Parlamentario Popular en relación con la fecha prevista para el inicio de las obras de la circunvalación norte en Ourense. Para formular la referida pregunta tiene la palabra su autor, el señor Delgado Arce.

El señor **DELGADO ARCE**: Señora secretaria, Ourense es la tercera ciudad de Galicia con 110.000 habitantes; 60.000 vehículos entran a diario en esta capital con enormes retenciones a las entradas y salidas, porque no tiene ninguna circunvalación y espera desde hace más de once años a que se inicie el proyecto de construcción de la variante norte de Ourense, el enlace entre la N-120 en su punto kilométrico 573.800, con la N-525 en su punto kilométrico 241.200. La pregunta es taxativa y clara: ¿Cuál es la fecha prevista para el inicio de las obras de esta circunvalación?

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a la pregunta formulada tiene la palabra la señora secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): En relación con la pregunta que formula el señor diputado, lo que en este momento puedo decirle es que precisamente estamos analizando la circunvalación norte de Ourense con los trabajos que estamos haciendo con la A-56 en el tramo Ourense-Cambeo para que se produzcan las menores afecciones posibles. En cualquier caso, lo que probablemente el señor diputado sepa es que la actuación de la variante norte de Ourense, siempre con los problemas de afecciones territoriales que tenga, se encuentra actualmente en redacción su proyecto. Hemos seguido toda la tramitación administrativa que una obra de estas características tiene. Por tanto, en estos momentos el proyecto se encuentra en redacción y la fecha prevista o vigente de finalización del proyecto es junio de 2009. No dude S.S. de que si el proyecto puede ser supervisado en fecha de forma satisfactoria por los técnicos del Ministerio de Fomento procederíamos de inmediato a su licitación.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de réplica tiene la palabra el señor Delgado Arce.

El señor **DELGADO ARCE**: Ciertamente, esta circunvalación, esta variante tiene mucha historia, porque su primer acuerdo de impulso se remonta al año 1995. En el año 2006 el ministerio formuló la declaración de impacto ambiental, escogió una de las alternativas, la de 5,8 kilómetros, la alternativa número cuatro. En agosto de 2006 este diputado preguntaba cuál era el estado y el futuro de esta infraestructura, y se decía que una vez que se emitiera la DIA se procedería a realizar los trámites para redactar el proyecto y licitar las obras, y todo ello en el menor plazo posible sin incurrir en demoras ni dilaciones indebidas. Estamos en el mes de diciembre de 2008 y, como usted ha dicho, no tenemos todavía el proyecto. Efectivamente, me gustaría recordarle que fue licitado en el año 2007 por un plazo de ejecución de siete meses —me corrige si no estoy en lo cierto—; al menos en la resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, que se publicó en el BOE de 31 de octubre de 2007, se habla del plazo de ejecución de este proyecto en siete meses, y la realidad es que fue el día 6 de mayo de 2008 cuando se publicó en el BOE la adjudicación de la redacción del proyecto. Se tomó el acuerdo el 14 de marzo de 2008. Lo cierto es que si nosotros computamos el plazo de siete meses desde la fecha de adjudicación de la redacción, el plazo ya habría vencido el 14 de octubre de este año, y si quiere que computemos el plazo de publicación en el BOE vencería el 6 de enero de 2009. Ahora escucho con sorpresa, pero seguro que usted tendrá una explicación, que la nueva fecha para tener el proyecto redactado es junio de 2009, es decir seis meses después de la fecha más tardía de las dos que yo le he planteado. Señoría, yo lo que le tengo que pedir —que es para lo que estoy formulando esta pregunta— es urgencia en la resolución de este expediente administrativo, porque acumula un notable retraso

y porque esta circunvalación es necesaria para la circulación y para el tráfico en esta tercera capital de Galicia. También le pido un poco más de compromiso presupuestario. He venido siguiendo la ejecución de los últimos seis años del presupuesto de esta infraestructura y realmente es un auténtico desastre en lo que se refiere a inejecución, a repetición continua y permanente de muy pobres cantidades para ejecutar esta obra, por lo que lamentable y finalmente no se ejecutan. Por eso le urjo una vez más a que aceleren esta importante obra y que no la demoren más. Sobre esto existe una reclamación unánime de todos los partidos políticos de Ourense, de toda la sociedad y, desde luego, no debe demorarse.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este debate tiene la palabra la señora Cruz.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, yo le he dado los plazos; efectivamente la opción que se siguió fue la de la circunvalación de cerca de casi 6 kilómetros, le he dicho cuando se adjudicó y de cuándo se firmó el contrato. No tengo los datos, pero no tengo ninguna duda sobre la información que me ha transmitido de que la fecha de finalización del proyecto era el mes de junio de este año. Usted dice que hay por tanto un retraso sobre la adjudicación inicial. No puedo dudar de sus palabras y así lo entiendo. Usted dice que no hay un compromiso presupuestario con esta infraestructura. Efectivamente, es que la infraestructura aún no ha sido licitada. Las cantidades que se han incluido en los presupuestos estos años responden a las cuantías necesarias de los estudios informativos de los proyectos, que siendo importantes y no desdénables, no tienen comparación con las cantidades presupuestadas cuando la obra está en ejecución. Sí puedo decirle que ha sido necesario coordinar la conexión de este eje con el tramo de Ourense-Cambeo para que se haga de forma coordinada. No les tengo que explicar a los diputados gallegos la complejidad del territorio, el tipo de poblamiento disperso que en el mismo se produce, las características de relieve que en el mismo hay, por lo que si podemos coordinar esas dos actuaciones afectando lo menos posible al territorio, nos lo agradecerán. En cualquier caso, señoría, tomo nota de lo que me ha dicho y si podemos acelerar la redacción de los proyectos, no dude que me interesará por lo mismo.

DEL DIPUTADO DON JOSÉ IGNACIO LANDALUCE CALLEJA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

— **RAZONES DE LA MINISTRA DE FOMENTO PARA NO DAR FECHAS DE FINALIZACIÓN Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL TRAMO PENDIENTE DEL DESDOBLAMIENTO DE LA CARRETERA N-340 ENTRE ALGECIRAS, TARIFA Y VEJER (CÁDIZ). (Número de expediente 181/000335.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 70 del orden del día pregunta del Grupo Parlamentario Popular en relación con la carretera N-340 entre Algeciras, Tarifa y Vejer (Cádiz). Para formular esta pregunta tiene la palabra su autor, el señor Landaluce Calleja.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Señorías, la cuestión que hoy hemos traído a esta Comisión es una cuestión muy simple. El Grupo Parlamentario Popular quiere saber cuándo van a dar comienzo las obras de desdoble de la A-48 en su tramo pendiente de ejecución, es decir en el tramo de Vejer, Tarifa y Algeciras. No comprendemos las razones por las que los responsables del Gobierno en sus visitas a la provincia de Cádiz eluden sistemáticamente hablar de la fecha de comienzo de las obras y en las hemerotecas solo encontramos frases como: Al tramo de autovía pendiente se le dedicará un importante esfuerzo en el actual mandato, como dijo la ministra, la señora Álvarez, en su última visita a Algeciras, ahora hace medio año, en julio de este mismo año, cuando fue preguntada sobre este particular. Por cierto, este gran esfuerzo se traduce en los Presupuestos Generales del Estado para el año próximo en 100.000 euros. Coincidirán conmigo, señorías, en que 100.000 euros, en unos Presupuestos Generales del Estado, no son un gran esfuerzo inversor para una obra de estas características.

Señora secretaria de Estado, queremos saber cuándo van a comenzar los trabajos sobre el terreno, porque muy probablemente hoy recibamos una respuesta en la que se va a hacer alusión a estudios informativos y a plazos legales para evitar tener que dar una fecha de inicio, que es lo que pretendemos obtener con esta pregunta. Ciertamente, sabemos que estos plazos existen y que se deben de cumplir, pero no pueden convertirse en la excusa perfecta para eludir poner sobre la mesa una fecha concreta para el comienzo de los trabajos. Nos preocupa este asunto por la sencilla razón de que la última fecha que se ha dado en relación con esta obra sitúa su entrada en funcionamiento allá por el año 2016. Esta fecha es un auténtico despropósito y se convierte en un auténtico freno para una comarca, la comarca del Campo de Gibraltar, que depende de las comunicaciones, por su actividad industrial y portuaria, de una manera decisiva. La unión entre las bahías de Cádiz y de Algeciras por autovía es la gran asignatura pendiente de las infraestructuras viarias en la provincia de Cádiz y de ella, de la N-340 convertida en autovía, la A-48, depende en gran medida el desarrollo económico y social del Campo de Gibraltar y del puerto de Algeciras, a cuya importancia no voy a referirme puesto que SS.SS. la deben de conocer y conocerán sobradamente.

Una de las escasas ocasiones en las que se ha hecho referencia a una posible fecha de inicio de los trabajos fue el mes de enero de 2005, cuando el Grupo Parlamentario Socialista celebró una reunión para —leo textualmente— comparar los ocho meses de gestión del equipo de José Luis Rodríguez Zapatero con los ocho años de

Gobierno de José María Aznar. En el transcurso de esa reunión convocada por el Partido Socialista con tan nobles intenciones, se habló de los importantes logros conseguidos por el Gobierno de Rodríguez Zapatero, al que también se le atribuyó posibilitar el comienzo de las obras en cuestión, por entonces —leo textualmente, también señora secretaria de Estado— programado, aún sin fecha concreta, para iniciar las obras allá por el año 2008, en este año que estamos terminando. Imagino que en la mente de SS.SS. no cabe duda alguna de que, evidente y desgraciadamente, este logro tampoco ha sido tal. Esta reunión interparlamentaria del Grupo Socialista fue calificada por los responsables socialistas como termómetro de eficacia del Gobierno de Rodríguez Zapatero. **(Un señor diputado: ¡Muy bien!)** Dejando al margen esta fecha incierta —incierta, como ha quedado demostrado—, no hemos vuelto a escuchar otra nueva y solamente la que le he referido antes, de la conclusión para el año 2016. **(Un señor diputado: ¿Cuál es la pregunta?)**

Señora secretaria de Estado, la pregunta se refiere al abandono al que tienen ustedes sometidos al Campo de Gibraltar. El problema, señora secretaria de Estado, es cuándo nos van a dar ustedes infraestructuras que nos permitan desarrollar nuestro potencial a su pleno rendimiento para crear riqueza y empleo. Esa es la pregunta y, al margen de su importancia —y perdóneme que lo reitero— en el desarrollo social y económico del Campo de Gibraltar, hay cuestiones que un gobierno no puede pasar por alto. En el tramo actual de la N-340, la futura A-48, entre las localidades de Vejer y Algeciras, se concentran hasta siete puntos negros en lo que se refiere a la seguridad vial, puntos negros que han cobrado su particular peaje en vidas humanas. Por tanto, apelamos a la seriedad de un gobierno que no puede mirar hacia otro lado y queremos saber cuándo se prevé el comienzo de los trabajos de desdoble de la autovía A-48 en ese tramo pendiente de ejecución entre Algeciras, Tarifa y Vejer. Esto es lo prioritario, esto es lo principal y si hoy obtenemos esta respuesta, las razones por las que la ministra de Fomento no ha querido darlas se convertirán simplemente en una cuestión secundaria.

Desde luego —y termino, señor presidente—, lo ideal también sería obtener el compromiso de que, una vez una vez den comienzo los trabajos en la fecha prevista —aún por conocer—, el Gobierno mostrase su compromiso de dar prioridad a estos trabajos para acortar los actuales plazos previstos para su finalización, como le vuelvo a repetir, la terrible fecha del año 2016, muy lejana, desgraciadamente, muy lejana. Puestos a apelar a la buena intención del Gobierno, también aprovechamos esta ocasión para pedirle que en el comienzo de los trabajos tengan en cuenta que la salida de Algeciras es el principal punto conflictivo y que el tramo de Algeciras a Tarifa es el principal punto de conflicto y donde mayor densidad de tráfico, mayor accidentalidad se produce y más necesidades tenemos, no solo por el uso de seguridad vial, no solo por la comodidad de los ciu-

dadanos, sino también para el desarrollo del puerto y, por supuesto, para el desarrollo turístico; por eso sería lógico que las obras diesen comienzo por Algeciras en lugar de hacerlo por el extremo opuesto como está previsto. Desde luego, lo ideal para el Grupo Parlamentario Popular sería...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Landaluce, debo decirle que agotó todo su tiempo.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Como he visto que ha sido usted bondadoso con todos los intervinientes, pensaba que conmigo también, aunque hablásemos del Campo de Gibraltar, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Con usted también, pero ha superado todo lo previsto.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Muchas gracias.

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

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Intentaré ser breve, no por usted sino por el tiempo que llevamos de debate pasando de Galicia a Andalucía; por lo menos ahora estoy un poco más cómoda, pero tomándome con toda seriedad la intervención de todos los diputados.

La situación actual en la que se encuentra este tramo es que se remite ahora para la declaración de impacto ambiental. Su señoría conoce bien, porque ha intervenido —entiendo yo— en algunos de los debates que se han mantenido y en algunas de las propuestas que se han planteado, que han sido necesarias no solo dos informaciones públicas, que son dos procesos administrativos necesarios y convenientes, sino múltiples reuniones de concertación con vecinos y con los alcaldes de los ayuntamientos de la comarca —no citaré algunas de las poblaciones o barriadas de Algeciras—, buscando todos el mejor trazado para esa nueva autovía. En este caso —hablo también con conocimiento— estamos en un territorio muy complejo, muy frágil en términos medioambientales, afectado por dos parques naturales, y que en términos de ocupación territorial tiene mucha actividad urbanística, muchas urbanizaciones que se distribuyen a lo largo de todo ese territorio. Señoría, le digo que conozco bien esa parte de la actividad urbanística en Andalucía, particularmente en la costa gaditana. Por tanto, no se le escapa a usted, que ha participado en algunos de estos debates, la necesidad de encontrar la mejor solución a esa vía de largo recorrido que sirva precisamente a la conexión entre las dos bahías que todos entendemos imprescindible y necesaria para los intereses medioambientales, territoriales, económicos y urbanísticos.

Después de varias reuniones —yo misma he participado en algunas de ellas con alcaldes de la comarca—,

que se han hecho a nivel de demarcación, de la provincia, finalmente hemos encontrado una solución resolviendo pequeños ajustes para la laguna de La Janda, en la entrada a Algeciras, y la conexión con el resto de las autovías. Eso estará este año pendiente de declaración de impacto ambiental. Por tanto, señoría, si hemos previsto 100.000 euros, ha sido para que en el momento en que tuviéramos esa declaración de impacto ambiental poder proceder al encargo de los proyectos constructivos de todo el recorrido, entre Tarifa y Algeciras, y consideramos que es una cantidad adecuada. Quería despejarle una duda respecto a una cuestión que ha planteado. Ha dicho que no se empiece por Vejer, como está previsto. No sé quién le ha dicho que eso estaba previsto así. Creo que la ministra lo ha comentado en alguna de sus visitas, ha habido una demanda por parte de Algeciras, por parte del puerto de Tarifa de segregar el proyecto del puerto de Tarifa y de iniciar las obras por la parte de Algeciras. Es una decisión que ya tenemos tomada para el momento en que dispongamos de la declaración de impacto ambiental, así es que me alegro de que haya coincidencia en este punto, porque, efectivamente, Algeciras es el principal polo de atracción, de actividad económica y de movimiento por los flujos entre Tarifa y Algeciras. Iniciaremos la redacción de los proyectos simultáneamente, pero si hubiera que hacer una programación, nosotros tenemos ya decidida la segregación del acceso al puerto de Tarifa, que también aliviará los tráfico que allí se producen, tanto de personas como de mercancías, y la circunvalación propia de Tarifa. Esa es nuestra previsión. No le voy a dar fechas, ustedes se empeñan en que se las demos, pero yo solo le digo: la situación actual es esta, estamos enviando el proyecto a declaración de impacto ambiental. Creo que ha habido un acuerdo entre todas las administraciones en que todo el mundo tiene que ceder un poco para encontrar el mejor trazado. Esperemos que la declaración de impacto ambiental sea favorable al trazado que finalmente hemos acordado e inmediatamente, no le quepa la menor duda —para eso son los 100.000 euros de los que usted hablaba—, procederemos al encargo de los proyectos constructivos y si hubiera que hacer una programación, que nuestra voluntad es hacerla conjuntamente, empezar las obras, como usted ha dicho, entre Algeciras y Tarifa.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Landaluce, tiene la palabra en turno de réplica para plantear alguna cuestión.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Señora secretaria de Estado, tengo dos respuestas de su ministerio a preguntas que hemos realizado respecto a esta autovía Costa de la Luz, que esperemos que algún día deje de ser oscura y de verdad se convierta en esa Costa de la Luz. Me preocupa tremendamente —le haré llegar una copia, si así lo estima pertinente—, porque resulta que solamente hablan de que están hechos dos subtramos; no hablan de que estén hechos los estudios informativos de los tres tramos. Hablan del subtramo Facinas-Tarifa

y del subtramo Vejer de la Frontera-La Janda —estamos hablando de Vejer hasta Facinas—, y falta el más importante, que es el subtramo Tarifa-Algeciras. **(El señor De la Encina Ortiga: Está hecho.)** Eso es tremendamente preocupante. Dirá lo que quiera el señor De la Encina, estará hecho o no estará hecho, pero esta es una respuesta parlamentaria de hace un mes y aquí no aparece. Si es un error, bendito sea, pero como sea una realidad que no está hecho el subtramo y que no está hecho el estudio, es una auténtica barbaridad.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este debate tiene la palabra la señora Cruz.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, no soy consciente de que hayamos dado esa respuesta —le agradecería que me la hiciera llegar— pero puede que lo hayamos hecho. **(El señor Landaluze Calleja hace entrega del documento a la señora secretaria de Estado.)** Señoría, creo que lo que se dice aquí es que el estudio informativo de la A-48 entre Vejer y Algeciras, así como los estudios complementarios de los subtramos... Son estudios complementarios que se han hecho con posterioridad. El documento que usted me ha entregado, dice que el estudio informativo de la A-48, tramo Vejer de la Frontera-Algeciras —ese es el estudio informativo—, así como sus dos estudios complementarios, Vejer de la Frontera-Algeciras, subtramo Facinas-Tarifa y subtramo Vejer de la Frontera-La Janda —no lo voy a leer todo— se encuentran en proceso de elaboración de las alegaciones para después remitirlo al Ministerio de Medio Ambiente para declaración de impacto ambiental. Creo que no nos hemos equivocado en la respuesta. Lo que hay es un estudio informativo completo desde Vejer a Algeciras. Bueno, eso es lo que yo digo que hay. Si el papel dice otra cosa, vería quién ha mandado el documento. Lo que hay es un estudio informativo completo desde Vejer hasta Algeciras, completo. Eso es lo que se manda completo a declaración de impacto ambiental. Ese estudio informativo completo ha exigido dos estudios complementarios parciales, el de los tramos Facinas-Tarifa y el de Vejer de la Frontera-La Janda, que son los que se han sacado después a información pública. Donde ha sido necesario no se ha hecho información pública de la totalidad del tramo sino de estos dos subtramos. Todo eso constituye un único documento que va a estudio informativo y a declaración de impacto ambiental. ¿Me he explicado más o menos? **(El señor Landaluze Calleja: Explicarse se explica bien, a pesar del apuntador, que debería guardar las formas.)**

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

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Casi, casi, pero no del todo. Hay un único estudio informativo y ha sido necesario sacar a información pública alguno de los

subtramos, que son efectivamente los que usted apunta. Por tanto, que quede meridianamente claro que la respuesta lo dice de forma correcta, pero puede haberle conducido a usted a error, pero le digo que ahora mismo lo que se está revisando para declaración de impacto ambiental es la totalidad del tramo de Vejer a Algeciras, para el que se obtendrá dicha declaración en su totalidad. Posteriormente, el Ministerio de Fomento, lo subdividirá en tres, cuatro o cinco proyectos constructivos —no le puedo decir cuántos porque eso responde a las características de los subtramos, donde están los enlaces—, para que funcionalmente conforme se vayan acabando, se puedan poner en servicio. Quédese tranquilo con respecto a ese tema.

DEL DIPUTADO DON ANTONIO GALLEGO BURGOS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

— **PREVISIONES ACERCA DE QUE EL MINISTERIO DE FOMENTO ASUMA O DEPURE RESPONSABILIDADES POLÍTICAS POR LA ADJUDICACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE UN PAET SUBTERRÁNEO EN LA CIUDAD DE EL PRAT DE LLOBREGAT, SIN RESPETAR EL PROCEDIMIENTO ESTABLECIDO EN LA LEY DE CONTRATOS DEL SECTOR PÚBLICO. (Número de expediente 181/000718.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 71 del orden día, pregunta del Grupo Parlamentario Popular en relación con la adjudicación de la construcción de un PAET subterráneo en la ciudad de El Prat de Llobregat. Para formular la pregunta tiene la palabra el señor Gallego Burgos, autor de la misma.

El señor **GALLEGO BURGOS**: Señora secretaria de Estado, ADIF convocó un concurso para adjudicar la construcción de un PAET, un punto de avance y de estacionamiento de trenes en la ciudad de El Prat de Llobregat, una obra del AVE, de la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa, como usted bien conoce. Así sale publicado en el BOE de 4 de junio de 2008, por valor de, nada más y nada menos, 18,2 millones de euros. Pero este PAET ya estaba prácticamente construido cuando se publicó su licitación. Ya están a punto de finalizar las obras, si es que no han finalizado esta semana. Por tanto, es evidente que ADIF, dependiente del Ministerio de Fomento, se saltó todo el procedimiento marcado por nuestro ordenamiento legal. Y no me digan que el PAET estaba incluido en la licitación anterior, porque no es verdad. La adjudicación inicial del proyecto no incluía este PAET. En otras palabras, encargaron la construcción de una infraestructura por valor de 18 millones de euros a dedo, saltándose absolutamente la ley. Ante esta situación y después de alguna denuncia pública de algún medio de comunicación —concretamente *Avui*, periódico catalán—, el Ministerio

de Fomento suspende el concurso público de manera absolutamente extravagante veinticuatro horas antes de la apertura de pliegos, todo un ejemplo del termómetro de eficacia socialista, como decía antes mi compañero. Era absolutamente kafkiano que se adjudicara algo que estaba prácticamente construido. Esta situación se ha dado en la obra de llegada del AVE Barcelona-Madrid. Ante esta situación, nuestro grupo presenta una serie de iniciativas en aras de mejorar la legalidad y la transparencia en la gestión pública, porque esta cuestión ha puesto de manifiesto que las cosas se han hecho rematadamente mal. Es evidente que todo lo relacionado con la llegada del AVE a Barcelona se ha hecho mal. La propia ministra de Fomento en el Senado hace un par de meses reconocía que esto se había hecho muy mal y que el procedimiento administrativo que se había llevado a cabo no cumplía con la legalidad en estos temas.

Señora secretaria de Estado, el PAET en El Prat de Llobregat ha puesto de manifiesto que el Gobierno socialista, en todo el proceso de llegada del AVE a Barcelona, tenía demasiadas prisas electoralistas y presiones políticas para hacer quedar bien al presidente del Gobierno, que por aquellas fechas no cumplía su palabra —sigue sin cumplirla— y ha puesto también de manifiesto la falta de transparencia y una absoluta prepotencia, permíteme que se lo diga. El Ministerio de Fomento dirigido por la señora Magdalena Álvarez encargó la construcción de estas obras del PAET al que me refiero de una manera absolutamente clandestina y, permítame la expresión —se lo digo así de claro—, sin informar al Ayuntamiento de El Prat de Llobregat, que es la ciudad donde se albergaba este punto de estacionamiento de trenes, y sin informar tampoco a la Generalitat. Créame que tengo la suficiente información sobre este asunto porque soy vecino de esa ciudad; soy de esos vecinos de El Prat de Llobregat que han tenido que sufrir las grietas en las viviendas, etcétera, es decir, en todas las infraestructuras que se han llevado a cabo en El Prat por parte del Gobierno socialista sabemos lo que ha ocurrido.

También en el Senado se aprobó el encargo de una auditoría económico-jurídica sobre el proceso de construcción de la alta velocidad a El Prat, atendiendo a que todo esto que yo acabo de relatarle es absolutamente cierto. Aprovecho la ocasión —aunque sé que no es la pregunta oficial— para preguntarle si ya han encargado, dos meses después de ese acuerdo del Senado, la auditoría sobre los procesos de ejecución de la obra en esos tramos. Por estas cuestiones y otras más, que no relataré por motivos de tiempo —el presidente no dejará que me extienda mucho más—, le preguntamos de manera muy clara qué responsabilidades políticas se van a asumir en el Ministerio de Fomento ante tal ilegalidad, tal irresponsabilidad y tal falta de respeto ante el resto de administraciones. No sé si será en el seno del ADIF o será en el seno del Ministerio de Fomento, pero a la pregunta sobre si han encargado ya la auditoría, si es tan amable y me puede contestar, le uno la que ya figuraba en el orden del día.

El señor **PRESIDENTE**: Para respuesta a la pregunta formulada tiene la palabra la señora secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, trataré de contestar estrictamente a su pregunta intentando no entrar en las desafortunadas afirmaciones que ha hecho sobre las extravagancias y algunas otras cuestiones. No sé que les pasa a ustedes con la alta velocidad en Barcelona. Ya quisieran otros territorios de España, que la están reclamando, tener una alta velocidad como la que llega a Barcelona. Ese es el problema que tenemos en otros territorios. A nadie se le escapa que fue una obra muy compleja, precisamente por un trazado decidido por el anterior Gobierno del PP con los gobiernos autonómico y local, y todo el mundo allí era consciente de la dificultad de esta obra. Es cierto que ahora mismo, transcurrido este periodo, hay un tren de alta velocidad que llega a Sants, al núcleo central de la ciudad de Barcelona. Las obras son complejas y, en el momento que ocurren, despiertan muchos sinsabores, pero después creo que deberían de congratularse de tener una actuación de estas características al servicio de la ciudad de Barcelona y su entorno. Creo que debo hacer referencia al volumen de usuarios de la misma como elemento que confirma las calidades, las capacidades y la eficacia de la alta velocidad en Barcelona.

Respecto a la obra concreta que usted está planteando —usted también lo ha dicho—, la ministra de Fomento contestó a una pregunta en el Senado en los mismos términos y ahí tiene usted desglosada en boca de la titular del departamento cuál fue la situación que se ha producido. La situación que se produjo, explicada por la ministra, es que ADIF cometió un error al incorporar obras que se habían realizado por razones de estricta seguridad y que no podían ser ejecutadas una vez que estuviera en servicio la línea de alta velocidad, como la adecuación de andenes, de protecciones, de cerramiento de obra subterránea. ADIF ejecutó esas obras por un procedimiento de urgencia y estas obras fueron integradas en un contrato mayor. En el momento que se advirtió del error del mismo, se desistió. No hay ninguna extravagancia, señoría. Al advertir el error, se desiste del procedimiento. Todo lo que se hace está previsto en la Ley de Contratos del Estado, a la cual está también sujeta ADIF. Por tanto, se están haciendo constantes auditorías de nuestras empresas públicas, de la actividad y de las tramitaciones que hacen nuestros centros directivos y por tanto no tenemos ningún problema en que se hagan las auditorías que se tengan que hacer. En resumidas cuentas, no hay extravagancia y advertido el error, se desiste de ese procedimiento y no se produce esa adjudicación. Ese desistimiento no es que sea común, pero se ha hecho en algunos casos. No es que hagamos desistimientos de licitaciones con frecuencia, pero sí están previstos por su carácter excepcional, precisamente para corregir errores. En ese sentido no ha habido en ningún

momento incumplimiento de la Ley de Contratos, y sí la tramitación en un expediente que no correspondía de unas obras que se habían realizado por urgencia en El Prat, cuya ejecución, efectivamente, una vez puesta en servicio la línea de alta velocidad, difícilmente era compatible con el servicio de dicha línea.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de réplica tiene la palabra el señor Gallego

El señor **GALLEGO BURGOS**: Señora secretaria de Estado, a nosotros con el AVE a Barcelona no nos pasa absolutamente nada. De hecho, fue el Partido Popular el que inició e impulsó la construcción de esa línea de alta velocidad. Usted nos pregunta con cierta vehemencia qué les pasa a ustedes con el AVE a Barcelona, pero es que ha sido un proceso absolutamente chapucero y usted tendrá que reconocerlo: cientos de viviendas han estado agrietadas, miles de vecinos en los municipios de El Prat, de Hospitalet, de Barcelona, se han visto directamente afectados; ha habido cortes, retrasos, etcétera. Ustedes tendrán que entender que el proceso de llevar el AVE a la ciudad de Barcelona ha sido manifiestamente mejorable. No es que nos pase algo, es que desde la oposición parece razonable que le digamos que las cosas se pueden hacer mejor. No le deseo que este proceso, tal y como lo ha vivido la ciudad de Barcelona, lo vivan otras ciudades.

Respecto a las auditorías permanentes, me parece muy bien que ustedes las hagan, pero no que se les saltara la adjudicación de la construcción de una infraestructura por valor de 18 millones. Yo no sé si ustedes hacen muchas auditorías o son muy buenas, pero craso error el de las auditorías que no se dieron cuenta de este error. Ustedes retiraron el concurso veinticuatro horas antes del acto de apertura, y esto me reconocerá que es un poco extravagante. No es muy normal que en el seno del Ministerio de Fomento se actúe de esa manera.

Para acabar de hablar de extravagancias, voy a leerle un párrafo muy breve, que dice: las obras de El Prat se iniciaron sin que existiera la adjudicación correspondiente a la empresa constructora y el concurso de licitación posterior, publicado en el BOE el pasado 4 de junio, ha sido retirado por dicha entidad empresarial, es decir, por ADIF. Es evidente que algo no se ha hecho bien, fruto de las prisas y de las presiones de diversa índole que hubiera en ese momento, por lo que se habrán de reclamar las responsabilidades políticas pertinentes. Esto no lo digo yo, esto lo dice el señor Muñoz Hernández, senador de la Entesa Catalana en el Senado, que no es precisamente un diputado del Partido Popular. Hasta los propios miembros de la Entesa Catalana y también los representantes del PSOE en el Senado dicen estas cosas; página 561 del «Diario de Sesiones» del Senado del día 1 de octubre. No es que esto sea una objeción maléfica del Partido Popular, es que lo que le estamos proponiendo aquí es algo que hasta sus propios compañeros...

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que termine.

El señor **GALLEGO BURGOS**: Solo necesito un segundo. La pregunta que le hago, que no me ha contestado, es: ¿Se van a asumir responsabilidades por esta irregularidad, tal y como solicita el senador Muñoz Hernández?

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este debate tiene la palabra la señora Cruz Villalón.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, yo admito todas las críticas por parte de la oposición, porque ese es su trabajo, y parece que es su principal trabajo, lo que no le puedo admitir de ninguna manera es la acusación de chapucero y hacer un discurso dramático que cree inseguridad en los ciudadanos. La obra está hecha con todo rigor, con toda seguridad y, repito, las obras cuando se realizan crean afecciones e incomodidades y ahí sabíamos que se iban a producir. De eso a algunas acusaciones que usted ha hecho va mucho, por lo que le rogaría que las retirara, porque una cosa es el debate político y otra cosa es la acusación sin fundamento de un trabajo bien hecho, honradamente hecho al servicio de España. En resumidas cuentas, señoría, ha habido una irregularidad y nosotros estamos tomando las medidas necesarias para corregirla en la tramitación de este expediente. Eso es lo que el Ministerio de Fomento y ADIF, que han hecho el gran esfuerzo en esta obra, estamos haciendo.

DEL DIPUTADO DON IGNACIO COSIDÓ GUTIÉRREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

— **EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: PALENCIA-FUENTES DE VALDEPERO (O) (9,0 KM)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2007, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, Y PREVISIONES DE INVERSIÓN PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000726.)**

— **EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: FUENTES DE VALDEPERO-AMUSCO (O) (9,5 KM)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2007, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRA-**

- ESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, Y PREVISIONES DE INVERSIÓN PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000727.)**
- **EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: AMUSCO-FRÓMISTA (O) (9,5 KM)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2007, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, Y PREVISIONES DE INVERSIÓN PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000728.)**
 - **EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: AGUILAR DE CAMPOO-AGUILAR DE CAMPOO (O) (8,1 KM)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2007, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, Y PREVISIONES DE INVERSIÓN PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000729.)**
 - **EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: FRÓMISTA-MARCILLA DE CAMPOS (O) (10,3 KM)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2007, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, Y PREVISIONES DE INVERSIÓN PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000730.)**
 - **EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: PUEBLA DE SAN VICENTE-AGUILAR DE CAMPOO (O) (7,2 KM)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2007, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, Y PREVISIONES DE INVERSIÓN PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000731.)**
 - **EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: MARCILLA DE CAMPOS-OSORNO (O)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2007, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, Y PREVISIONES DE INVERSIÓN PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000732.)**
 - **EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: OSORNO-VILLAPROVEDO (O)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2007, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, Y PREVISIONES DE INVERSIÓN PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000733.)**
 - **EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: HERRERA DE PISUERGA-ALAR DEL REY (O)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2007, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, Y PREVISIONES DE INVERSIÓN PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000734.)**
 - **EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: VILLAPROVEDO-HERRERA (O)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2007, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, Y PREVISIONES DE INVERSIÓN PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000735.)**

- EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: ALAR DEL REY-PUEBLA DE SAN VICENTE (O)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2007, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, Y PREVISIONES DE INVERSIÓN PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000736.)
- EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: PALENCIA-FUENTES DE VALDEPERO (O) (9,0 KM)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2008, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, EN CONCRETO, EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000740.)
- EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: FUENTES DE VALDEPERO-AMUSCO (O) (9,5 KM)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2008, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, EN CONCRETO, EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000741.)
- EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: AMUSCO-FRÓMISTA (O) (9,5 KM)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2008, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, EN CONCRETO, EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000742.)
- EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: AGUILAR DE CAMPOO-AGUILAR DE CAMPOO(O) (8,1 KM)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2008, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, EN CONCRETO, EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000743.)
- EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: FRÓMISTA-MARCILLA DE CAMPOS (O) (10,3 KM)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2008, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, EN CONCRETO, EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000744.)
- EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: PUEBLA DE SAN VICENTE-AGUILAR DE CAMPOO (O) (7,2 KM)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2008, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, EN CONCRETO, EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000745.)
- EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: MARCILLA DE CAMPOS-OSORNO (O)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2008, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, EN CONCRETO, EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000746.)
- EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: OSORNO-VILLAPROVEDO (O)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2008, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, EN CONCRETO, EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000747.)

- **EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: HERRERA DE PISUERGA-ALAR DEL REY (O)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2008, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, EN CONCRETO, EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000748.)**
- **EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: VILLAPROVEDO-HERRERA (O)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2008, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, EN CONCRETO, EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000749.)**
- **EJECUCIÓN DEL PROYECTO «A-67 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A LA MESETA, TRAMO: ALAR DEL REY-PUEBLA DE SAN VICENTE (O)», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2008, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, EN CONCRETO, EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000750.)**

El señor **PRESIDENTE**: Recuperamos el orden del día con el punto número 6 del mismo, al que se le acumulan los puntos 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 y 27. Todos ellos son preguntas del señor Cosidó Gutiérrez en relación con la autovía A-67. Para la formulación de las preguntas tiene la palabra su autor, el señor Cosidó.

El señor **COSIDÓ GUTIÉRREZ**: Señor presidente, si no interpreto mal, entiendo que se acumulan las dos acumulaciones previas que teníamos y, por tanto, realizaré en una sola intervención, si no hay inconveniente, todas las preguntas relativas a la A-67, la autovía de Cantabria, tanto en la ejecución del año 2007 como en la ejecución del año 2008.

El señor **PRESIDENTE**: Se acumulan todas las preguntas que tienen que ver con la A-67. Después tiene usted otra pregunta en relación con la A-65.

El señor **COSIDÓ GUTIÉRREZ**: Sí, señor presidente, muchas gracias por la aclaración.

Permítame, señora secretaria de Estado, que con todo afecto le diga que no sé qué es mayor si el retraso que tienen las obras sobre las que le voy a preguntar o el retraso que acumula el ministerio en contestar a las preguntas que le formulo, porque todas estas, como bien sabe, son preguntas que se han formulado para recibir una respuesta por escrito. Son preguntas de carácter muy técnico y relativamente sencillo y, sin embargo, en algunos casos, y a pesar de que están formuladas en mayo de este año, es decir, hace ya más de seis meses, todavía sobre algunas de ellas ni siquiera he recibido la contestación por escrito. Esto no se lo digo con ánimo de reproche, sino como una primera reflexión.

La ministra de Fomento, doña Magdalena Álvarez, como usted sabrá bien, se ha comprometido dos veces a que la A-67, la autovía Palencia-Cantabria, estaría terminada antes de que finalizara el año 2008. Lo hizo a una pregunta de una diputada del Grupo Parlamentario Socialista en el año 2006 y lo volvió a hacer poco antes de las elecciones generales que hemos celebrado recientemente, donde también de manera muy fehaciente, como acostumbra la señora ministra, se reafirmó en su compromiso de que esta autovía estaría totalmente terminada antes de que finalizara el año 2008. Al margen de los datos que ya me ha aportado por escrito y los que me quiera aportar la secretaria de Estado de algunos de los tramos sobre los que aún no he recibido contestación, lo que más me interesa es saber si mantiene la secretaria de Estado el compromiso expresado por la ministra de terminar las obras de la autovía Palencia-Cantabria en su totalidad en el año 2008. Si no fuera así, me gustaría saber si la secretaria de Estado puede darme una fecha en la cual esta autovía estaría completamente terminada.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a la pregunta formulada tiene la palabra la señora Cruz Villalón.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, de las veintidós preguntas presentadas en relación a la A-67 creo que solo faltan tres por contestar. Desde luego, le mandaré la contestación a las tres que faltan sin ningún problema, pero vamos ahora al fondo de lo que usted ha planteado, que es la situación actual de la autovía Cantabria-meseta. Respecto a esta autovía, como usted sabe igual de bien que yo, porque probablemente será usuario de la misma, en este momento le podríamos mandar las certificaciones punto por punto de cada una de ellas. Ahora, en el conjunto de la autovía tenemos certificados unos 400 millones de euros y está ejecutado el 92 por ciento de la obra. Esta es la situación actual. Tenemos nueve tramos en servicio, porque se han puesto en servicio en el mes de noviembre los dos últimos tramos, que supongo que también los conocerá. Además, hay tres tramos que faltan, cuya previsión es que los pongamos en servicio en la primavera. Esto es por dos razones. Una por razones de continuidad

territorial, porque uno de ellos tiene el nivel de ejecución al 98 por ciento, lo que quiere decir que solo le falta ponerlo en servicio, pero los otros dos tienen un nivel de ejecución algo menor. En la medida en que no tiene sentido poner uno en servicio, porque no tiene continuidad con los otros, hay que poner los tres en servicio conjuntamente. Es una realidad. Ese tramo está prácticamente ultimado y, si tuviera autonomía, se podría poner en servicio, pero depende de los otros dos, que están algo más retrasados. ¿Cuál es la razón técnica fundamental que me han transmitido para que lo que no podamos poner en servicio en diciembre se retrase hasta la primavera? El frío y la forma de extender el aglomerado asfáltico. Me va a permitir que no entre en muchos detalles con respecto a estos temas de carácter técnico, pero, para que la obra tenga calidad suficiente, la extensión del aglomerado no puede hacerse en frío, según me dicen, pues eso supondría una serie de dificultades técnicas, quedaría —es la expresión que me transmiten— como cristalizado. Por eso no vamos a terminar la obra en diciembre, porque, al haberse echado el frío encima, no queremos una mala finalización de la misma. Esa es la razón por la cual vamos a poner en servicio los tres tramos en primavera. No sé qué es bueno o malo por lo que se refiere al tiempo, que llueva mucho, que llueva menos, que haga frío o que haga calor, pero cuando se den las condiciones adecuadas para que la capa asfáltica pueda ser extendida, podrán ponerse en servicio conjuntamente los tres tramos. Yo hablo de la primavera, pero no me atrevo —no debo— a hablar del mes. Le he comentado con toda claridad la situación que se ha producido; hay un tramo que podría entrar en servicio, pero carecería de sentido que lo hiciera, pues no tendría continuidad funcional si no se ponen en servicio los otros dos. Efectivamente, el tiempo de ejecución de la obra era muy justo y ha habido un momento en que se ha renunciado a la finalización de la obra en pro de su calidad.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de réplica tiene la palabra el señor Cosidó.

El señor **COSIDÓ GUTIÉRREZ**: En Palencia hace frío, eso es verdad; de hecho, yo tengo la garganta un poco estropeada porque realmente ahora estamos pasando unos días de verdadero frío. Si me lo permite la secretaria de Estado, excusas para no terminar una obra siempre hay; usted ha dado la del frío y yo le digo que es verdad, que en Palencia hace frío, pero en el diseño de la obra habría que haber previsto que en Palencia en invierno suele hacer frío. El delegado del Gobierno el otro día argumentaba que había habido un cambio de trazado en uno de los tramos, que es el que mayor retraso tiene, y eso está en los medios de comunicación. Insisto en que excusas siempre se pueden poner. Es más, la intervención de la ministra en el Pleno de la Cámara en el año 2006 pudo ser un error, incluso de buena voluntad, de premura por tratar de ejecutar una obra. A dos años vista comprometió una fecha, algo a lo que nadie le obligó, sino que fue una fecha que ella decidió poner voluntariamente, pero que en el año 2008, en plena

precampaña electoral, la ministra mantuviera ese compromiso, señora secretaria de Estado, fue una voluntad expresa de engañar al electorado. No se lo digo con gusto, pero creo que no tiene otra explicación, pues era evidente que esa obra en alguno de sus tramos era imposible que estuviera terminada en la fecha a la que la ministra se comprometió. Esto es algo que le digo a usted y que le diría a la señora ministra —incluso se lo diría a ella fuera de esta Cámara— y le pido que le transmita que debe una explicación, cuando menos a los palentinos y también a los cántabros, del porqué de este incumplimiento. En todo caso, me gustaría que me respondiera a dos cosas más. En primer lugar, hay cantidades importantes, un tramo de treinta y tantos millones de euros y otro de tres millones y pico, previstas en el presupuesto de 2009 y yo entiendo que esta obra se licitará en dicho año, es decir, que la totalidad de la obra se pagará en 2009. Y en segundo lugar, una curiosidad. Hay un tramo en los presupuestos del Estado, en el anexo de inversiones, el tramo Alar-Puebla de San Vicente, que...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Cosidó, su tiempo ha finalizado.

El señor **COSIDÓ GUTIÉRREZ**: Medio minuto para finalizar.

Hay una consignación de 1.647.000 euros para 5,8 kilómetros de autovía, es decir, es la autovía más barata que jamás se ha construido en el mundo. La pregunta es si se debe eso a un error o realmente estamos en un coste por kilómetro de autovía de poco más de 200.000 euros.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este debate tiene la palabra la señora Cruz.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, ¿se refería usted al tramo Puebla de San Vicente-Alar del Rey?

El señor **COSIDÓ GUTIÉRREZ**: Sí, Puebla de San Vicente-Alar del Rey.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): La información que yo tengo es que es un tramo de 5,8 kilómetros y un presupuesto total de 30,8 millones de euros.

El señor **COSIDÓ GUTIÉRREZ**: Pues en el anexo de inversiones —que yo le entregaré gustoso— aparecen 1.647,4 millones como coste total del tramo. Y si mira usted las anualidades, no sé si le aparecerán los 30 millones de euros, pero desde luego en este anexo no viene.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Entiendo que en el anexo de inversiones, la obra ejecutada con anterioridad va desapareciendo del volumen total. Esa es la información que yo tengo y creo que es la correcta. ¿Qué puede

pasar en el anexo de inversiones? Que las actuaciones que ya se han ejecutado hayan desaparecido del mismo; esa es la idea. Y la información que yo tengo es que estamos hablando de un presupuesto de obra en ese tramo, Puebla de San Vicente-Alar del Rey, de 30,8 millones de euros para una longitud de algo menos de 6 kilómetros, señorita. Algunos de los tramos están hechos por el método alemán que se paga al final, y algunas veces en los presupuestos de la dirección general aparece 700.000 euros u 800.000 euros, que corresponden a la asistencia técnica de seguimiento de la obra. Toda obra tiene una supervisión por parte del Ministerio de Fomento. El método alemán figura en el último año, y las cantidades son pequeñas porque solamente responden al trabajo de la dirección de obra que se contrata fuera.

Finalmente, señorita, yo creo que quien le tendría que dar una explicación a la ministra de Fomento somos nosotros; somos sus directores generales, sus secretarios de Estado, sus ingenieros, que le hemos dicho en algún momento, en un afán de posibilismo, que la obra estaría en 2008. Somos nosotros los que tenemos que darle explicaciones a la ministra de Fomento, porque en un deseo de posibilismo forzamos la maquinaria hasta el final.

— **EJECUCIÓN DEL PROYECTO AUTOVÍA A-65, PALENCIA-BENAVENTE (EI) (91,7 KM), DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2007, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, Y PREVISIONES DE INVERSIÓN PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000737.)**

— **EJECUCIÓN DEL PROYECTO A-65, PALENCIA-BENAVENTE (EI) (91,7 KM), DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2008, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, EN CONCRETO, EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000751.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 28 del orden del día, al que se le acumula el punto 29. Son dos preguntas en relación con la autovía A-65, Palencia-Benavente, del Grupo Parlamentario Popular. Para formularlas tiene la palabra su autor, el señor Cosidó.

El señor **COSIDÓ GUTIÉRREZ**: Intentaré ser más breve para no consumir demasiado tiempo.

La autovía A-65, de Palencia a Benavente, va camino de batir un récord. Es una de las autovías que más tiempo lleva consignada en los Presupuestos Generales del Estado sin

que se haya iniciado aún ninguno de sus tramos. Esta autovía estaba ya consignada en los Presupuestos Generales del Estado en los últimos años del Gobierno del Partido Popular. Han pasado cinco años de Gobierno del Partido Socialista y ahí seguimos con la autovía Palencia-Benavente como la eterna pendiente. Es verdad —como bien conocerá la secretaria de Estado— que ha tenido un impacto ambiental complicado. Es verdad que ha habido una opción de trazado que ha resultado muy controvertida y que ha generado protestas por parte de algunos de los alcaldes de Tierra de Campos, pero parece ser que todos los problemas técnicos han sido felizmente resueltos. Según una información que me ha llegado con posterioridad a que yo hubiera transformado la pregunta relativa al año 2008 en pregunta oral —entiendo que en el año 2007 no hubo ejecución presupuestaria en relación con esta autovía—, parece ser que en el primer semestre del año está comprometido algo más de un millón de euros del 1.500.000 euros que estaba presupuestado en el presupuesto de 2008. La pregunta que se hacen muchos palentinos es cuándo tiene el Gobierno voluntad de licitar el inicio de las obras de la autovía Palencia-Benavente en su tramo palentino.

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

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Esa respuesta hasta se la puedo dar. Para mí este año es 2009 porque yo ya tengo la cabeza puesta en 2009 desde el mes de septiembre. ¿Cuál es la situación? Usted ha hecho referencia al anterior Gobierno, como usted verá yo no hago muchas. En 2004 esta autovía tenía el estudio informativo pendiente; esa fue la situación que nos encontramos. Efectivamente, como S.S. bien conoce, ha tenido una serie de avatares y de problemas que se han ido solucionando. Finalmente se aprobó ya el estudio informativo en la anterior legislatura, en el año 2007. Nosotros hemos hecho el encargo de la redacción en 2008 de los tres proyectos en los que se divide esta actuación: Palencia-Ampudia, Ampudia-Villafrechós y Villafrechós-conexión con la A-6. Nuestra previsión para los presupuestos para 2009 es licitar las obras de Palencia-Ampudia que es el proyecto que está más avanzado, ya que tenemos suficientes garantías para saber —así está recogido en los presupuestos— que en el momento en que esté supervisado el tramo Palencia-Ampudia se licitarán las obras en 2009.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Cosidó, si tiene algo que añadir.

El señor **COSIDÓ GUTIÉRREZ**: De manera muy breve, quiero decirle que nuevamente en el anexo de inversiones que se nos ha facilitado, salvo la torpeza de este diputado que no haya encontrado la obra, únicamente figura una partida dedicada al proyecto, de un millón y medio de euros. Por tanto, salvo que lo hayan hecho a través de alguna otra sociedad o de algún otro

ente —a veces ocurre que a uno se le pueda escapar—, sinceramente veo complejo que en el año 2009 se vaya a licitar la obra cuando no hay consignación presupuestaria para hacerlo, aunque también es verdad que por los datos que me facilitan de ejecución muchas veces las desviaciones entre lo que se presupuesta y lo que se ejecuta son notables al cabo del año.

Si me lo permite el señor presidente, quisiera instarle a que esa obra se licite en el menor plazo posible porque es una obra vital para el desarrollo económico de una parte muy importante de la provincia, de Tierra de Campos y probablemente desde los sectores sociales y empresariales sea una de las obras que con más insistencia se nos viene reclamando a las distintas administraciones y a los poderes públicos.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cruz.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Puedo afirmar, porque comparecí no hace mucho para hablar sobre este mismo tema en el Senado y lo estuve reiterando, que tengo la seguridad de que figura en el presupuesto de 2009, posiblemente con una partida pequeña. **(El señor Cosidó Gutiérrez hace gestos negativos.)** Yo le buscaré el epígrafe en el que se encuentra. De hecho le diré una cosa, aunque es un poco tarde. Cuando estaba repasando su pregunta ví que había unas partidas en el estudio informativo. Su primera pregunta se refería a los recursos del estudio informativo en 2007, qué se ha ejecutado. Mi primera respuesta es decirle que como el estudio informativo se aprobó con anterioridad, algunas veces aparecen esas cantidades que quedan como reasignada en la redacción de los proyectos, eso ha pasado. Luego aparecen los tres PC en los presupuestos de 2008 y 2009. Le digo con absoluta seguridad que tiene que haber una partida donde aparezca entre paréntesis una O y en cualquier caso es compromiso del Gobierno que se van a iniciar las obras en Palencia-Ampudia en el momento que finalice la realización del proyecto. Señoría, ha habido otras preguntas de ejecución en las que se está redactando el proyecto y no me he comprometido en la licitación de las obras en 2009. Paso a paso, nosotros nos vamos comprometiendo. Permítanos que nos comprometamos paso a paso porque es la única manera de que nosotros podamos ir cumpliendo nuestros compromisos y los avatares que tengan las tramitaciones administrativas, ambientales y la propia ejecución de las obras no se vuelvan contra nosotros.

— **EJECUCIÓN DEL PROYECTO «ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL EN CASTILLA Y LEÓN», DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2007, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, INVERSIÓN DE REPOSICIÓN EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTI-**

NADOS AL USO GENERAL, Y PREVISIONES DE INVERSIÓN PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 180/000738.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 30 del orden del día: Pregunta del Grupo Parlamentario Popular en relación con las actuaciones de seguridad vial en Castilla y León. Para formular la pregunta tiene la palabra su autor, el señor Cosidó Gutiérrez.

El señor **COSIDÓ GUTIÉRREZ**: Esta, si no estoy equivocado, es una de las preguntas no respondidas. La verdad es que estamos hablando de una cantidad ciertamente limitada, estamos hablando de 899.000 euros, pero dada la materia a la que va dedicada esta cantidad me parecía que era importante cuando menos formularla. Le pregunto con toda brevedad, señora secretaria de Estado, en qué grado se ha ejecutado este crédito, 899.000 euros, y si me puede detallar —sin mucho detalle dada la hora que es— a qué actuaciones concretas se han dedicado.

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

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): En respuesta a la pregunta que ha formulado, la partida presupuestaria para seguridad vial en el conjunto de Castilla y León se elevaba en 2007, que es lo que usted preguntaba, a 26,45 millones de euros. En relación con Palencia yo tengo la cifra redondeada a 090 y usted habla de 899.000 euros; da igual. Los pagos certificados en la provincia de Palencia en 2007 se elevan a 3.246.000 euros, pero que en el caso de las obras no desglosamos. Lo que no tengo aquí, señoría, y le pido a mi gabinete que tome nota para que le enviemos la información por escrito, es en qué hemos invertido este volumen de obra. Algunas veces en los presupuestos y en algunas enmiendas hay interés en que se desglosen las partidas presupuestarias del presupuesto de seguridad vial o de conservación y realmente nosotros no somos muy partidarios de hacerlo porque son unas cantidades que se toman en conjunto. Hay una previsión inicial en función los kilómetros de red que hay en la provincia, como digo es una primera previsión. Pero en este caso sí le puedo contestar desde un punto de vista positivo: de la previsión inicial que usted dice que son 899.000 euros —coincide con el 090 que yo tengo en mis notas— finalmente lo que se ha pagado en 2007 han sido 3.246.000 euros. Si S.S. tiene interés en que le desglose el contenido de esas actuaciones no tenemos inconveniente en pedírselo a la demarcación.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Cruz.

Señor Cosidó.

El señor **COSIDÓ GUTIÉRREZ**: Si pudieran hacerme llegar por escrito ese desglose estaría muy agradecido.

No contestan ustedes ni las buenas noticias, es decir que está muy bien que haya ejecutado mucho más de lo presupuestado pero no estaría de más que por lo menos nos contestaran.

Quiero decirle como última reflexión que en Palencia no estamos participando de una tendencia general que se observa en el conjunto de España de una reducción importante —de la cual nos congratulamos enormemente— del número de accidentes y especialmente del número de víctimas mortales en la carretera. Lamentablemente la tendencia en Palencia no ha acompañado ese descenso, en el último año incluso estamos ya en una cifra de muertes en carretera en accidentes de tráfico igual a la del año anterior cuando aún no ha terminado y por tanto me parece que el esfuerzo que hagamos en esta materia de seguridad vial, máxime con el esfuerzo que estamos pidiendo a los ciudadanos en cuanto a mayor responsabilidad en el uso de los vehículos, será un dinero muy bien invertido. Así que si pudieran aumentar algo estas cantidades, serán muy bienvenidas.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cruz.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Intervendré también muy brevemente.

Este Gobierno ha hecho un gran esfuerzo desde los presupuestos de 2005 incrementando las partidas presupuestarias que se están invirtiendo en seguridad vial y en conservación y refuerzo de firme, algo que no inauguramos pero en lo que tenemos unos volúmenes de inversión altos. Podemos decir que en estos momentos el objetivo de la Unión Europea de que en 2010 se redujera a la mitad la mortalidad en las carreteras de la Red General del Estado de las que yo estoy hablando se ha conseguido ya en octubre de 2008. Por supuesto que aquí intervienen muchos factores: la responsabilidad de los conductores, las medidas de tráfico y en alguna medida también las medidas que en materia de conservación, barreras, túneles, etcétera, realiza el Ministerio de Fomento. En cualquier caso, nunca nos quedaremos satisfechos porque todavía sigue habiendo muchas personas que fallecen en las carreteras.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Cruz.

— **EJECUCIÓN DEL PROYECTO LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD VALLADOLID-BURGOS, DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2008, CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO, DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES, INVERSIÓN NUEVA EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL, EN CONCRETO, EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/000739.)**

El señor **PRESIDENTE**: Punto 31 del orden del día. Pregunta del Grupo Parlamentario Popular en relación con la línea de alta velocidad Valladolid-Burgos. Para

formular la pregunta tiene la palabra su autor, el señor Cosidó Gutiérrez.

El señor **COSIDÓ GUTIÉRREZ**: Por la contestación que me han dado a esta pregunta deduje que había cometido un error en su formulación, en tanto que esta línea sería ejecutada por ADIF y no directamente por la secretaría de Estado, por el Ministerio de Fomento, como suele ser habitual en la ejecución de obras de líneas de alta velocidad. Entre las líneas que en una primera fase de proyecto lleva el Ministerio de Fomento, las que después se adjudican a ADIF, las que terminan en Seitsa o, en el caso de Palencia, el tramo que tendrá que ejecutar la Sociedad Palencia Alta Velocidad, realmente los proyectos aparecen y desaparecen de los sitios y a veces es fácil cometer este tipo de errores. Ya sé que no es el tema de la pregunta, pero a veces me he preguntado cuál es el criterio para que la línea Palencia-Cantabria la haga Seitsa, la línea Valladolid-País Vasco la haga ADIF y tengamos algún proyecto todavía en manos del ministerio; es decir, me pregunto si hay alguna lógica que se me escapa para asignar a uno u otro organismo la ejecución. En todo caso, y yendo a la pregunta concreta, me contestan que la pregunta es errónea y no dan un solo dato, como si ADIF no estuviera haciendo nada y, si no me equivoco, además ADIF depende directamente de ustedes. Le agradecería que pudiera darme, además de mostrarme mi error, alguna información sobre cuál es el estado de ejecución de esta línea en el tramo Valladolid-Burgos.

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

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Ya es un poco tarde, pero le contaré una anécdota. A los pocos meses de estar en el ministerio, en el que el primer año ocupé el puesto de directora general de Planificación —yo no procedo del mundo de la obra pública—, pregunté al director de Ferrocarriles si me podía aclarar qué líneas tiene quién. No le voy a dar la respuesta que me dio. Nosotros hicimos una reestructuración y una reordenación de las líneas y luego se creó Seitsa a finales de 2005. De forma general, le puedo dar esa explicación. Ahora la tengo claro, pero al cabo de unos meses de estar allí todavía no la tenía. La Dirección General de Ferrocarriles es el órgano responsable de la planificación de toda la red de ferrocarriles del Estado y es la que realiza los estudios informativos, la que somete a información pública, la que tiene relaciones con las otras administraciones. Según los casos, pero normalmente cuando ha aprobado el estudio informativo y es ADIF el que lo va a ejecutar, ya le hacemos la encomienda de gestión; de hecho, el estudio informativo se aprobó en septiembre de 2006 y ya se le hizo la encomienda de gestión —que así lo denominamos nosotros— en diciembre de 2006. A partir de ahí fue ya responsable de la redacción de proyectos y ejecución de las obras. Hay unas líneas. Primero, nosotros hemos unificado lo que

tenía encargado ADIF, que no tenía líneas completas; hemos reordenado el mapa de lo que hace ADIF y cuando ha entrado Seitsa recibe ya el proyecto para ser licitado por parte de la dirección general. La parte administrativa en su conjunto la hace la Dirección General de Ferrocarriles. En el caso de ADIF, en el momento en que está el estudio informativo aprobado, inicia ya redacción de proyectos, licitación y ejecución de obras y, en el caso de Seitsa, a la fecha de hoy, lo que tiene es el encargo de la licitación de la obra, pero la dirección general le pone el proyecto supervisado encima de la mesa.

Como quería que le diera buenas noticias, le diré que no van mal. Ahora mismo ADIF ha licitado ya dos tramos. Algunos tramos están a caballo, pero concretamente hay tres tramos que discurren íntegramente por la provincia de Palencia, que son casi 40 kilómetros de longitud y con un importe en torno a los 230 millones de euros, que se prevén que se licitarán en este mes de diciembre de 2008, aparte de los tramos anteriores que se han ido ya licitando. Como S.S. conoce, todavía tenemos que llegar a acuerdos en la integración ferroviaria en la ciudad de Palencia. Finalmente, hay un cuarto elemento —no sé si en discordia—, que son las sociedades de integración en las ciudades, en las que está el ministerio, por una parte, la Secretaría de Estado de Planificación —no la de Infraestructuras—, ADIF, la comunidad autónoma y el ayuntamiento, habitualmente. Efectivamente, es una situación compleja, pero esas son todas las administraciones que participamos en la construcción de la línea.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Cosidó.

El señor **COSIDÓ GUTIÉRREZ**: Señora secretaria de Estado, esta pregunta se la hacía con cierta tranquilidad porque para ir de Madrid a Valladolid y al País Vasco no queda más remedio que pasar por Palencia y, aunque solo sea por las alianzas parlamentarias de las que dependen ustedes, seguro que esta línea va a tener un impulso muy importante.

Si me permite, le plantearé dos cuestiones para satisfacer mi curiosidad a estas horas de la noche. La primera es ¿usted cree que el tren va a parar? Va a pasar, con seguridad, eso lo tengo claro, pero ¿usted cree que en esta línea con-

creta el tren parará en la provincia de Palencia o simplemente lo veremos pasar muy rápido? Y la segunda pregunta es ¿significa esto que ustedes han abandonado esa idea plasmada en el Plan de Infraestructuras que aprobaron al inicio de la anterior legislatura, en la que sustituían la alta velocidad por las altas prestaciones, cuyos trenes discurrían por las mismas líneas que el resto de trenes, incluyendo las mercancías, o mantienen que al menos en esta línea va a haber dos vías diferentes, una para mercancías y trenes regionales o convencionales y una vía específica para alta velocidad, que sea alta velocidad de verdad?

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cruz.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, Palencia es clave para llegar al País Vasco, a León y a Asturias; por tanto, el tren parará en Palencia, con seguridad, en las dos líneas. Estoy viendo la imagen, el nudo de Venta de Baños, en la conexión del Valladolid-Palencia-León, efectivamente, es un tramo complejo, que todavía no se ha licitado.

Si quiere S.S., entramos por enésima vez en el debate entre las altas prestaciones y la alta velocidad. Yo creo que no tienen que tener ninguna reserva sobre lo que planteamos en el Plan de Infraestructuras, las características de línea de alta velocidad, que también mantienen las prestaciones para el tráfico de mercancías, para la compatibilidad de los mismos en esta línea. Además, es una decisión de Gobierno compartida con los territorios por los que pasa. Me consta la necesidad de tener esa línea compartida para mercancías y para viajeros, y las características de la línea así lo permiten.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, a estas horas de la tarde noche, hemos analizado y debatido los 71 puntos que estaban recogidos en el orden del día. Solo nos queda agradecer a la señora Cruz Villalón su resistencia, su capacidad y la mucha información que nos ha dejado esta tarde en el Congreso de los Diputados.

Se levanta la sesión.

Eran las ocho y cuarenta minutos de la noche..

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.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

