



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 380

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. DON SALVADOR DE LA ENCINA ORTEGA

Sesión núm. 20

celebrada el miércoles 30 de septiembre de 2009

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- Del diputado don José Joaquín Martínez Sieso, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre incidentes ferroviarios producidos desde la puesta en funcionamiento de los trenes Alvia en Cantabria, así como medidas para evitarlos y medidas para mejorar la seguridad de dicho tráfico ferroviario (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/038516). (Número de expediente 181/001608.) 7
- Del diputado don Francisco Xesús Jorquera Caselas, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre balance que realiza el Ministerio en materia de salvamento marítimo cuando en 48 horas, el 06 y 08/09/2009, se hundieron dos pesqueros gallegos en apenas unos minutos: «Nosa Cantiga» y «Hermanos Landrove». (Número de expediente 181/001974.) 8

	Página
Del diputado don Pere Macias Arau, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre nivel de cumplimiento del Plan Estratégico de Renfe Operadora en el ejercicio 2008. (Número de expediente 181/001927.)	10
Del diputado don José Ignacio Landaluce Calleja, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:	
— Previsión del Gobierno para la mejora del ferrocarril del tramo de la estación intermodal de San Roque y las industrias del polo químico de la bahía de Algeciras. (Número de expediente 181/000268.)	12
— Previsión del Gobierno para la mejora del ferrocarril del ramal de Isla Verde en el puerto de Algeciras. (Número de expediente 181/000269.)	12
— Causas por las que el puerto de Algeciras (Cádiz) es el que menos crece en actividad de entre todos los puertos de la Unión Europea en el año 2007. (Número de expediente 181/000319.) .	12
— Coste total para la conexión férrea de los grandes centros de trabajo del Campo de Gibraltar instalados en el arco de la Bahía de Algeciras (Cádiz). (Número de expediente 181/000423.) .	14
— Fecha prevista para la entrada en funcionamiento de la conexión férrea de los grandes centros de trabajo del Campo de Gibraltar instalados en el arco de la Bahía de Algeciras (Cádiz). (Número de expediente 181/000424.)	15
— Partida económica que se prevé incluir en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2009 para llevar a cabo la conexión férrea de los grandes centros de trabajo del Campo de Gibraltar instalados en el arco de la Bahía de Algeciras (Cádiz). (Número de expediente 181/000425.)	15
— Trámites realizados para llevar a cabo la conexión férrea de los grandes centros de trabajo del Campo de Gibraltar instalados en el arco de la Bahía de Algeciras (Cádiz). (Número de expediente 181/000426.)	15
— Previsiones para llevar a cabo la conexión férrea de los grandes centros de trabajo del Campo de Gibraltar instalados en el arco de la Bahía de Algeciras (Cádiz). (Número de expediente 181/000427.)	15
— Conocimiento de la situación de abandono de la estación de ferrocarril de Algeciras (Cádiz). (Número de expediente 181/000476.)	16
— Previsiones del Ministerio de Fomento para la recalificación de la categoría de la estación de ferrocarril de Algeciras (Cádiz). (Número de expediente 181/000477.)	16
Del diputado don Jaime Reinares Fernández, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:	
— Situación del expediente del proyecto de duplicación de la calzada de la calle Nicolás Soria en Oviedo por debajo de las vías del ferrocarril (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/35133). (Número de expediente 181/001191.) ..	18
— Situación del expediente relativo al proyecto de los accesos al oeste en Oviedo, también denominado Ronda Norte (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/35134). (Número de expediente 181/001192.)	18
— Medidas a adoptar para compensar al municipio de Lena (Asturias) por las pérdidas que le pudiera ocasionar el traslado de pago del peaje de la autopista del Huerna (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/40607). (Número de expediente 181/001193.)	21
Del diputado don José Joaquín Martínez Sieso y de la diputada doña Ana María Madrazo Díaz, del Grupo Popular en el Congreso, sobre plazo y presupuesto previsto por el Gobierno para solucionar el problema de las vías de FEVE a su paso por Torrelavega (Cantabria) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/18273). (Número de expediente 181/001629.)	22

De la diputada doña Ana María Madrazo Díaz y don José Joaquín Martínez Sieso, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre calendario de ejecución previsto por el Gobierno para la conexión de alta velocidad entre Santander y Valladolid y fechas previstas para el inicio de las obras en sus diferentes tramos (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/14974). (Número de expediente 181/001630.)	25
Del diputado don Miguel Ignacio Peralta Viñes, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:	
— Actuaciones previstas para la mejora de la vía férrea Alcoy-Xátiva (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/18284). (Número de expediente 181/001706.)	27
— Plazo de terminación de las obras de la autopista A-7 en su tramo de la variante de Alcoy (Alicante) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/18285). (Número de expediente 181/001707.)	29
— Actuaciones previstas para adecuar la travesía de la carretera N-340 a su paso por Alcoy (Alicante) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/18286). (Número de expediente 181/001708.)	29
De la diputada doña Celia Villalobos Talero y otros, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre conocimiento por el Ministerio de Fomento de la reducción de las dotaciones de personal y maquinaria en las obras de la autopista de peaje AP-46 Málaga-Las Pedrizas (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/54965). (Número de expediente 181/001972.)	30
Del diputado don Celso Luis Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:	
— Fecha prevista para el inicio de las obras de ejecución de la línea de alta velocidad entre Lubián y Ourense. (Número de expediente 181/000013.)	32
— Situación de la integración ferroviaria de la alta velocidad en la ciudad de Ourense. (Número de expediente 181/000972.)	32
— Situación del proyecto de autovía entre Ourense y Ponferrada (León). (Número de expediente 181/001308.)	34
Del diputado don Sebastián Quirós Pulgar, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre:	
— Situación de la actuación del tramo Linares-Ibros de la autovía A-32 Bailén-Albacete, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000517.) ...	36
— Situación de la actuación Ibros-Úbeda del tramo de la autovía A-32 Bailén-Albacete, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000518.) ...	36
— Situación de la actuación Úbeda-Torreperogil del tramo de la autovía A-32 Bailén-Albacete, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000519.)	36
— Situación de la actuación Torreperogil-Villacarrillo del tramo de la autovía A-32 Bailén-Albacete, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000520.)	36
— Situación de la actuación Villacarrillo-Villanueva del Arzobispo del tramo de la autovía A-32 Bailén-Albacete, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000521.)	36
— Situación de la actuación Villanueva del Arzobispo-límite provincial Jaén-Albacete del tramo de la autovía A-32 Bailén-Albacete, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000522.)	36

	Página
— Situación de la actuación en la nueva autovía Badajoz-Córdoba-Granada, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000523.)	36
— Situación de la actuación de adecuación, reforma y conservación de la autovía A-4, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000524.) .	36
— Situación de la actuación de la construcción de una nueva calzada en la autovía A-4 a su paso por Despeñaperros, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000525.)	36
— Situación de las actuaciones de mejora en la Red Nacional de Carreteras de la provincia de Jaén, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000526.)	36
— Situación de la actuación de la construcción de vías de servicio en la variante de Úbeda, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000527.) .	36
— Situación de la actuación de acondicionamiento de la travesía de Villanueva del Arzobispo, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000528.)	37
— Situación de la actuación de las mejoras de trazado en determinados tramos de la autovía A-4, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000529.)	37
— Situación de la actuación de mejora en el equipamiento del túnel de Despeñaperros, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000530.) . .	37
— Situación de la actuación de construcción de aparcamientos para la mejora de la gestión de calidad invernal en la autovía A-4, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000531.)	37
— Situación de las actuaciones de refuerzo de firme en la autovía A-44, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000532.)	37
— Situación de la actuación de mejoras en el equipamiento del túnel de la Cerradura (A-44), recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000533.)	37
— Situación de la actuación del tramo Jaén-Grañena de la línea ferroviaria de altas prestaciones Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000534.)	37
— Situación de la actuación del tramo Casas de Torrubia-Linares de la línea ferroviaria de altas prestaciones Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000535.)	37
— Situación de la actuación del tramo Grañena-Casas de Torrubia de la línea ferroviaria de altas prestaciones Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000536.)	37
— Situación de la actuación del tramo Linares-Vadollano de la línea ferroviaria de altas prestaciones Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén, recogida en el Programa de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000537.)	37
— Situación de la actuación del tramo Vadollano-Santa Cruz de Mudela de la línea ferroviaria de altas prestaciones Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000538.)	37
— Situación de la actuación en la línea ferroviaria de altas prestaciones Jaén-Córdoba, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000539.) . .	37
— Situación de la actuación de mejora en la infraestructura de la línea ferroviaria convencional Linares/Saeza-Granada, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000540.)	37

	Página
— Situación del estudio de Integración urbana del ferrocarril en Jaén capital, recogido en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000541.)	37
— Situación de las otras actuaciones de mantenimiento de la red convencional ferroviaria, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000542.)	37
— Situación de la actuación de mejora de los servicios ferroviarios en la provincia de Jaén hacia Madrid, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000543.)	37
— Situación de la actuación de mejora de los servicios ferroviarios en la provincia de Jaén hacia Andalucía, recogida en el Programa de Medidas de Activación Jaén XXI. (Número de expediente 181/000544.)	37
Del diputado don Pere Macias i Arau, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre nivel de cumplimiento del Plan estratégico de ADIF en el ejercicio 2008. (Número de expediente 181/001926.)	42
— Del diputado don Francisco Xesús Jorquera Caselas, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre disposición del Ministerio de Fomento-ADIF a ceder, sin coste alguno, a la Universidad de A Coruña, la superficie que ocupa un talud de 2.425,81 metros cuadrados cerca del apeadero de Elviña a fin de que la Universidad pueda construir un vial paralelo al ferrocarril para mejorar la accesibilidad del transporte público y potenciar la intermodalidad de la estación de Elviña. (Número de expediente 181/001976.)	43
Del diputado don Carlos Manuel Cotillas López, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre inversión por el Ministerio de Fomento de la cantidad de 1.000 miles de euros que figura en la Ley de Presupuestos Generales para el año 2009 para llevar a cabo el proyecto de Enlace Intrarregional Alcázar de San Juan-Tomelloso-Argamasilla de Alba-Manzanares. (Número de expediente 181/001978.)	45
De la diputada doña María de la Concepción Santa Ana Fernández, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre adjudicación y ejecución del control integral y equipamiento de los túneles de Cantalobos, Calaceite y El Gato ubicados en el tramo de la A-7 Almuñécar (La Herradura)-Almuñécar (Taramay). (Número de expediente 181/001979.)	47
De la diputada doña María José Solana Barras, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:	
— Fecha prevista por el Ministerio de Fomento para la conexión ferroviaria de Badajoz con Madrid y con Portugal, cumpliendo los compromisos con la Unión Europea. (Número de expediente 181/001980.)	50
— Fecha en la que se prevé que se puede garantizar la puesta en servicio de la nueva estación ferroviaria de Granada. (Número de expediente 181/001982.)	52
— Fecha en la que se prevé que se puede garantizar la puesta en servicio de la línea AVE con destino Granada. (Número de expediente 181/001983.)	52
Del diputado don Carlos González Serna, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre:	
— Previsiones acerca de incluir el Corredor del Mediterráneo en la próxima revisión del Plan Estratégico de Infraestructuras. (Número de expediente 181/001284.)	55
— La situación en la que se encuentran las obras del AVE Madrid-Castilla La Mancha-Comunitat Valenciana y Murcia. (Número de expediente 181/000078.)	57
De los diputados don Luis Tudanca Fernández y doña María del Mar Arnáiz García, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre provisiones de ejecución del proyecto para la construcción de la alta velocidad entre Valladolid y Burgos. (Número de expediente 181/001405.)	58

Se abre la sesión a las cuatro y diez minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a comenzar la Comisión de Fomento y le gustaría a la Mesa y a esta Presidencia antes de comenzar y dar la palabra y la bienvenida a la secretaria de Estado de Transportes, doña Concepción Gutiérrez, clarificar el complejo y abultado orden del día que tenemos para hoy, porque en la transmisión de un correo ha habido alguna falta de información que me gustaría brevemente clarificar y que supone alguna pequeña modificación respecto a lo que tienen ustedes en el orden del día aprobado desde la semana pasada.

La sesión se va a iniciar con un primer bloque de tres preguntas orales dirigidas a la secretaria de Estado de Transportes, que son las formuladas en su día por el señor Martínez Sieso, por don Pere Macias y por el señor Jorquera. De estas tres, la número 2 pasa a número 3 y la 3 pasa a número 2, porque el señor Macias está ahora mismo en una reunión y nos ha pedido algo más de tiempo. Por tanto, se formulará en primer lugar la del señor Martínez Sieso en unos minutos, luego, y le doy el aviso para que esté preparado, la del señor Jorquera y en tercer lugar la del señor Macias. Con ello se habrá concluido el primer bloque de preguntas relativas o formuladas a la secretaria de Estado de Transportes.

En segundo lugar, entraremos a las preguntas que ha de responder el Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, don Víctor Morlán, y en este bloque de preguntas se produce un cambio, también justificado y solicitado por el portavoz del Grupo Popular señor Ayala, porque el señor Landaluce tiene que intervenir en otra Comisión a las cinco y media y las preguntas, por tanto, del señor Landaluce número 13, 14 y 15, que van muchas de ellas acumuladas en esas tres preguntas, pasan a ser preguntas número 4, 5 y 6. Por tanto, del segundo bloque de preguntas, que responderá don Víctor Morlán, secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, tendrán todas el mismo orden, excepto la número 13, 14 y 15 del señor Landaluce, que pasan a ser 4, 5 y 6.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** 14, 15, 16, 17 y 18.

El señor **PRESIDENTE:** No, estamos hablando sobre el impreso precisamente que ha producido esta distorsión, del que les voy a dar copia ahora a todos y que ayer habíamos quedado que se remitiría, pero ha habido algún problema en el correo que ha hecho que no les llegue, por tanto, estamos refiriéndonos a la ordenación de los bloques planteada ayer por la tarde, por la que se reajustaron.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Ahí solo figuran como números no cada una aunque luego se acumulen sino ya las acumuladas. Es decir, que cuando usted me está diciendo la 13 ya a su vez lleva la antigua 14, 15 y 16.

El señor **PRESIDENTE:** Efectivamente. Ahora se hará copia y se le entregará a cada grupo parlamentario para que tengan claro este nuevo orden del día, que solo tiene un cambio numérico pero que ha producido esta pequeña disfuncionalidad. En síntesis los cambios son que la pregunta 3 pasa a 2, la 2 a 3 y las preguntas de este orden del día 12, 13 y 14 pasan a ser 4, 5 y 6.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** No sabemos si en esa nota las preguntas del señor Delgado Arce, que tenía dos unidas y una separada, que era la antigua 53, pudieran también no tratarse acumuladas sino sucesivas, porque si tiene dos y luego de la 12 pasa a la 53.

El señor **PRESIDENTE:** La del señor Delgado tiene, por una parte, según este orden del día que ahora van a tener, que es el que se hizo ayer definitivo, la número 11, que acumula la 181/13 y 181/972, que se formulan conjuntamente, que son los puntos 11.º y 12.º del anterior orden del día, que es el que tienen ustedes. ¿De acuerdo señor Delgado?

El señor **DELGADO ARCE:** ¿Y a continuación la 53?

El señor **PRESIDENTE:** A continuación venían las del señor Landaluce, que se cambian a números 4, 5 y 6, y posteriormente la que estaba aquí como 53.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** ¿Se pueden tramitar sucesivamente?

El señor **PRESIDENTE:** Sí, lo haremos así para que no tenga que estar usted yendo y viniendo; si SS.SS. no tienen inconveniente, lo hacemos así. Por tanto, yo creo que a pesar de que al que no tenga el orden del día le resulte complejo, a esta Mesa le resulta clarificador el orden que tenemos y sin más vamos a dar comienzo, recordando una cuestión que parece importante. Ya que la Mesa con los portavoces en su día, cuando acordaron esta Comisión, hicimos un ejercicio de intentar introducir el mayor número de preguntas teniendo en cuenta que vamos a tener una sesión muy larga y se llegaron a aprobar 63 preguntas, que se han acumulado en 25, después de que hubiera una del Grupo Popular que ha habido que retirar porque no era de esta Comisión, les dije a todos los portavoces y a la Mesa que íbamos a intentar ser, sin que a esta Presidencia le guste ser muy estricto en el control horario, ciertamente restrictivos porque nos pueden dar las tantas. Les ruego, por favor, para no estar llamando al orden, que tengan presente SS.SS. que son cinco minutos de intervención, que pueden distribuir en dos partes, como quieran ustedes, o en una, pero a partir de ahí les tendré que estar llamando al orden. En aquellas preguntas acumuladas seremos un poco más flexibles porque se han acumulado hasta catorce preguntas en una sola y en otros casos se

han acumulado seis y siete. En el resto, las que son solo una pregunta, por favor, cinco minutos.

PREGUNTAS:

— **DEL DIPUTADO DON JOSÉ JOAQUÍN MARTÍNEZ SIESO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE INCIDENTES FERROVIARIOS PRODUCIDOS DESDE LA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE LOS TRENES ALVIA EN CANTABRIA, ASÍ COMO MEDIDAS PARA EVITARLOS Y MEDIDAS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DE DICHO TRÁFICO FERROVIARIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/038516). (Número de expediente 181/001608.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pido disculpas a la secretaria de Estado por esta pequeña modificación al comienzo de la Comisión y sin más le damos la palabra a doña Concepción Gutiérrez para que formule la primera pregunta. perdón, al diputado señor Martínez Sieso, para que responda la secretaria de Estado, sobre los trenes Alvia en Cantabria. Señor Martínez Sieso, tiene la palabra.

El señor **MARTÍNEZ SIESO**: Efectivamente, el controlador no soy yo, el controlador es la secretaria de Estado, cuya presencia esta tarde aquí agradezco para contestar a las preguntas que aparecen en el orden del día, en primer lugar la que se refiere a los incidentes ferroviarios producidos desde la puesta en funcionamiento de los trenes Alvia en Cantabria en diciembre de 2007, así como a las medidas para evitarlos y para mejorar la seguridad de dicho tráfico ferroviario, que procede de una pregunta escrita y no contestada en su tiempo de acuerdo con el Reglamento.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene a continuación la palabra la secretaria de Estado de Transportes.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): En primer lugar para contestar a esta pregunta debo recordar que el servicio al que usted hace referencia comenzó a prestarse el 23 de diciembre de 2007 y lo hace sobre vía de alta velocidad y vía convencional. Eso ha supuesto una mejora evidente de la prestación del servicio sobre todo en reducción de tiempo, una hora y cinco minutos menos que la prestación anterior, han aumentado las frecuencias y por supuesto el número de plazas disponibles. Yendo directamente al objeto de su pregunta, sobre el número de incidencias y el conjunto de cuestiones que plantea, le puedo decir que el número de circulaciones realizadas en total hasta el 31 de agosto desde el principio de la puesta en servicio fue de 2.270 —con un número de

viajeros transportados de 437.053— cuyo índice de puntualidad ha sido del 88,8 por ciento, y el índice de satisfacción por parte de los ciudadanos que lo han utilizado, del 7,41.

Las incidencias suponen un 11,2 por ciento de las circulaciones antes mencionadas y han afectado al 2,5 por ciento de los viajeros que antes he mencionado. Efectivamente, se producen fundamentalmente en los primeros meses de puesta en servicio de esta nueva prestación. Las causas por las que usted pregunta fueron, un grupo de ellas, causadas por la adaptación de los vehículos al nuevo servicio; como sabe, los nuevos trenes tienen un período de adaptación y ello provoca siempre un volumen importante de incidencias. También fueron debidas a la programación de los vehículos, de la tripulación y cruces con otros trenes. Otras fueron ocasionadas por necesidades de enlaces con viajeros de otros trenes y también por causas climatológicas. Otro número importante se produce por la utilización de la infraestructura convencional, como usted sabe.

Las acciones llevadas a cabo se centran fundamentalmente en una actuación coordinada entre Renfe y ADIF, primero con un plan integral de mejora de la fiabilidad de los nuevos trenes, del modelo S-130, que usted conoce, para adaptarlo a las calidades de la propia vía. Este plan está siendo supervisado entre Renfe, Talgo y Bombardier, que son los fabricantes. Igualmente, existe un plan de mejora de fiabilidad de las instalaciones, sobre todo de las infraestructuras en la parte de la línea convencional, porque, como sabe, en la parte de la infraestructura de alta velocidad la fiabilidad es total —sin embargo los fallos se producen en la parte de la vía convencional— y a través de un seguimiento exhaustivo de todas las condiciones de explotación de esta línea. Debo comentarle que por supuesto ninguno de estos incidentes ha puesto en riesgo la seguridad de los pasajeros y que los vehículos están siendo dotados del sistema de señalización y seguridad IRTMS.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el señor Martínez Sieso.

El señor **MARTÍNEZ SIESO**: Señora secretaria de Estado, proporciona unos datos que yo le agradezco, pero yo creo que trata de rebajar realmente el tipo de incidentes que están ocurriendo precisamente en la zona de la vía convencional, principalmente entre Torrelavega y Mataporquera, límite de provincia con Palencia. No son mis palabras, son palabras del sindicato ferroviario y no son precisamente de ahora, son del 27 de octubre del año pasado, que dice: Y los fallos de infraestructuras, suministro de energía y retrasos que se vienen produciendo a lo largo de los dos últimos meses en los trenes cántabros se van acrecentando. Cifraron en una treintena los incidentes sucedidos durante este período, que han afectado a aspectos como las instalaciones de seguridad y averías de los propios trenes y a sus usuarios con retrasos y molestias. En total, el sindicato estimó que

desde la puesta en funcionamiento de los trenes Alvia en Cantabria se han producido más de 210 incidentes ferroviarios, por lo que denunció la situación de abandono, degradación y deterioro que sufre el ferrocarril en Cantabria.

Esto se denunció en octubre del año pasado, pero no es una cuestión aislada; con posterioridad ha seguido habiendo incidentes de una gran magnitud. Por poner algunos ejemplos y sin ser exhaustivos: El 4 de diciembre de 2008, en concreto el Alvia y dos trenes regionales, averiados ayer en Reinosa al fallar la catenaria —titulares de la prensa regional—. El 12 de marzo de 2009 unos 40 pasajeros, textualmente cito, atrapados en un Alvia más de cuatro horas sin luces ni calefacción, y unos días más tarde, una avería afectó a los dos Alvia de la noche del miércoles. Y así sucesivamente durante todo el año 2009 hasta el último gran incidente al que yo daría la importancia que tiene, que se produjo precisamente el 4 de agosto de 2009 y que como consecuencia de la avería en la catenaria producida en el tramo que transcurre entre Los Corrales de Buelna y Las Fraguas afectó a dieciocho trenes, a unos 2.200 pasajeros, cuatro Alvias incluidos, y la línea permaneció cerrada casi veinte horas.

Efectivamente, el incremento de pasajeros que se ha producido en esos trenes es notable. Yo creo que precisamente ese incremento de pasajeros hace que seamos más exigentes con las condiciones de calidad y de seguridad en las que se presta el servicio. Por eso yo le pediría que concretase lo más posible en qué puntos exactamente se va a proceder al arreglo y modernización de la catenaria y en qué puntos kilométricos exactamente se va a proceder al mantenimiento y mejora de la red, además de la catenaria, es decir tramos concretos a los que afecta, inversión prevista para esos tramos y calendario de ejecución.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, para contestar tiene la palabra la secretaria de Estado de Transportes.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): Gracias por su pregunta. Le voy a repetir la idea básica contenida en mi primera respuesta, porque esta última matización no estaba formulada así en la pregunta original. Lo que sí le puedo decir es que hay un compromiso tanto por Renfe-Operadora como por ADIF para obtener la máxima prestación de este servicio y, como ya le he comentado, cuando hay una voluntad por parte del Gobierno de aumentar sustancialmente los servicios y aumentar los beneficios de la alta velocidad al mayor número posible de ciudadanos nos encontramos con que estamos utilizando una parte de vía perfectamente nueva, que es la parte de alta velocidad, pero estamos utilizando también vía convencional, donde se están intensificando los programas de reparación y de mantenimiento. Esto es lo que le dije en mi primera respuesta.

Resaltaría también no solo lo que usted ha dicho, el volumen tan importante de pasajeros que se ha incrementado como consecuencia de este nuevo servicio, sino también la propia valoración positiva que se hace del mismo. Le he comentado que al principio de la puesta en servicio tuvimos un mayor problema relacionado con el tren, hasta que ha habido un período de adaptación. Usted preguntaba en qué fecha se han producido todos esos incidentes y lo que le puedo decir es que los vamos superando y que se deben sobre todo al material móvil y lógicamente tendremos una plena fiabilidad con todos los programas de inversión que tiene previsto el ministerio para que la alta velocidad llegue desde luego a la cornisa cantábrica.

— **DEL DIPUTADO DON FRANCISCO XESÚS JORQUERA CASELAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE BALANCE QUE REALIZA EL MINISTERIO EN MATERIA DE SALVAMENTO MARÍTIMO CUANDO EN 48 HORAS, EL 6 Y 8 DE SEPTIEMBRE DE 2009, SE HUNDIERON DOS PESQUEROS GALLEGOS EN APENAS UNOS MINUTOS: «NOSA CANTIGA» Y «HERMANOS LANDROVE».** (Número de expediente 181/001974.)

El señor **PRESIDENTE**: Damos comienzo a la segunda pregunta, que aparece como número 3 en el orden del día, número de expediente 181/1974, que formula el señor Jorquera sobre el balance que realiza el ministerio en materia de salvamento marítimo cuando en cuarenta y ocho horas, el 6 y 8 de septiembre de 2009, se hundieron dos pesqueros gallegos en apenas unos minutos, el *Nosa Cantiga* y el *Hermanos Landrove*. Señor Jorquera, tiene usted a continuación la palabra.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Voy a intervenir en un único turno procurando agotar los cinco minutos establecidos para explicarle las razones que fundamentan esta pregunta. Me referiré en primer lugar al segundo, si seguimos un orden cronológico, de los siniestros a los que hago mención, en concreto al hundimiento del pesquero *Hermanos Landrove*, que como usted sabe se produjo en la madrugada del 8 de septiembre a 15 millas de Cedeira y en el que hubo que lamentar la muerte del patrón del barco, que quedó enganchado en las redes del mismo. Hay diversos interrogantes sobre la operación de salvamento que nos gustaría despejar.

En primer lugar, según el registro de Salvamento Marítimo, la radiobaliza saltó a las 03:12 horas de la madrugada y los efectivos de la operación de rescate se movilizaron a las 03:30; sin embargo, la tripulación del barco asegura que a las 02:35 ya estaban en las balsas salvavidas, puesto que en cuestión de segundos el barco volcó. Aseguran que no tuvieron noticia de los helicópteros de rescate hasta las 04:20 de la madrugada cuando ya habían sido rescatados por el pesquero *Mercedes II*. Según estos testimonios el helicóptero tardó más de una

hora en llegar al lugar del siniestro, se trataba además del helicóptero *Pesca II* de la Xunta, con base en Viveiro, y que participó en la operación que coordinó Salvamento Marítimo. Según la Consellería del Mar, Salvamento desplazó en primer lugar el *Helimer Galicia* desde A Coruña y después lo relevó por el *Pesca II*. Entendemos que es necesario despejar estos interrogantes sobre la operación de rescate, pero además hay otro aspecto que nos preocupa.

El *Hermanos Landrove* era un barco nuevo, apenas tenía un año y este siniestro ha abierto un debate sobre el diseño y la seguridad de los barcos de pesca actuales. Hay un denominador común en los últimos siniestros marítimos, de muchos barcos de pesca de poca antigüedad, y los siniestros tienen todas las mismas características: no se hunden completamente, vuelcan y permanecen con los bajos en la superficie del mar. Algunos profesionales del mar hablan de malos diseños, de barcos con demasiada arboladura, que vuelcan con facilidad. Hay otros que lo atribuyen, en cambio, a una mala formación de las tripulaciones. Nos gustaría saber si por parte de su departamento se pueden establecer ya unas causas del accidente y qué medidas se están adoptando para revisar los modelos constructivos de los buques y la formación requerida a las tripulaciones.

Por lo que respecta al pesquero *Nosa Cantiga*, que como usted sabe se hundió el día 6 de septiembre a unas 19 millas de la costa portuguesa, las circunstancias son muy distintas. En este caso se trataba de un arrastrero con cuarenta y dos años de antigüedad, que llevaba ya casi siete años amarrado a puerto en Ribeira, y el pasado año 2008 fue objeto de un expediente por abandono, pero de manera sorpresiva se salvó de ser desguazado y fue reparado por el actual armador, que lo recuperó hace unos meses para la actividad pesquera, circunstancia que produjo una gran sorpresa entre los propios profesionales del mar de la zona, que lo creían fuera de circulación. El propio Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino afirmó que este barco no poseía permiso temporal de pesca, puesto que le había caducado el pasado 30 de junio. Nos sorprende por lo tanto que un barco con cuarenta y dos años de antigüedad y tantos problemas volviese a estar operativo para faenar. No sabemos lo que pasó con la inspección, a qué controles fue sometido, si le otorgó la capitanía marítima el permiso pertinente para volver al mar, pero además hay dos cuestiones finales que nos preocupan y con esto ya concluyo: por qué no se hacen inspecciones también en alta mar para comprobar que barcos que pasan la inspección en puerto después no alteran las condiciones en alta mar y, en segundo lugar, por qué los siniestros marítimos que afectan a barcos pesqueros no se investigan y no se hacen públicas las conclusiones de las causas de los accidentes, como por ejemplo ocurre con los siniestros aéreos, algo imprescindible para sacar conclusiones que permitan en el futuro evitar en la mayoría de lo posible que estos siniestros se produzcan. Nos gustaría que respondiese en la medida de lo posible a todos estos interrogantes y

le reitero nuestro agradecimiento por su disposición a hacerlo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la secretaria de Estado de Transportes.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): Empiezo por el final de su pregunta. Efectivamente, estos dos accidentes están siendo investigados por la comisión de investigación y lo que le puedo decir es que una vez que se concluya esta investigación presentaremos sus conclusiones a esta Comisión para su valoración, análisis y desde luego seguir las recomendaciones que de ellas se deduzcan.

En cuanto al mecanismo de aviso y respuesta, usted tiene los datos. Del primer accidente se produce al aviso y la comunicación a las 03:12 del día 8 de septiembre, se localiza también a través del sistema de caja azul de la Secretaría General de Pesca, si bien después a las 03:23 se recibe nuevamente una segunda información de la radiobaliza con la localización exacta del siniestro. En cuanto a la situación de los barcos por la que usted también se ha interesado, la información disponible, la que nos ha facilitado Marina Mercante, es que ambos disponían de los certificados y la documentación requerida. En todo caso este será uno de los temas que habrá de investigar en los expedientes abiertos al efecto.

La pregunta que me hace es sobre la valoración propiamente dicha de todo el proceso de salvamento, cómo se activó y qué valoración hacemos del mismo. Yo creo que el sistema mundial de socorro y seguridad marítima funcionó eficazmente, ya que a través de esa radiobaliza en el caso del *Hermanos Landrove* y del canal 16 de socorro en el caso del *Nosa Cantiga* se pudo recibir en tiempo real la primera alarma. También funcionó por parte de todos los buques la obligación que establece Salvamento Marítimo para que utilicen los mecanismos de seguridad que marca la legislación vigente, lo cual permitió que la tripulación pudiera abandonar los buques y salvar la vida. También podría resaltar la buena coordinación internacional, especialmente en el caso del pesquero *Nosa Cantiga*, y que los servicios de salvamento español y portugués actuaron activamente y de forma coordinada ante todas las emergencias. Hubo colaboración entre las distintas administraciones competentes en ambos casos con la Secretaría General de Pesca, pero no solamente eso sino también con la Xunta de Galicia y por parte del Ministerio de Defensa. Asimismo hubo una reacción importante por parte de otras embarcaciones próximas a las zonas del siniestro y por tanto yo creo que la valoración del mecanismo de salvamento una vez producido el accidente funcionó adecuadamente. Simplemente le diré que en estas operaciones de rescate se utilizaron los siguientes medios: dos embarcaciones, un avión, un helicóptero de Sasemar, un buque y un helicóptero de la Xunta de Galicia, un helicóptero y un patrullero de la Armada, una embarcación de la Cruz Roja y cinco pesqueros que se encontraban en las

proximidades, es decir, que todos los mecanismos de salvamento funcionaron, si bien usted plantea una serie de interrogantes sobre las propias causas del accidente y para ello hemos de remitirnos la comisión de investigación para una vez tengamos las conclusiones poder analizarlas y poder evitarlo en el futuro.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jorquera, ha hecho una sola intervención. Tenía algo de tiempo. ¿No quiere hacer uso del mismo?

El señor **JORQUERA CASELAS**: Hay aspectos que no me ha despejado la secretaria de Estado en su respuesta. Por poner un ejemplo, la versión que dan los propios afectados del hundimiento del *Hermanos Lardrove*, que afirman que el helicóptero tardó más de una hora en llegar, por lo tanto le pregunto si esto lo confirma o no, y de ser así a qué fue debido este retraso, pese a que usted afirmó que el dispositivo de salvamento funcionó bien y la prueba es que se rescató con vida a todos los tripulantes —no lo ha dicho, pero lo digo yo—, excepción hecha del patrón, que se vio enredado en las redes, permítame la reiteración. En cualquier caso conviene recordar que fueron rescatados por un pesquero, no fueron rescatados por ninguno de los buques movilizadas por el servicio de salvamento. Hay aspectos que para nosotros son muy importantes, como determinar si se está investigando si el diseño de este tipo de buques de gran arboladura, de gran superestructura, para entendernos, es correcto; determinar por qué no se hacen inspecciones en alta mar, a lo que usted no se ha referido, y creemos que merece una respuesta más extensa. Si no dispone de tiempo, en cualquier caso le agradecería que nos respondiera por escrito a estas cuestiones, que entienda que no son solamente una preocupación del BNG, es una preocupación del conjunto de la gente que vive en la mar, que tiene un particular peso relativo en la sociedad gallega, y por eso es un tema al que somos enormemente sensibles.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): Los datos en cuanto al tiempo de aviso y respuesta son los que yo le he dado, esos son los que constan oficialmente. En cualquier caso, como digo, como el tema está sometido a la comisión de investigación de accidentes, esta podrá determinar exactamente cómo se ha producido. En estos momentos los sistemas de inspección de buques se llevan a cabo por la normativa actualmente vigente. En cuanto a las referencias que usted hace de inspección en alta mar, es muchísimo más complejo, independientemente de que tomamos nota de sus aportaciones y sugerencias. Por lo que se refiere al diseño del barco, habrá que analizar lo que ha ocurrido. Tenga en cuenta que en los dos accidentes que usted pone como contrapunto, curiosamente

uno es de muy reciente fabricación y otro es todo lo contrario, mucho más viejo, es decir, que la antigüedad del barco no está relacionada con el accidente. Las causas de los accidentes, como usted muy bien sabe, están relacionadas con aspectos humanos, con aspectos técnicos y con una concatenación de aspectos que hay que dilucidar y clarificar y precisamente por eso se somete a investigación de una comisión independiente para que nos diga exactamente las causas.

— **DEL DIPUTADO DON PERE MACIAS I ARAU, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ), SOBRE NIVEL DE CUMPLIMIENTO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE RENFE-OPERADORA EN EL EJERCICIO 2008. (Número de expediente 181/001927.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por último, para concluir este primer bloque de preguntas a la secretaria de Estado de Transportes, tiene la palabra el señor Macias para formular la pregunta número de expediente 181/1927 sobre el nivel de cumplimiento del plan estratégico de Renfe-Operadora en el año 2008.

El señor **MACIAS I ARAU**: Mis primeras palabras son, lógicamente, para dar la bienvenida a la señora secretaria de Estado a quien por descontado nuestro grupo desea el mayor éxito en el cometido de sus importantísimas funciones. Nuestro grupo le formula esta pregunta que de por sí es mucho más que una pregunta y que seguramente requeriría una comparecencia del presidente de Renfe, que por otra parte ya llevamos solicitando y que espero que se pueda sustanciar algún día. ¿Por qué? Con la reforma del sector ferroviario cobra gran importancia el llamado plan estratégico tanto el de ADIF como el de Renfe, que fueron aprobados para el periodo 2006-2010. A partir de este plan estratégico de Renfe-Operadora además se suscribe el contrato-programa entre la Administración General del Estado y la empresa, y este plan estratégico y de hecho el contrato-programa son, por decirlo de alguna manera, un contrato entre la sociedad y la empresa, del cual la empresa tiene que dar cuentas. Nosotros le pedimos información sobre este nivel de cumplimiento entre otras circunstancias porque estamos acabando el año 2009 y no disponemos aún de ningún dato relativo a qué ha pasado con Renfe-Operadora en el año 2008. Hace pocos meses, creo que antes del verano, hemos recibido, como supongo que la mayoría de señoras y señores diputados, un magnífico resumen ejecutivo y un informe anual de Renfe del año 2007, no de 2008. Yo creo que a una empresa pública hay que exigirle más en el cumplimiento de sus funciones y en este sentido me gustaría conocer, ya que no tenemos estos datos del cierre del ejercicio 2008, cuál es el nivel de cumplimiento de este plan estratégico, desde el cumplimiento de los objetivos, si se ha llevado a cabo la modernización de material, la aportación del Estado para inversiones, para contrato de servicio

público, si se han cumplido los objetivos de recursos humanos, de seguridad, de responsabilidad social, de nivel de deuda, de renovación de material y lógicamente también los objetivos económicos.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): Efectivamente, la pregunta daría para una comparecencia larga. Voy a intentar resumir los datos que considero de más interés y pido disculpas porque es imposible en el tiempo que tengo referirme a toda la cascada de datos que necesitaría una respuesta adecuada a la pregunta formulada. En el año 2005, Renfe-Operadora elabora su plan estratégico, justo coincidiendo con la separación entre Renfe y ADIF. Como sabe su señoría, en ese plan estratégico se fijan los objetivos, los grandes ejes estratégicos, el plan de inversiones, el plan de recursos humanos, el plan de solvencia y efectivamente se firma luego un contrato-programa con el Estado. Dicho contrato-programa recoge las grandes magnitudes derivadas del plan estratégico 2006-2010. Como sabe, este es el último año del contrato-programa de Renfe-Operadora. Como en toda empresa, cada año se produce un ajuste que se refleja en los Presupuestos Generales del Estado para el período y para el ejercicio de referencia. Cuando usted pide una comparación supongo que se está refiriendo más a los datos actualizados de presupuesto inicial y presupuesto ejecutado, aunque podemos también hacer alguna valoración, si usted también lo desea, de cuáles eran los objetivos diseñados originariamente en el contrato-programa.

Por empezar con datos muy globales, en cuanto a viajeros, comparando el inicio del contrato-programa, los datos de 2008, el número de viajeros transportados en 2008 fue de 499,7 millones, lo que supone un 3,1 por ciento de incremento en relación con 2004, año anterior al desarrollo de lo que era el plan estratégico, es decir 15,2 millones de viajeros. Si miramos el número de viajeros/kilómetro, en 2008 fueron 22.074, un 16,1 por ciento más, y esta diferencia se debe básicamente a la puesta en servicio de la alta velocidad, como S.S. conoce perfectamente. Si lo comparamos con lo que en el plan estratégico en 2006 se establecía, las cifras de viajeros no se han alcanzado, básicamente por razones de la crisis económica, que ha contraído el número de desplazamiento de viajeros en los servicios públicos, sobre todo de cercanías, no tanto en el de larga distancia y alta velocidad, que se ha incrementado. Usted pregunta también por las inversiones. El plan estratégico contemplaba un volumen de gasto para el período 2005-2009 de 5.534 millones de euros, de los cuales a 31 de diciembre de 2008 se llevan ejecutados 4.100 millones, es decir el 74,1 por ciento del total de la anualidad.

El objetivo del programa inversor de Renfe-Operadora era dotarse de una flota importante de trenes para ir

sustituyendo la práctica totalidad de los trenes de media distancia convencional y también los trenes de cercanías. A fecha de 31 de diciembre de 2008 se han incorporado al parque de Renfe-Operadora 42 trenes de alta velocidad larga distancia, 46 trenes de alta velocidad larga distancia con ancho variable, 117 trenes Civia para cercanías y 9 trenes de media distancia convencional. Estas incorporaciones, junto a las que se están produciendo en 2009 y a las que se van a producir en 2010, permitirán alcanzar los objetivos que se habían establecido en el contrato-programa.

Puedo darle algunos datos económicos. Tengo la tabla de comparación de presupuesto inicial —se la puedo entregar luego si lo desea— con presupuesto ejecutado. Le comparo presupuesto inicial 2008, presupuesto ejecutado 2008, por capítulos. En el debe, aprovisionamientos y otros gastos de explotación, el volumen de gastos asociados a esta dos partidas asciende a 1.503 millones de euros, es decir, 144 por debajo de la previsión inicial, con una reducción del 8,8 por ciento, debido fundamentalmente a la evolución de los precios de la energía en el segundo semestre y a menor actividad en esa parte del año. En esta cifra se recogen también los cánones ferroviarios que se aplican como consecuencia de los artículos 74 y 75 de la Ley del Sector Ferroviario.

En cuanto a gastos de personal, por los que también se interesaba su señoría, ascienden a 743 millones de euros, es decir 2.400.000 euros por debajo de la previsión inicial, 1,4 por ciento menos. En cuanto a amortizaciones, el volumen de las mismas alcanza los 334 millones de euros, es decir 2 millones más de lo previsto, un 0,7 por ciento. La partida de gastos financieros ha sido inferior a la prevista en 20 millones de euros.

En cuanto a las cifras del haber, el aspecto más importante, la cifra neta de negocio, ha sido de 1.935 millones de euros, un 9,5 por debajo de lo previsto inicialmente, y en 2008 se ha notado perfectamente la reducción de pasajeros fundamentalmente en cercanías. En las subvenciones de explotación de la Administración General del Estado, la diferencia entre los 570 millones de euros considerados en el presupuesto inicial y los 379,9 que aparecen en el cierre es de 190,4 y es la suma de la aportación para los expedientes de regulación de empleo, 32,9 millones, y la aportación para la compensación de pérdidas, que son 157,4 millones de euros. El resultado del ejercicio presenta unas pérdidas que alcanzan los 177 millones de euros en términos homogéneos con el presupuesto inicial y el ejecutado, por lo que con la compensación de pérdida a la que he hecho antes referencia, el negativo real se sitúa en 19 millones de euros. Estas son algunas de las cifras básicas, pero como le digo, para comparar todos los datos de ejecución del ejercicio, necesitaría casi una comparecencia. No sé si he satisfecho su necesidad inmediata de datos, en cualquier caso quedo a su disposición para completarlos por escrito. **(El señor Macias i Arau pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Macias, tiene un minuto para matizar.

El señor **MACIAS I ARAU**: Necesito menos, señor presidente. Simplemente deseo agradecer la información a la señora secretaria de Estado y pedirle dos cosas tal como ha ofrecido, que podamos disponer de esta documentación y, en segundo lugar, creo que sería muy idóneo y desde un punto de vista democrático muy positivo que cuando se elabore la memoria del año 2008, que supongo que se debe estar realizando, además de los epígrafes que quedan bien, haya alguno que diga cumplimiento del contrato-programa, porque es lo que de alguna manera tiene que cumplir Renfe-Operadora y que nosotros tenemos que intentar controlar. Por tanto, yo creo que este epígrafe sería muy positivo que apareciera en la memoria de la empresa.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Gutiérrez.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): Me aseguraré de que haya una comparecencia pedida por el Gobierno bien del presidente de Renfe bien de mí misma para aclarar todos estos temas y procuraremos facilitar toda la información a SS.SS. de cara al debate presupuestario.

El señor **PRESIDENTE**: De nuevo todos los componentes de esta Comisión damos las gracias a doña Concepción Gutiérrez, que fue compañera nuestra, diputada durante esta legislatura un año, y que hoy ha debutado yo creo que muy bien además en esta primera comparecencia informativa sobre las preguntas que se le han planteado. Ha sido una sesión informativa sin mucha discusión y eso es de agradecer. Le damos las gracias y si le parece bien, la acompañamos un par de minutos hasta la puerta y, sin que se levanten SS.SS. de los asientos, en dos minutos o menos, en un minuto para acompañarla y darle la bienvenida al señor Morlán, estamos de nuevo aquí.

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

- **PREVISION DEL GOBIERNO PARA LA MEJORA DEL FERROCARRIL DEL TRAMO DE LA ESTACIÓN INTERMODAL DE SAN ROQUE Y LAS INDUSTRIAS DEL POLO QUÍMICO DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS. (Número de expediente 181/000268.)**
- **PREVISIÓN DEL GOBIERNO PARA LA MEJORA DEL FERROCARRIL DEL RAMAL DE ISLA VERDE EN EL PUERTO DE ALGECIRAS. (Número de expediente 181/000269.)**

— **CAUSAS POR LAS QUE EL PUERTO DE ALGECIRAS (CÁDIZ) ES EL QUE MENOS CRECE EN ACTIVIDAD DE ENTRE TODOS LOS PUERTOS DE LA UNIÓN EUROPEA EN EL AÑO 2007. (Número de expediente 181/000319.)**

El señor **PRESIDENTE**: Damos la bienvenida al señor Morlán, que tiene por delante la ardua, difícil y extensa labor de responder a 23 preguntas orales que nos quedan acumuladas del total de 63 que se habían presentado. Vamos a comenzar, siguiendo el cambio que hemos aprobado al comienzo de esta Comisión, con las preguntas que tiene planteadas de manera acumulada, con números de expediente 268, 269 y 319, el diputado por Cádiz don José Ignacio Landaluce, relativas a cuestiones ferroviarias y del puerto de Algeciras. Señor Landaluce, tiene la palabra.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Con la venia, señor presidente.

Damos de nuevo la bienvenida a la Comisión a don Víctor Morlán. Hemos hablado otras veces de temas que afectan al Campo de Gibraltar y seguimos insistiendo en ellos porque no se le escapa a usted que estamos en una zona desgraciadamente rica en muchos aspectos, pero con un paro alto, y para luchar y crear infraestructura, riqueza y empleo sin lugar a dudas necesitamos el gran compromiso del Gobierno de la nación y del Ministerio de Fomento.

En concreto, las primeras preguntas que tengo que hacerle, señor Morlán, son sobre el puerto de Algeciras. De los diez principales puertos europeos en cuanto a movimiento de contenedores, el de Algeciras fue el que obtuvo en el año 2007 un menor crecimiento respecto al año anterior, y no estamos hablando todavía de las fechas de la crisis, que lógicamente están afectando negativamente. El incremento fue del 4,8 por ciento, una cifra que muestra además que fue una subida porcentual por debajo de la media del crecimiento de puertos de Europa, que se situó en el 13,55 por ciento. Los diez principales puertos de Europa incluidos los españoles de Valencia y Barcelona, en cuanto al número de contenedores movidos en el año 2006, lo hicieron por encima de los 10 puntos, excepto desgraciadamente el de Algeciras cuyas instalaciones ahora mismo se encuentran saturadas. Las previsiones, a pesar de la potencialidad de nuestro puerto de Algeciras y hasta la apertura de la Isla Verde exterior y la llegada de Hanjin Shipping, que será en el año 2010, son de estancamiento. La previsión de actividad una vez instalada la empresa coreana es de unos 800.000 teus el primer año, ampliándose hasta 1.800.000 cuando el proyecto esté completado, allá por el año 2015. Entonces el puerto de Algeciras estará en condiciones de escalar posiciones a nivel europeo y mundial, ya que podría alcanzar hasta los 5 millones de teus anuales. Esto le va a permitir ser competitivo con su más directo rival geográficamente hablando, que para estas fechas estará totalmente operativo, que es el puerto de Tanger-Med y

que usted conoce bien. Mi pregunta en esta primera tanda es si va a apoyar decididamente el desarrollo del puerto de Algeciras para que, como decía al principio, siga creando riqueza y empleo.

Continuando con este primer bloque de preguntas, queremos conocer las previsiones del Gobierno para la mejora del ferrocarril de la estación intermodal de San Roque y las industrias del polo químico de la Bahía de Algeciras y las previsiones que va a realizar su secretaría de Estado y su Gobierno para la mejora del ferrocarril del ramal de Isla Verde en el puerto de Algeciras. Queremos saberlo porque las mejoras de estas líneas son necesarias para facilitar e incrementar la actividad portuaria, ya que estas líneas, como usted conoce, están directamente asociadas al puerto de Algeciras. La actividad industrial en estos puntos y la actividad portuaria son cuestiones que no pueden avanzar separadamente.

Por un lado, en lo que se refiere al ramal de Isla Verde con el puerto, se trata de una conexión que permite llegar hasta el cantil del muelle el transporte de contenedores y mercancías dentro de nuestro recinto portuario, que debe recibir la atención necesaria. Se han hecho algunas mejoras, pero por lo que tenemos entendido no están completadas. Por otra parte la estación intermodal de San Roque se convierte en muchos casos en uno de los principales puntos de conexión de mercancías con el importante polo petroquímico de la Bahía de Algeciras y por ello es por lo que necesitamos la conservación, el mantenimiento y la mejora de esta conexión férrea para que como pieza clave sea algo que ayude al desarrollo industrial y económico de nuestra comarca, ya que avanzar y generar empleo depende también por supuesto de que se hagan esas mejoras, esas inversiones y esos desarrollos ferroviarios. Por tanto, en esta primera intervención nos gustaría conocer esas previsiones del Gobierno para invertir en estas infraestructuras y en nuestro puerto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Gracias, señoría, por sus preguntas y créame que coincidimos en la preocupación que existe sobre el desarrollo de todo el Campo de Gibraltar, desde Algeciras, y también permítame que le diga que nuestra visión de lo que tiene que ser el tráfico de mercancías y la salida y la utilización del puerto de Algeciras para el tráfico de mercancías viene avalada por nuestro compromiso por que sea el punto de referencia de lo que es el corredor mediterráneo por un lado y de también de lo que es el corredor por la parte de la red transeuropea en estos momentos, que va desde Algeciras hacia Madrid y de Madrid hacia la frontera con Francia y hacia el resto de Europa a través del Pirineo central. Ese punto de referencia que para nosotros indudablemente tiene Algeciras entra dentro de nuestras previsiones y de nuestra plani-

ficación. Permítame también que le diga que indudablemente el puerto de Tánger es muy competitivo respecto al de Algeciras, pero tenemos relaciones y conversaciones con Marruecos para ver de qué manera podemos solucionar las conexiones con el norte de Marruecos a través de la solución del estrecho de Gibraltar, es decir, hay un conjunto de fórmulas y de planteamientos que estamos haciendo, que sin lugar a dudas quieren contribuir a que Algeciras no pierda el ritmo, que Algeciras mantenga sus niveles de crecimiento y de uso, tal y como desea toda la gente de la zona, pero también deseamos el resto de los españoles, porque es un puerto importante dentro de nuestra red portuaria.

Usted se ha referido a varios temas que tienen que ver tanto con el funcionamiento del puerto como con los accesos ferroviarios y lo que va a suponer también la propia estación de Algeciras y qué previsiones tenemos de llevar a cabo actuaciones en ese territorio. El puerto de la Bahía de Algeciras no es el que menos ha visto crecer su actividad en el año 2007, por tomar un año de referencia, que también mencionaba usted en su pregunta. El puerto de la Bahía de Algeciras movió durante 2007 un total de 74,5 millones de toneladas de mercancías, actividad que representa un incremento del 3,9 por ciento respecto al año 2006 y que le sigue situando como el primer puerto español. En el contexto europeo el aumento de la actividad del puerto de la Bahía de Algeciras durante el año 2007 se situó en niveles similares al registrado en el puerto de Hamburgo, que es el tercero de Europa en volumen y que experimentó un crecimiento del 4 por ciento. Asimismo la cifra de incremento porcentual de la actividad del puerto de la Bahía de Algeciras durante 2007 también fue superior a la registrada en otros importantes recintos portuarios europeos como Amsterdam, que creció un 2,6 por ciento, Constanza o Dunkerque, con crecimiento del uno por ciento y el 0,8 por ciento respectivamente, y Marsella, que incluso experimentó un crecimiento negativo de un 3 por ciento.

De otra parte, en el conjunto de nuestro Estado, en el contexto nacional, la actividad en el puerto de la Bahía de Algeciras creció más que por ejemplo los puertos de Bilbao, Cartagena, Baleares, Castellón, Gijón, Huelva y las Palmas. No obstante lo que le estoy indicando, es cierto que la actividad total del puerto de Bahía de Algeciras aunque creció en 2007 lo hizo a un ritmo menor que en años anteriores, debido principalmente al descenso del 3,8 por ciento respecto al ejercicio anterior que registraron los graneles líquidos a causa de la revisión llevada a cabo en las instalaciones de la refinería de Gibraltar en San Roque de Cepsa, y en concreto en su monoboia. Quizá en la cuestión que planteaba el señor diputado también se quería referir al tráfico de contenedores, en cuyo caso, y con los datos de la misma fuente, es cierto que el crecimiento porcentual en número de toneladas está situado en el 4,8 por ciento, es decir, ha sido inferior al alcanzado por el resto de puertos enumerados anteriormente, y sin embargo, aun cuando el

movimiento de contenedores ha crecido un 4,8 por ciento, la mercancía que está contabilizada creció un 8,4 por ciento debido al aumento del trasiego de contenedores llenos y al descenso de contenedores vacíos. Este menor crecimiento en la actividad en el tráfico de contenedores ha sido debido a la paralización de la actividad de tres grúas container desde finales del mes de mayo por el procedimiento judicial que se inició como consecuencia de un accidente laboral y también porque las instalaciones actualmente existentes están alcanzando sus máximas cotas de ocupación. En relación con este último aspecto, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, en previsión de esta circunstancia, ya recogió en su plan estratégico la necesidad de desarrollar nuevas infraestructuras en el puerto, y desde entonces esta autoridad ha centrado a este fin la mayor parte de su esfuerzo técnico y financiero en los últimos años. Cabe destacar que se han llevado a cabo el desarrollo de las instalaciones portuarias y el campamento de San Roque, la ampliación de la terminal 2000 de contenedores en el muelle de Juan Carlos I de Algeciras y la ejecución de las obras de Isla Verde Exterior con destino a una terminal de contenedores. Hasta que no entre en explotación en 2010 esta nueva terminal de contenedores por parte de la empresa Total Terminal Internacional de Algeciras los datos de actividad de tráfico de contenedores serán muy similares a los del año 2007.

Esto por lo que respecta al puerto, pero permítame que hablemos también de nuestra voluntad de mejora de los accesos ferroviarios al puerto, porque entra dentro de las pautas que estamos llevando a cabo en estos momentos como prioritarias en el Gobierno, en el Ministerio de Fomento, respecto a los accesos a puerto, a la conexión de los puertos al sistema ferroviario fundamentalmente y también al viario. Pero indudablemente eso nos exige que vayamos conociendo de manera muy clara qué es lo que está sucediendo en todos los puertos, cuáles son las previsiones de las autoridades portuarias, cuáles son las necesidades que se plantean y nuestra aportación como Administración central a que esas conexiones se puedan producir. Quiero anticiparle antes de nada que para hacerme una idea más clara de cómo está todo el entramado del puerto de Algeciras y cuáles son sus conexiones y de qué manera podemos acelerar y de qué manera podemos hacer frente a las necesidades de tráfico ferroviario que existe del puerto de Algeciras hacia los dos ejes que le he comentado, el corredor mediterráneo y el eje número 16 de las redes transeuropeas, me gustaría ir a Algeciras a ver todas las instalaciones. Me gustaría ver qué va a pasar con la remodelación de la estación de Algeciras que vamos a empezar en 2010, en la que nos vamos a gastar, creo recordar, unos 6 millones de euros, y ver también qué va a suceder con las obras que vamos a empezar que vienen contempladas en presupuestos por importe de 10 millones de euros, ver en definitiva cómo podemos hacer frente al tráfico ferroviario que tiene que entrar y salir del puerto de Algeciras, que tiene en estos momentos razonablemente atendidas

sus previsiones de utilización. Pero también me gustaría ver en qué medida podemos mejorar las condiciones de uso ferroviario de las instalaciones que hay actualmente y el modo de realizar las vías y los accesos al puerto.

Eso lo queremos hacer no solamente como una obligación que tenemos, que es cierto, sino también en combinación y oyendo las necesidades que se nos plantean desde las grandes industrias que están ubicadas ahí. El ministro de Fomento actual ha tomado una decisión muy importante y que se verá plasmada en los próximos meses cuando planteemos nuestras redes de mercancías y nuestros sistemas de conexión a puertos y hayamos hablado, como estamos hablando, con las comunidades autónomas para ver de qué manera el tráfico de mercancías tiene preferencia respecto a otros tráficos en algunas líneas que hay en estos momentos, que con la presencia de la alta velocidad se están dejando de utilizar para largo recorrido y se utilizan para tráfico de mercancías. En fin, hay que marcar unas prioridades que tengan que ver con el objetivo en estos momentos, que es recuperar para el ferrocarril parte de la carga que en estos momentos está en la carretera, no ir en contra de la carretera, pero sí buscar carga que tenga origen y destino justificado para la utilización de los ejes ferroviarios. El puerto de Algeciras es uno de nuestros grandes puertos y está contemplado en la Unión Europea como un puerto de referencia para el tráfico de mercancías. Por ello, entendemos que el esfuerzo de planificación europeo que se nos exige y que nosotros queremos llevar a cabo desde las decisiones que estamos adoptando debe producirse, y aunque ahora planteemos la inversión de 10 millones de euros en mejorar la vía, parte del tramo de vía, hay que ver cómo solucionamos los problemas de trazado y de carácter ambiental que existen desde Algeciras para llegar a conectar con la línea que va hacia Jaén y hacia Madrid, que tenemos que llegar hasta Bobadilla. Indudablemente me gustará que usted me acompañe, y me apetecería verlo con mis propios ojos para ver en qué medida ese esfuerzo que tenemos que hacer viene avalado por un conocimiento más exacto y preciso no sobre los papeles sino sobre el terreno. Por ello, me apetece ir a Algeciras a hablar con la gente, a hablar con las empresas, ver cuáles son sus razones y sus necesidades, ver de qué manera podemos hacer frente a esas necesidades con nuestras decisiones en materia de infraestructura ferroviaria e ir cumpliendo con nuestras previsiones y nuestras prescripciones de que el sistema ferroviario contribuya a cambiar lo que estamos planteando en nuestro modelo productivo, y sin lugar a dudas ese puerto es uno de los puntos importantes que vamos a contemplar en nuestro desarrollo.

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

— COSTE TOTAL PARA LA CONEXIÓN FÉRREA DE LOS GRANDES CENTROS DE TRABAJO

DEL CAMPO DE GIBRALTAR INSTALADOS EN EL ARCO DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS (CÁDIZ). (Número de expediente 181/000423.)

- **FECHA PREVISTA PARA LA ENTRADA EN FUNCIONAMIENTO DE LA CONEXIÓN FÉRREA DE LOS GRANDES CENTROS DE TRABAJO DEL CAMPO DE GIBRALTAR INSTALADOS EN EL ARCO DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS (CÁDIZ). (Número de expediente 181/000424.)**
- **PARTIDA ECONÓMICA QUE SE PREVÉ INCLUIR EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2009 PARA LLEVAR A CABO LA CONEXIÓN FÉRREA DE LOS GRANDES CENTROS DE TRABAJO DEL CAMPO DE GIBRALTAR INSTALADOS EN EL ARCO DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS (CÁDIZ). (Número de expediente 181/000425.)**
- **TRÁMITES REALIZADOS PARA LLEVAR A CABO LA CONEXIÓN FÉRREA DE LOS GRANDES CENTROS DE TRABAJO DEL CAMPO DE GIBRALTAR INSTALADOS EN EL ARCO DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS (CÁDIZ). (Número de expediente 181/000426.)**
- **PREVISIONES PARA LLEVAR A CABO LA CONEXIÓN FÉRREA DE LOS GRANDES CENTROS DE TRABAJO DEL CAMPO DE GIBRALTAR INSTALADOS EN EL ARCO DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS (CÁDIZ). (Número de expediente 181/000427.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Landaluce, como quedan todavía dos bloques más de preguntas, si le parece vamos a entrar al siguiente, que es el relativo a las preguntas con número de expediente 423 a 427, agrupadas todas ellas cinco en una síntesis que podríamos definir como línea férrea o conexión de línea férrea de las grandes industrias del arco de la Bahía de Algeciras. Señor Landaluce, tiene la palabra para intervenir.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Estaré encantado de acompañarle, señor secretario de Estado, visitar Algeciras in situ será un honor para nosotros. Allí, como bien ha dicho usted la asociación de grandes industrias, la AGI, es una asociación sensata, que hace propuestas inteligentes y que además viene llevando esas propuestas a los ministerios, lo mismo que el presidente de la Autoridad Portuaria y la comunidad que allí existe seguro que le harán llegar las propuestas que al final van a redundar en beneficio de todos. Le pido un apoyo decidido desde su ministerio al puerto de Algeciras y le pido también que se desarrolle una proposición no de ley que se aprobó en esta casa, en el Congreso de los Diputados, para desarrollar las infraestructuras del Campo de

Gibraltar que nos hagan ser competitivos frente a Tánger Med. Nosotros no queremos que no se desarrolle Tánger Med; de hecho ahora está la comunidad autónoma y su máximo responsable junto con la Autoridad Portuaria visitando Marruecos para establecer acuerdos que desarrollen, por supuesto, el norte de Marruecos, porque es un compromiso social que así se haga y además hay un interés sensato por que sirva de colchón para absorber mano de obra del centro y del sur de África que nosotros no estamos en capacidad de absorber totalmente. Estamos de acuerdo en que hay que producir sinergias que potencien el puerto de Tánger Med y que potencien el puerto de Algeciras, pero también dando instrumentos, que son las infraestructuras, al puerto de Algeciras para que al final no sea un problema Tánger Med para Algeciras. Hay que tener presente, y los compañeros de la Cámara creo que deben saberlo, que el puerto de Tánger Med tendrá una capacidad, cuando esté totalmente desarrollado, igual a la de todos los puertos de interés general del Estado en Andalucía, lo cual hace que nos preocupe seriamente cuando esté ese potencial si nosotros no tenemos instrumentos que nos permitan desarrollar la capacidad de Algeciras.

Respecto a la conexión férrea de los grandes centros de trabajo del Campo de Gibraltar en el arco de la bahía, un abanico de industrias que usted bien conoce y de centros de trabajo que se erigen junto con el puerto de Algeciras como el motor principal de la comarca, que además redonda en beneficio del resto de la provincia y también en Andalucía en cuanto a generación de riqueza y empleo y que queremos que se desarrolle aún más porque es insuficiente aún, el Gobierno se comprometió a ejecutar una conexión férrea entre estos centros de trabajo. El Gobierno rehizo una promesa que fue inconcreta, sin fechas, sin partidas presupuestarias, fue una promesa de la anterior Ministra de Fomento, doña Magdalena Álvarez, que el día 2 de julio del año 2008 dijo textualmente que después del verano se desarrollarían las instalaciones de Crinavis, el nudo ferroviario entre la barrera de la estación de San Roque y la zona portuaria de la barriada de Campamento. El verano de 2008 ya pasó, hemos acabado el verano de 2009 y por ello necesitamos que nos diga cuál es el proyecto que el Gobierno piensa llevar a cabo para esta interconexión que comentaba y que cuando se haga va a dotar de mayor agilidad al transporte de mercancías entre todos estos centros. Como es normal a la hora de realizar una actuación de esta envergadura, existen unos trámites administrativos, y queremos saber cómo van y en qué fase se encuentran estos trabajos legales de trámites que al final son tan tediosos y que llevan mucho más tiempo que la propia ejecución de la obra. Esta es otra de las cuestiones que hoy planteamos en esta Comisión, es decir, queremos conocer cuáles son los trámites realizados por el Gobierno hasta el momento para la consecución al final de estas infraestructuras, y también deseáramos saber a qué cantidad total asciende aproximadamente, si es que se sabe ya, el proyecto de interconexión de estos centros

de trabajo por ferrocarril, porque es tal vez difícil pero es necesario saber de qué cifra estamos hablando si es que ese estudio ya va más avanzado.

Otra de las cuestiones que en su día preguntamos era la aportación que iba a recibir esta actuación de los Presupuestos Generales del Estado correspondientes al presente año. Para esta pregunta no encuentro respuesta en los Presupuestos Generales del Estado, no he visto cantidad destinada a este proyecto. Igual es que va en partida global y no tiene partida propia, pero eso lógicamente nos preocupa. Hay una cuestión que prácticamente resume todas las anteriores y que para el Grupo Parlamentario Popular es algo fundamental. Nos gustaría que se nos diese una respuesta clara y concisa sobre cuál es la fecha prevista para que se realice esa conexión férrea de los grandes centros de trabajo del Campo de Gibraltar a lo largo de la bahía. Para ir terminando este segundo bloque queremos recordar al Gobierno que el desarrollo económico del Campo de Gibraltar depende de una manera muy estrecha del desarrollo de las infraestructuras, como decía al principio de mi intervención. Para que estas infraestructuras prosperen debemos tener no promesas sino realidades.

En cuanto al puerto de Algeciras, como le decía al principio, el arco industrial de la bahía tiene un potencial enorme pero también necesita una apuesta firme de la Administración Central, una apuesta que no vemos terminada de concretar en inversiones y en proyectos consumados, señor secretario de Estado, y por ello es por lo que le pido que nos aclare, que nos de propuestas concretas, reales, para saber cómo va esta infraestructura importante y que, ya le digo, fue anunciada por la anterior ministra de Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señoría, Le reitero el compromiso que adquiero de conocer in situ cómo evoluciona el tráfico de mercancías y cómo es previsible que evolucione el tráfico de mercancías en el puerto de Algeciras, y desde luego no tengo ningún inconveniente en absoluto en hablar con estas grandes empresas que ya han tenido reuniones con el anterior responsable del Ministerio de Fomento y han sido reuniones que han traído consigo dos tipos de decisiones, uno que tiene que ver con la conexión que plantean estas asociaciones del Campo de Gibraltar sobre las conexiones ferroviarias, que es un tema que está en estudio informativo y por lo tanto conforme vaya avanzando irá avanzando en los trámites de información pública, declaración de parque ambiental. Esos son trámites administrativos que espero que se vayan agilizando porque nuestro objetivo es que las cosas se acaben cuanto antes, a pesar de la lentitud que a veces tienen los trámites administrativos, no por no tener voluntad política de hacerlos sino porque a veces las informaciones públicas, acuerdos, pactos y entendimientos con sectores

sociales, sectores económicos o institucionales no van al paso que a uno le gustaría.

Respecto a la conexión a los accesos ferroviarios al puerto de Algeciras, nosotros hemos trabajado en un proyecto, que también se deriva de la relación que hemos tenido con estas grandes empresas y con las autoridades de la Bahía de Algeciras, que va a recuperar el viejo ramal ferroviario entre de San Roque y La Línea de la Concepción y que permitirá el acceso ferroviario al muelle de Campamento y la conexión con estas grandes empresas. Para la ejecución inmediata de esta infraestructura el proyecto de presupuestos para 2010 ha previsto una partida de 10,2 millones de euros para el citado año con proyección correspondiente en los años futuros. Lo que sucede es que no dispongo de esa información, pero seguro que usted la tiene en presupuestos porque viene contemplada la inversión en el año 2010 y las siguientes. También el ministerio va a contar con el apoyo del Ministerio de Industria, que a través del plan de reindustrialización del Campo de Gibraltar va a colaborar en la financiación de los accesos a las grandes industrias. Creo que los pasos que se están dando van en la dirección correcta, entiendo que esta inversión de 10,2 millones va a beneficiar o va a empezar a beneficiar al sistema ferroviario, a las conexiones ferroviarias, pero sin lugar a dudas nos queda llevar a cabo una actuación más compleja y más completa, que tiene que ver con un proceso de estudio informativo que estamos llevando a cabo, que espero que podamos concluir y podamos iniciar la realización de proyectos una vez que hayamos superado la información pública y la declaración de impacto ambiental.

Respecto a la estación de ferrocarril de Algeciras.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán, perdón que le interrumpa, esa es la siguiente pregunta. Si le parece, si ha terminado, entraríamos en el bloque siguiente.

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

- **CONOCIMIENTO DE LA SITUACIÓN DE ABANDONO DE LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE ALGECIRAS (CÁDIZ).** (Número de expediente 181/000476.)
- **PREVISIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA RECALIFICACIÓN DE LA CATEGORÍA DE LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE ALGECIRAS (CÁDIZ).** (Número de expediente 181/000477.)

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con el siguiente bloque de preguntas, con la número 6 acumulada, expedientes 181/476 y 477, del señor Landaluce, sobre la estación de Algeciras y sus previsiones. Tiene la palabra el señor Landaluce.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Me gustaría saber si conoce cuál es la situación actual de la estación de ferrocarril de Algeciras. Es una estación básica, está ubicada en la conexión entre Europa y África y gracias a nuestro puerto y esa conexión una estación utilizada por muchísimos viajeros, más de 200.000, 219.000 viajeros lo utilizaron el año pasado entre larga distancia y media distancia. Es una estación que ha estado abandonada, que a pesar de esa visión que al final mucha gente tiene entra en Europa a través del ferrocarril y de la estación de Renfe de Algeciras, y es verdad es que se llevan una tremenda visión desagradable de abandono porque esa primera imagen de la estación de ferrocarril que no es adecuada para la visión de España. Por eso es por lo que queremos saber cuál es el grado de compromiso de la rehabilitación de la estación, porque es la única estación donde el reloj no marca las horas, desgraciadamente, las cuatro esferas no marcan las horas. Después de nuestra denuncia fue tapada por unas aspas de cartón para no dejarnos en ridículo, pero es que tampoco funciona el aire acondicionado. Cuando hace calor en Algeciras en la estación de Renfe hace más calor todavía, y si además coincide con la operación paso del Estrecho, en la que se acumulan muchísimos viajeros, hace más calor y hay más ruido que en esta sala. **(Rumores.)** La imagen que se puede apreciar de desperfecto en la pintura exterior.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Landaluce, perdone por favor, señora Villalobos y señor. Señora Villalobos le pido... **(La señora Villalobos Talero: Ha sido el señor Pezzi.—Risas)**. A los dos les pido por favor que consideren que el señor Landaluce no puede hablar en esas condiciones; por favor, bajen el tono de voz. Señor Landaluce, continúe.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Muchas gracias, señor presidente. Tenemos también una magnífica escultura de un artista nacional, que es Pérez Villalta, que tuvo que ser tapada con cinta como la que utiliza la Policía Nacional para que la gente no echase las colillas. Tenemos que invertir por la imagen, por el uso y por la necesidad de tener una estación de ferrocarril moderna y que Algeciras se merece como una de las ciudades más importantes de España. Por ello es por lo que sabemos que se van a invertir algo más de 6 millones de euros, queremos que se haga ya, que se empiece de una vez por todas porque no podemos dejar a los viajeros con esa imagen tercermundista de Algeciras y la imagen tercermundista de España con esta estación de ferrocarril. No voy a entrar más que en decirle que desgraciadamente la página que actualmente se ve de ADIF debería modernizarse porque da una imagen penosa, peor de lo que está aún, porque ahora se ha pintado algo la fachada y lo que aparece en la imagen del ferrocarril en las páginas de ADIF es una imagen peor que la que actualmente tiene. Le pedimos un compromiso para que el tiempo que va a estar interrumpido el tráfico ferroviario por las

mejoras del tráfico de Renfe, del vial entre el trazado más difícil, que es la zona de inicio de la serranía de Ronda, que es complicado, sea el menor posible para que cause los menores perjuicios posibles a los usuarios del ferrocarril. También hay que esperar que las reclamaciones sean menores; ha habido unas reclamaciones de un 0,12 por ciento de los viajeros, y está justificado porque tenemos los peores vagones, las peores locomotoras y la peor estación, y no debe ser así, no tenemos por qué ser una ciudad de segunda respecto al material ferroviario. Por último le pido que me diga si cuando las infraestructuras de Algeciras hacia Bobadilla Madrid estén terminadas vamos a tener una línea férrea de primera o de segunda clase.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Perdone, señor Landaluce, si me he sonreído un momento, pero es que cuando usted ha dicho que el reloj no funcionaba el presidente de la mesa me dice: Sí, desde hace quince años. Por eso me he sonreído, no tiene nada que ver con su intervención, únicamente por echar carrillos. **(El señor Landaluce Calleja: Ya sé que es usted muy respetuoso, sí, sí, por supuesto)**. Indudablemente, no queremos que Algeciras sea una estación o una conexión de segunda, en absoluto, y eso se lo digo en serio, en absoluto. Nosotros queremos que en este país el conjunto de los territorios disponga de las mejores conexiones ferroviarias y homologables los unos con los otros o parecidos los unos a los otros, iguales no porque es muy complicado hacerlo, unos sitios son llanos, en otros hay dificultades orográficas u otro tipo de condicionantes que existen en la resolución de los problemas que tenemos en el sistema ferroviario, pero indudablemente no tenemos ninguna intención en absoluto, más bien al contrario, por lo que le he dicho al principio, porque si queremos considerar al puerto de Algeciras como lo que es, un gran puerto, no podemos permitir que las conexiones con ese puerto sean de segundo nivel o de segunda categoría. En absoluto, por eso quédese tranquilo. Usted me pregunta por la estación de Algeciras. Indudablemente, usted conoce mejor que yo, como es lógico, cuáles son las condiciones, características y situación de esa estación, y yo lamento que las cosas lleguen a ese extremo para tomar una decisión que pueda enmendar y corregir esa situación porque los ciudadanos tienen perfecto derecho a disponer de instalaciones ferroviarias dignas y a poder moverse sin ningún problema.

Aquí en Algeciras hay dos temas que quiero comentar, que quiero plantear. Uno es la ejecución de obras de mejora, de modernización de la estación, que van a costar, como usted ha dicho, un poco más de 6 millones de euros, que van a estar próximamente licitadas y espero que a principios de año puedan iniciarse las obras, físi-

camente, que esté empezando ya a trabajar la empresa adjudicataria. Y otro tiene que ver con la integración del ferrocarril en Algeciras. Firmamos un protocolo con la Junta y con el ayuntamiento, estamos desarrollando el estudio informativo de la integración, entendemos que las integraciones ferroviarias aprovechando la llegada de la alta velocidad son integraciones que modernizan el sistema ferroviario en cada ciudad, reducen el tamaño de los terrenos que hay en cada territorio, porque antes tanto las playas de vías como los talleres como las propias estaciones ocupaban mucho espacio, lo que ahora no es necesario debido a la forma de tráfico que hay en estos momentos en ferrocarriles. Por ello, con el hecho de que dispongamos de suelo, de terrenos en la ciudad de Algeciras que nos permita llevar a cabo esa integración lo que hacemos es darle en el medio plazo un futuro a la estación de Algeciras que sea similar al que existe en otras ciudades de España donde el ferrocarril llega de nuevo y llega con las características y condiciones de altas velocidades o de altas prestaciones, o como ustedes quieran llamarlo, para que mejore el entorno humano de esas ciudades, que es fundamental. Por ello, en esas dos actuaciones es en las que vamos a trabajar, como ya le digo, la primera en la estación, que la licitemos próximamente y que empezará a principios del año 2010, y la segunda será continuar con el estudio informativo que licitemos, y se adjudicó en septiembre de 2009 la redacción del estudio de acuerdo con el protocolo que firmamos con la Junta de Andalucía y el ayuntamiento de Algeciras, y para este año 2010 vamos a gastar 476.000 euros en la redacción del estudio. Eso, como es lógico, supone que redactamos el estudio, firmamos un protocolo con la Junta y con el ayuntamiento para ver cuál va a ser la fórmula de financiación y dónde vamos a obtener los recursos para llevar a cabo la construcción de la integración, después lo sometemos a información pública y a partir de ese momento ya empezamos a desarrollar todos los proyectos y a ejecutar las obras necesarias. Es cierto que cuando se llevan a cabo determinadas actuaciones en nuestro sistema ferroviario y sobre todo cuando son zonas complejas y cuando se quiere modernizar algunas infraestructuras se pueden producir cortes de vía o actuaciones que dificultan el tráfico de viajeros, y son necesarias, señor Landaluce, es que es necesario, y desde luego en el menor tiempo posible. Yo tengo la experiencia de haber compatibilizado obras manteniendo el tráfico y la verdad es que se pasa mal, se pasa mal por las propias obras y porque afectan al tráfico, pero es cierto que usar el ferrocarril a la vez que se hacen las obras si se puede permitir con todas las garantías de seguridad no hay ningún problema, pero si no, es preferible llegar a un corte de la vía, que no sé si se producirá porque eso dependerá del programa de horas que se establezca y que sea el menor posible, y que haya un buen desplazamiento de los ciudadanos de Algeciras hasta el punto donde van a tomar el tren para que las molestias que se les ocasionen sean las menores.

En esa línea es en la que creo que debemos trabajar y lo vamos a hacer, pero entiendan que tanto en este caso como en otros que suceden, el tráfico ferroviario, cuando actúa sobre la misma vía, que tiene que resultar afectado y se causan molestias. Yo soy el primero que pido disculpas a los que pueden verse afectados por estas situaciones porque no es de gusto que cuando haya necesidad de trasladarse haya una obra que lo impide. Ya sé que nuestra posición como políticos es que hay que hacer las obras porque cuando se acaban todo resulta mejor, la gente se desplaza mejor, la movilidad es mejor, y se está poniendo de manifiesto conforme vamos viendo cómo va evolucionando la puesta en servicio de las líneas de alta velocidad o de las nuevas líneas de cercanías. Por ello, creo que merece la pena hacer ese esfuerzo y solicitar la comprensión de los ciudadanos para que entiendan que lo que estamos haciendo al final redundará en su propio beneficio.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Morlán, que creo que a las diez preguntas acumuladas en tres que planteaba el señor Landaluce se le ha respondido. Señor Landaluce, muchas gracias y espero que pueda ir usted a la Comisión de Interior, en la que tiene que intervenir.

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

- **SITUACIÓN DEL EXPEDIENTE DEL PROYECTO DE DUPLICACIÓN DE LA CALZADA DE LA CALLE NICOLÁS SORIA EN OVIEDO POR DEBAJO DE LAS VÍAS DEL FERROCARRIL (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/35133). (Número de expediente 181/001191.)**
- **SITUACIÓN DEL EXPEDIENTE RELATIVO AL PROYECTO DE LOS ACCESOS AL OESTE EN OVIEDO, TAMBIÉN DENOMINADO RONDA NORTE (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NUMERO DE EXPEDIENTE 184/35134). (Número de expediente 181/001192.)**

El señor **PRESIDENTE**: Agradezco al siguiente diputado que va a intervenir que haya accedido amablemente al cambio que se le ha hecho para que pudiera intervenir el señor Landaluce y que lleva esperando un buen tiempo, que es el señor Reinares. Como orden de pregunta número 7, señor Reinares, se acumulan la número 181/1191 y la número 184/35134, sobre la situación del expediente del proyecto de duplicación de calzada de la calle Nicolás Soria por debajo de las vías de ferrocarril. Tiene usted a continuación la palabra, señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Bienvenido, señor Morlán. Empezaré por la pregunta sobre la ronda norte, acceso oeste Oviedo. Este proyecto, que data del año 2002, cuando el Gobierno de José María Aznar gobernaba en España se puso en marcha y parece que se ha diluido como un azucarillo en el café. El Gobierno de España y el Ayuntamiento de Oviedo fueron cumpliendo con todos los trámites que eran necesarios: las reservas de suelo en el plan general de ordenación urbana, los informes para hacer los estudios informativos, etcétera, hasta que en el año 2004 el Gobierno socialista de Zapatero llega a La Moncloa y el proyecto pasa a una vía muerta. Solo se hizo un trámite, que es la declaración de impacto ambiental del estudio informativo que salió publicado en el BOE del 20 de abril de 2006. Son muchas las preguntas que llevo haciendo desde el año 2005, primero en el Senado y ahora en el Congreso, incluso hemos tenido usted y yo varias comparecencias, algunas cuando vino usted lesionado, en la Comisión de Fomento, y cuando tuvo su primer nieto también en el Senado, con contestaciones cuyo resultado fue, y así se demuestra, que se fueron dando largas para no hacer absolutamente nada por este proyecto de acceso oeste a Oviedo o ronda norte que tan necesario, como usted sabe, es para la ciudad. El pleno del ayuntamiento de Oviedo, con el respaldo de todos los grupos políticos mayoritarios, Partido Popular y Partido Socialista, aprobó en varias ocasiones dirigirse al Gobierno de España para solicitar la ejecución de este proyecto. Yo le pregunto: ¿tiene usted señor Morlán, alguna noticia favorable que darnos a los ovetenses y a los asturianos —incluyo a los asturianos porque esta ronda norte es la circunvalación de la ciudad que tendrá un uso mayoritario de todos los asturianos de la zona centro— o seguirá usted dándonos largas cambiadas?

Y ahora voy a entrar en lo referente a la calle Nicolás Soria, que usted conoce también. Este es otro proyecto de similares características en cuanto a la gestión por parte del Gobierno socialista. Con fecha 30 de octubre de 1998 se firma un convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Oviedo, Cinturón Verde y Renfe, y le voy a leer la estipulación novena, que usted ya sabe de memoria porque se la he leído tres veces o cuatro, pero quiero que conste en el «Diario de Sesiones»: Renfe, con el fin de optimizar la permeabilidad de ferrocarril a su paso por la ciudad de Oviedo, se compromete a ejecutar por su cuenta y cargo las obras necesarias para la ampliación del puente de la calle Nicolás Soria duplicando su actual estructura y corriendo por cuenta y a cargo del ayuntamiento facilitar el suelo necesario para la realización de las mencionadas obras. Se hace lo que manda Renfe, aquellas notas técnicas, en concreto se hicieron dos documentos que son previos a la confección del proyecto. Pues bien, otra vez llegan a La Moncloa los socialistas, con Zapatero a la cabeza, y se paraliza y queda en vía muerta el compromiso que adquirieron el Gobierno de España y el Ayuntamiento de Oviedo firmado en octubre de 1998.

Fueron varias las preguntas y comparecencias con usted, señor Morlán, también en el Senado, y sus manifestaciones siempre fueron en la dirección de dilatar este proyecto. Recuerdo uno de los argumentos que nos dio, que era que el Ayuntamiento de Oviedo no ponía a disposición de Renfe los terrenos donde se ubica la obra, llegando incluso a manifestar en la Comisión de Fomento lo siguiente, textualmente: Yo le estoy dando información que a mí me transmiten, para decirle que ha habido nuevas edificaciones, que ha habido nuevas construcciones que han puesto en evidencia la construcción de esta actuación tal y como estaba prevista. Pues bien, yo le demostré a usted, señor Morlán, con un certificado del arquitecto municipal del Ayuntamiento de Oviedo, que su afirmación no era cierta, y voy a leer textualmente lo que decía el certificado del arquitecto municipal del Ayuntamiento de Oviedo: El Plan General de Ordenación Urbana no ha sufrido ninguna variación en esta área y ámbito que impida la ampliación del puente de Nicolás Soria. Y puesto que le he leído un documento de marzo de 2007, aquí le traigo unas fotografías hechas el lunes 29 de septiembre que demuestran que el solar está a la espera de que se ejecuten las obras de la ampliación. Le pido al ujier que por favor se las haga llegar. ¿Qué nos puede decir de esto, señor Morlán, ¿Van ustedes a cumplir el convenio firmado el 30 de octubre de 1998? El próximo mes se van a cumplir once años, y yo creo que ya está bien. Muchas gracias. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para responder tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señor Reinares, indudablemente a lo suyo y lo mío en estos dos temas creo que tenemos que buscar la fórmula de ponerle coto ya, porque usted me ha puesto encima de la mesa los mismos argumentos que me puso hace un tiempo. Yo le voy a poner los mismos que le puse hace un tiempo. ¿Por qué? Porque la historia al final no ha variado, su historia y la mía no han variado, porque yo le puedo decir que este expediente —me estoy refiriendo concretamente al de la ronda norte— da la impresión de que ha experimentado algo como los ojos del Guadiana, porque de pronto avanzaba y luego se demoraba. Lo digo por lo siguiente. Hay un estudio informativo denominado Acceso oeste a Oviedo que se corresponde con este tramo que es clave estudio informativo 4-4-0-13. Ese estudio se inició el 14 de noviembre de 2000, se debería haber terminado el 31 de diciembre de 2002 y se concedió una prórroga hasta el 30 de diciembre de 2005. Con fecha 11 de 2001 se interrumpieron los trabajos y se reanudaron con fecha 28 de noviembre de 2001, desconozco por qué en esos meses no se hizo nada. Con fecha 30 de julio de 2002 se aprobó provisionalmente el estudio, que fue sometido a

información pública a través del BOE del 9 de marzo de 2002. Se remitió un informe de alegaciones de la información pública el 20 de marzo de 2003. Con fecha 16 de marzo de 2006 se ha formulado la declaración de impacto ambiental. Es decir, terminó el mandato del Gobierno en el año 2004 y había habido momentos de actividad y momentos de parón. Y luego actividad y luego parón. A mí me gustaría saber qué ha pasado con eso, señor Reinares. Se lo digo en este caso concreto y voy a asumir con usted un compromiso. Nosotros hemos hecho la declaración de impacto ambiental en función de que se inició por parte del ministro de Fomento en aquella época, el señor Álvarez Cascos; hemos aprobado el estudio informativo porque era nuestra obligación aprobarlo después de ver la declaración de impacto ambiental que se emitió en el año 2005, y al final lo que ha pasado con esta ronda es que ha perdido su virtualidad como carretera de interés general del Estado. **(El señor Reinares Fernández pronuncia palabras que no se perciben.)** Déjeme hablar a mí, señor Reinares, usted luego me replica. El Principado de Asturias tiene contemplada esta ronda en su plan territorial o plan de carreteras territoriales. A través de una de las opciones de esa ronda se conectan dos autovías nuestras, en un cruce más alejado de Oviedo, y rodean a Oviedo, pero esas dos autovías son los puntos donde tiene que centrarse la conexión de esta ronda que usted está planteando.

Le anticipo ya la respuesta que le voy a dar también respecto al otro caso. No me quiero sentar aquí cada dos por tres a ver por qué razón no se hace una cosa o por qué razón no acometemos la otra. Sé que cuando se diseñe o se vea el proyecto de la ronda norte de Oviedo se van a tener que reunir el Ayuntamiento de Oviedo, posiblemente la comunidad y nosotros para ver qué hacemos con la conexión de los enlaces a unas autovías del Estado. Yo le planteo que voy a convocar al Ayuntamiento de Oviedo y al principado y vamos a hablar de ese tema concreto de la ronda norte para ver si buscamos alguna fórmula de colaboración entre las administraciones, porque, sinceramente, no quiero tener que volver dentro de seis meses o contestarle una pregunta dentro de seis meses en la que usted, en su legítimo derecho, me está planteando una cosa y yo, en mi legítimo derecho, le estoy planteando la contraria. Quiero solucionarlo. Quiero ver de qué manera podemos el Ayuntamiento de Oviedo, el Principado de Asturias y nosotros, puesto que se van a unir dos autovías o se construyen dos autovías que son del Estado, afrontar y definir qué es lo que hay que hacer con esa conexión. Nosotros como red de interés general del Estado no la tenemos. No he hablado con el principado para ver qué criterios mantiene sobre esta conexión y no sé lo que va a decir. Yo sé lo que está planteando el ayuntamiento. La mejor fórmula de solucionarlo es reunirnos y decir cada cual qué responsabilidades asume. Ya le digo que yo me brindo a hacer ese planteamiento respecto a la ronda norte.

En segundo lugar, respecto al convenio de Renfe estamos en las mismas, usted me dice que el convenio de Renfe no lo estamos cumpliendo y lo que yo le estoy diciendo es que esos trenes que usted dice que no están contruidos no están puestos a disposición de ADIF. Yo tengo que entender que los responsables de ADIF me están diciendo la verdad, como confío plenamente en lo que me dicen los responsables de ADIF quiero ver en qué medida lo que usted me está planteando se ajusta o no a la verdad; porque si usted me dice que nosotros tenemos esos terrenos que están cedidos a ADIF indudablemente nuestra obligación a partir de ese momento es actuar y reunirnos con el Ayuntamiento de Oviedo para actuar. Y como tampoco quiero estar más tiempo viniendo aquí a contestar o contestar preguntas por escrito para que usted y yo digamos cosas diferentes sobre un tema que, sinceramente, yo quiero resolver, porque imagino que cuando se ha planteado alguna finalidad tendrá de facilitar a los ciudadanos la movilidad, de mejorar el funcionamiento de la ciudad, lo que le digo es que nos reunamos. Mi gente les convocará a ustedes y a ADIF para hablar de estos dos temas, porque puedo empecinarme y darle argumentos, todos los que tengo aquí escritos, de por qué razón no hemos avanzado un paso, y usted me va a venir dentro de un tiempo a decir que los argumentos que tenía hace dos años son los mismos que en este momento no se han cumplido. Usted me dirá que sí se han cumplido, y yo le diré que cuando se tuvo que haber firmado por Renfe el acuerdo ese famoso resulta que Renfe desde el año 2002 o 2003 no lo ratificó, y no sé por qué, en el consejo de administración. Es decir, hay muchos datos encima de la mesa que usted tiene el legítimo derecho de plantear para defender su posición, pero yo que estoy viendo lo que se ha hecho históricamente entre Renfe y ADIF respecto a esta actuación concreta quiero ponerle coto y quiero resolverla. Y como quiero resolverla, si no están los terrenos cedidos a ADIF, que se cedan, y si están los terrenos cedidos a ADIF entonces tenemos que actuar de acuerdo con las previsiones que contempla el convenio, que yo no quiero que ese convenio no se cumpla. Pero vamos a ver si podemos finalizar con que estos dos temas sean objeto de preguntas tanto escritas como orales y que al final no vengamos usted y yo a la Comisión a mantener nuestra postura y aquí todos salimos muy convencidos de que lo que hemos hecho está bien. Tenemos que concertar alguna salida para que esto no sea objeto de nueva petición, de nueva pregunta, salvo que en las conversaciones que tengamos no lleguemos a acuerdos. Si hay buena voluntad para llegar a acuerdos se puede llegar, si no, no llegaremos a acuerdos y nos seguiremos viendo aquí, pero por lo menos voy a hacer el intento de buscar alguna fórmula para que estos dos temas no vuelvan a plantearse en esta casa. **(El señor Reinares Fernández pide la palabra.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Reinares, en las dos iniciativas acumuladas ha

agotado casi todo el tiempo. Le dejo un minuto para que responda a estas dos iniciativas porque después tiene otra iniciativa pendiente. Un minuto.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Fíjese usted si será importante, que llevamos desde el año 2002 y desde 1998. Creo que merece la pena que podamos estar cuatro o cinco minutos más en vista de la buena predisposición del señor Morlán.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Es que hay muchos compañeros y muchas preguntas. Tiene usted un minuto.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Aquí alguien nos está engañando, señor Morlán, porque el día 19 de junio de 2006 se me contesta a una pregunta que hago lo siguiente: Con fecha 16 de marzo —lo que usted ha dicho— se ha aprobado el impacto medioambiental, el presupuesto recogido en el estudio informativo es de 74,6 millones, el proceso subsiguiente exige la redacción de los proyectos, aprobación, licitación de las obras, siendo en estos momentos prematuro fijar con toda exactitud los plazos y las fechas exactas para la ejecución de las obras. Parece que aquí esto se iba a hacer. Siguiendo contestación, 24 de junio de 2009: Estas actuaciones no forman parte de la red de carreteras. Se diluyó todo, se diluyó, prácticamente quedó en nada. Pero luego, por otra parte, ¿por qué no han votado ustedes las enmiendas que hemos presentado en el Senado y en el Congreso en los años 2005, 2006, 2007 y 2008, donde planteábamos estas obras? ¿Por qué no? Por otro lado, dice usted que no corresponde hacer esto en Oviedo, tiene que hacerse con el Principado de Asturias y con el Gobierno central. Mire usted, tengo aquí, que lo saqué, del año 2008, de 2009 y de 2010, decenas y decenas de proyectos ejecutados, financiados y pagados totalmente por el Gobierno central, que son proyectos de rondas, accesos, ciudades, conexiones con autopistas, del Ministerio de Fomento, pero ¿qué pasa, que en Oviedo no cabe que se haga esa ronda? ¿Cómo se han hecho las del resto de España? Resulta que aquí tiene que pagarlas el Ayuntamiento de Oviedo.

Y ahora voy a hablarle de la calzada de la calle Nicolás Soria. Este es otro proyecto exactamente igual, lo que pasa es que como en Oviedo gobierna el Partido Popular, en el Ayuntamiento de Oviedo, desde 1991, a Oviedo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Reinares, le pido que vaya usted finalizando.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: ajo y agua, y nada de nada. Le voy a leer cuatro perlas de su última intervención en el Senado el 27 de marzo: La valoración económica del proyecto de Nicolás Soria ascendía, en su momento a 3,5 millones, ADIF tiene la voluntad de cumplir el acuerdo. Nosotros decimos que queremos gastarnos el dinero, tenemos los 3,4 millones para gas-

tarlos en esta actuación. Y yo me pregunto: ¿dónde están esos 3,4 millones de euros, que no figuran en ningún presupuesto, ni en el de 2009, ni en el de 2010? Y repito que también aquí hemos presentando enmiendas y no nos han aprobado. Yo ya le invité a usted, ¿recuerda que le invité a ir a Oviedo? Le invité incluso a una fabada cuando me dijo que se había construido en aquel sitio. Usted, desgraciadamente, fue a Gijón pero no pasó por Oviedo, supongo que habrá ido directamente.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Reinares, se ha acabado su tiempo. Tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señor Reinares, el planteamiento que le estoy haciendo queda escrito en el «Diario de Sesiones» y por lo tanto si estoy planteándole ese encuentro para ver qué problemas son los que dificultan que estos temas tengan salida estoy dispuesto a hacerlo. Si usted me quiere recordar lo que ha pasado o lo que no ha pasado, yo también le puedo recordar lo que no han hecho, porque, claro, usted ahora me está diciendo que no se han aprobado enmiendas y me ha dicho que desde 1998 están con ese tema. ¿Por qué razón no se hizo antes de 2004? Es que han pasado muchos años de 1998 hasta 2004 y ustedes no lo hicieron. Le repito que puedo poner encima de la mesa argumentos para contrarrestar o contraponer lo que usted está diciendo, y yo le estoy diciendo todo lo contrario, le estoy tendiendo la mano para ver si podemos buscar alguna solución a los dos puntos, porque si no, la próxima vez que vengamos nos encontraremos otra vez con lo mismo. Yo le voy a decir: ustedes no cumplieron, ustedes no hicieron, ustedes no llevaron a cabo lo que tenían que hacer, y usted me dirá otra vez lo mismo, y por lo tanto no vamos a resolver el problema. Y yo quiero resolver el problema si se puede, señor Reinares, se lo digo en serio. Después de las conversaciones, si hay posibilidad de solución, miel sobre hojuelas. Si no hay posibilidades de solución nos seguiremos viendo, pero por lo menos habremos hecho un intento que hasta ahora no hemos hecho, y por es lo estoy planteando así.

— **DEL DIPUTADO DON JAIME REINARES FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE MEDIDAS A ADOPTAR PARA COMPENSAR AL MUNICIPIO DE LENA (ASTURIAS) POR LAS PÉRDIDAS QUE LE PUDIERA OCASIONAR EL TRASLADO DE PAGO DEL PEAJE DE LA AUTOPISTA DEL HUERNA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NUMERO DE EXPEDIENTE 184/40607). (Número de expediente 181/001193.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos al siguiente punto del orden del día, que figura con el número de expediente 181/1193. Tiene usted la palabra, señor Reinares, y le rogaría que se ajustara al tiempo que se ha acordado en esta Comisión.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Aquí voy a ahorrarle tiempo, no se preocupe. Señor Morlán, espero su llamada en relación con los dos temas anteriores. Voy a seguir siendo, sigo siendo concejal del Ayuntamiento de Oviedo y espero que usted, antes de que se produzcan las próximas elecciones, nos llame para ver si podemos empezar a hacer esto que usted me ha prometido.

Y ahora paso a la pregunta de Pola de Lena. Esta pregunta se elevó a oral porque el Gobierno incumplió el plazo de contestarla en el tiempo que el Reglamento establece. Ya he recibido la contestación por escrito y desde luego lamento que el Gobierno no tenga ninguna intención ni ningún interés en compensar al municipio de Lena por los perjuicios que le pudiera ocasionar el traslado a otro lugar el peaje del Huerna. Espero que no tengan que indemnizar por vía judicial, como ya lo van a tener que hacer por la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid respecto a la exención del IBI y que va a obligar ahora al Ministerio de Economía a abonar al municipio de Lena 3.695.000 euros por ese fallo judicial. Y por si hay alguna duda en mis palabras sobre traslado respecto a la eliminación del peaje del Huerna, que el señor Zapatero prometió quitar, he de decir que efectivamente el señor Zapatero cumplió su promesa, quitó la caseta de cobro que estaba en Asturias y la pasó a León. Ahora pagamos todo en León.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señoría, si usted tiene la respuesta escrita, ya sabrá que nuestro criterio es que no hay ninguna previsión de compensar al municipio de Lena por la eliminación de un área de peaje. Si el municipio de Lena ha obtenido esa sentencia favorable me parece muy bien, habrá razones por las que se le ha reconocido esa cantidad. No tiene nada que ver con lo que supone la eliminación de un área de peaje que lo único que ha hecho ha sido facilitar a los usuarios de esa autopista que en lugar de pagar en dos puntos paguen solamente en uno, con lo cual el tráfico es bastante mejor. No digo si está en León o está en Asturias, digo que la concesionaria pagará sus impuestos donde los pague, y por lo tanto, con independencia de que esté en un sitio o en otro, los ingresos no van a ir a un sitio, a una provincia o a otra, irán a las arcas de la concesionaria, que es la que liquidará sus impuestos cuando proceda. Yo creo que esta decisión de eliminar el peaje redundará favorablemente en la explotación de la infraestructura y ha permitido reducir el cobro de peaje a una sola área en vez de dos, resolver las reten-

ciones en el área de peaje de Campomanes, en vías de alta intensidad de tráfico, y casi se puede decir que se han eliminado las colas, se evita la peligrosidad del emplazamiento de la citada área, eliminando una barrera a la que precedían pendientes continuas del 6 y el 7 por ciento durante bastantes kilómetros y se permite que la inmensa mayoría de los usuarios de autopista, que son los que realizan el recorrido completo León-Campomanes, solamente efectúen una parada. Es decir, creo que esta eliminación de una barrera de peaje lo que ha hecho ha sido beneficiar a los usuarios y desde luego en términos de puestos de trabajo, porque creo que menos dos personas las demás están reubicadas en otros centros de la propia autopista, tanto en León como en Asturias o en otras autopistas que tiene la concesionaria; menos dos que no quisieron, los demás están todos reubicados. No llego a entender cuáles son los daños que se le ocasionan al municipio de Lena por la eliminación de la parada de peaje y por lo tanto no entiendo que sea oportuno que por ello tenga que producirse una indemnización. No obstante, si el ayuntamiento estima que tiene que haber alguna compensación e indemnización por esa decisión, vías tiene para plantearlo donde proceda. Pero sinceramente creo que en estos momentos no hay elementos que justifiquen la compensación al municipio de Lena por la desaparición del control del primer peaje de la autopista de Huerna. **(El señor Reinares Fernández pide la palabra.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Tiene la palabra, muy brevemente, por favor, señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Solamente quiero decir que ahora quedamos nada más pendientes de que se cumpla el compromiso del señor Zapatero de eliminar el coste del peaje del Huerna.

— **DE LOS DIPUTADOS DON JOSÉ JOAQUÍN MARTÍNEZ SIESO Y DOÑA ANA MARÍA MADRAZO DÍAZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE PLAZO Y PRESUPUESTO PREVISTO POR EL GOBIERNO PARA SOLUCIONAR EL PROBLEMA DE LAS VÍAS DE FEVE A SU PASO POR TORRELAVEGA (CANTABRIA) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/18273). (Número de expediente 181/001629.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos a la siguiente pregunta, y para hacerla tiene la palabra el señor Martínez Sieso. Es la pregunta que figura en el número de expediente 181/1629.

El señor **MARTÍNEZ SIESO**: Muchas gracias, señor secretario de Estado, por su comparecencia de esta tarde

ante la Comisión de Fomento. Tengo la impresión de que la secretaria de Estado de transportes no ha contestado a lo que le he preguntado, y por ello en la medida de lo posible me gustaría obtener de usted respuestas precisas, siguiendo de alguna forma las directrices que el ministro de Fomento, el señor Blanco, dio en su última comparecencia en esta Comisión hace una semana cuando dijo que los principios que iban a regir su actuación y la del ministerio eran los de la información, la transparencia y el respeto a la verdad.

El asunto que nos ocupa en esta pregunta afecta a Torrelavega y es un asunto que ustedes llevan estudiando desde el año 2005, porque desde el año 2005, de acuerdo con la información que viene en los presupuestos y de acuerdo con la licitación que se hizo en su día, se empezaron unos estudios sobre la integración del ferrocarril en Torrelavega que afectaba fundamentalmente a las vías y a la estación de FEVE, que, como usted sabe, separa la ciudad en dos partes. Es una auténtica barrera en la segunda ciudad de Cantabria. Yo no sé si tiene información sobre este hecho, pero fue muy decepcionante que cuando parecía que se empezaba a avanzar en dar una solución al problema que ocupa prácticamente a todos los vecinos de Torrelavega, concretamente el 11 de febrero del año 2008, en la sede del ministerio y ante la alcaldesa de Torrelavega, ante el delegado del Gobierno de Cantabria, después de varios años, después de estar estudiando desde el año 2005, la conclusión que les transmitieron y que apareció en los medios de comunicación fue la de crear una comisión que aportase ideas en relación con este asunto. Fue desde luego un auténtico jarro de agua fría para la ciudad yo me atrevo a decir que también en aquel momento para la alcaldesa y para el delegado del Gobierno, que esperaban otra cosa de acuerdo con las expectativas que se habían creado. Ante la situación que se creó como consecuencia de esa reacción hubo reacciones inmediatas por parte de mucha gente, del expresidente de FEVE, que el 24 de febrero de 2008 dijo textualmente: El Gobierno ha puesto en marcha los mecanismos para hacer posible el soterramiento, está en marcha, hay realidades, hay planos, hay proyectos, hay una propuesta sobre la mesa. También en la campaña electoral de las últimas elecciones generales, en marzo de 2008, la actual vicepresidenta económica, la señora Salgado y candidata al Congreso por Cantabria, se comprometió a dar prioridad a este asunto de soterramiento de las vías y de la estación de FEVE en Torrelavega. El delegado del Gobierno ha subrayado en reiteradas ocasiones la prioridad absoluta para el Ministerio de Fomento de este proyecto y que la propuesta de soterramiento, y aquí aparece el primer dato concreto, afecta a 2.015 metros de vía que separan la ciudad.

También quiero resaltar que el actual presidente de FEVE, el señor Villalba, el 26 de septiembre del año pasado, en una visita a Torrelavega, confirmó que el consejo de la empresa había aprobado soterrar las vías desde el puente de Saya hasta la calle Pablo Garnica, y que una vez aprobado el asunto por el consejo pasaba a

la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias para que redactase el proyecto, y que él calculaba que el coste aproximado era de unos 60 millones de euros. Finalmente, quiero recordar también una cuestión que me parece importante. Tanto el actual consejero de Industria del Gobierno de Cantabria como el anterior han reiterado en varias ocasiones que el Ministerio de Fomento financiará íntegramente el proyecto del soterramiento de las vías y de la estación de FEVE en Torrelavega, y de esta forma la actuación no costará ni un céntimo al Gobierno de Cantabria. No quiero extenderme más, pero sí quiero formularle unas preguntas muy concretas. ¿En qué punto de la tramitación administrativa se encuentra hoy el citado proyecto que lleva tantos años en estudio? ¿Está usted de acuerdo, secretario de Estado, con el presidente de FEVE en que el coste aproximado de este proyecto es de unos 60 millones de euros? ¿Está de acuerdo con los consejeros, el actual y el anterior, de Industria del Gobierno de Cantabria que el Ministerio de Fomento financiará al cien por cien la actuación? Y finalmente, ¿cuál es el calendario previsto de inicio y final de las obras? No le pido una fecha concreta y exacta, lo que le pido es un horizonte temporal razonable, un año en el que puedan empezar y un año en el que puedan terminar.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Se escandaliza porque en 2006 se empezara y en este momento no tengamos decidido qué es lo que vamos a hacer. Hace un momento hemos hablado de unas fechas, que de 1998 a 2004 no se hizo casi nada. Vamos a ver si somos capaces de situar todo lo relacionado con las infraestructuras en la perspectiva o dimensión que supone la construcción de cualquier infraestructura. Soy de los que pienso, y así lo pongo en práctica, que ante una infraestructura hay que reconocer a los que nos precedieron, lo mismo que espero que los que nos sigan reconozcan a los que estuvimos que hemos hecho algo, que hemos avanzado o que a lo mejor la hemos pifiado, por decirlo con palabras vulgares. Pero eso trasciende el mandato y el proceso de este secretario.

El ministerio ha tomado una serie de decisiones respecto al tema de Torrelavega, que indudablemente las ha adoptado de acuerdo con el Gobierno de Cantabria, con el Ayuntamiento de Torrelavega y con Feve. En el año 2006 lanzamos un estudio de ordenación de la red ferroviaria en Torrelavega, y en ese estudio planteamos una actuación que suponía la supresión de los pasos a nivel que existían en Torrelavega, la permeabilización transversal del ferrocarril, la mejora en la eficacia y seguridad del transporte ferroviario y la adaptación de la línea a las futuras necesidades ferroviarias a la integración del ferrocarril en todo su entorno. Esta solución consensuada con Feve tenía un coste aproximado de 61,5

millones de euros. Estamos hablando a nivel de estudios y los estudios informativos, cuando se elaboran, se están planteando no con todas las exigencias técnicas que exige un proyecto, donde hay más definición de las condiciones y características de cada actuación. Estamos hablando de temas ambientales, para eso se hacen unos estudios ambientales, para ver si Medio Ambiente nos dice si los trazados que pretendemos para determinado itinerario o la fórmula de integración ambiental es aceptable o no lo es. Estamos hablando de qué dificultades orográficas tienen esos trazados, una serie de aspectos que traen consigo una evaluación de los costes que en este caso ascienden a 61,5 millones de euros, de acuerdo con lo que dijo el presidente de Feve.

Después de realizar este estudio el Ayuntamiento de Torrelavega nos ha mandado una propuesta nueva en la que se solicitan determinadas modificaciones, como son: desplazar hacia el exterior las vías interiores de la curva existente en la estación, al objeto de disminuir la afeción a las industrias próximas; prolongar el soterramiento proyectado en dirección este hasta las proximidades del arroyo Sorravides y en dirección oeste hasta las proximidades de la calle Alcantarillas. Como es lógico, esas modificaciones implican un cambio sustancial en el estudio que teníamos elaborado para el soterramiento y para la integración del ferrocarril en Torrelavega. En el mes de agosto tuve un encuentro con la alcaldesa de Torrelavega y con el responsable del Gobierno de Cantabria para ver cómo incorporábamos estas propuestas que se nos hacían, qué coste añadido se producía a la previsión inicial que teníamos con Feve y nos dimos un tiempo hasta mayo de 2010, para que se llevara a cabo la conclusión de estos estudios y se viera cuál era el resultado de integración que surgía de las aportaciones que había hecho Torrelavega, cuál era su coste y quién financiaba.

En Torrelavega como en otras sociedades, como va a pasar en Santander, compartimos la actuación, las aportaciones, fijamos lo que cada institución tiene que aportar y todo eso lo discutimos cuando sabemos cuánto cuesta y de ahí se deduce quién va a pagar y en qué condiciones lo va a hacer. Si usted conoce, por ser de Cantabria, las reuniones que hemos tenido con el alcalde de Santander para fijar cuál era el punto de acuerdo que al final alcanzamos en el mes de agosto para desbloquear el programa que teníamos en Santander, ahí había aportaciones de todo el mundo. Veamos cuál es el coste, que en estos momentos sin las aportaciones que ha hecho el Ayuntamiento de Torrelavega asciende a 61,5 millones de euros. Veamos cuál es el coste definitivo. Nos tendremos que sentar con las administraciones y veremos qué es lo que cada quién aporta al desarrollo de esta actuación, porque queremos hacerla con el mayor consenso posible, porque si no, nos pasará como sucede en otros sitios donde se producen situaciones de bloqueo. Estamos muy satisfechos en el Ministerio de Fomento de los acuerdos que estamos alcanzando con comunidades autónomas tanto del Partido Socialista como del Partido Popular, como

en ayuntamientos del Partido Socialista o del Partido Popular para que este tipo de actuaciones de integración superen las discrepancias que podamos tener a otros niveles en materia de confrontación política, porque entendemos que va a trascender a lo que usted y yo hagamos aquí. A lo mejor dentro de 3 ó 4 años quien se siente aquí no seremos ni usted ni yo, pero indudablemente eso alguien lo va a heredar, lo tiene que heredar claro, lo tiene que heredar en el sentido de que el mismo criterio que se ha utilizado en otras integraciones es el que se va a seguir utilizando en cualquiera que se defina a partir de ahora. En eso coincidimos ustedes y nosotros. Lleguemos a mayo de 2010, que quedan 6 u 8 meses, que nos sentemos, veamos cuál es el coste final y decidamos en ese momento cuál es la aportación de cada Administración. Es lo único que estoy planteando porque queremos hacerla, queremos hacer ese esfuerzo, sabemos las dificultades que existen en el tránsito ferroviario en Torrelavega y que existe una barrera ferroviaria que habrá que superar.

Contestándole a lo que me ha dicho al principio, me pregunta sobre el calendario y las previsiones entre Palencia y Santander, asunto sobre el que podemos afinar un poco más. Como es lógico, respeto las opiniones de todo el mundo, pero creo que ahí sí que podríamos llegar a acuerdo. El sistema ferroviario español es de los medios de transporte, no sé si decir el más seguro, pero desde luego el que menos dificultades en razones de seguridad está planteando, pero cuando hay un incidente se para el tren. Por supuesto que hay algún descarrilamiento, no discuto que no lo haya habido, pero con el tráfico que existe en España en el sistema ferroviario, con la cantidad de trenes que circulan y la cantidad de gente que se mueve en Cercanías, media o larga distancia, el nivel de seguridad es muy alto y yo que he tenido la suerte de funcionar en la cabina de un tren y ver cómo se comportan los mecanismos de seguridad, indudablemente estoy muy tranquilo. Cualquier afirmación que se haga que ponga en duda la seguridad del sistema ferroviario, le estamos haciendo un mal servicio al sistema ferroviario. Podremos hablar de si no es eficiente, de si tiene retrasos horarios, de si hay que mejorar la catenaria (coincido con S.S. en que tendremos que reforzar la catenaria, porque indudablemente hay algunas deficiencias que tenemos que resolver), pero por favor no utilicen la palabra seguridad a estas incidencias, porque estamos generando una cosa que no es cierta, porque los trenes se paran, los ciudadanos se incomodan, se enfadan porque a lo mejor no les atienden pronto, porque pasa algún tiempo sin que nadie diga nada, pero como seguridad del material ferroviario y del sistema ferroviario, yo les pediría, si puede ser, que nos critiquen por otras cosas: por falta de atención, por falta de información, por falta de lo que quieran, pero no mencione la falta de seguridad en el sistema porque no es así. Si podemos conseguir que sobre eso haya unos criterios de unanimidad lo agradecería por el conjunto del sistema. Luego critiquémoslos porque llegamos tarde, porque no aten-

demos bien a los ciudadanos o por lo que ustedes quieran, pero el tema de seguridad para nosotros es fundamental. En la intervención de la secretaria de Estado he oído que la seguridad parece que está un poco en duda. **(El señor Martínez Sieso: El sindicato ferroviario.—La señora Villalobos Talero: Ya han pasado cinco minutos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señora Villalobos le rogaría que guardara silencio.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Una cosa es que lo diga el sindicato ferroviario y otra cosa es que ustedes, como es lógico, entiendan que este es un tema fundamental para el modo de transporte y me imagino que en eso coincidirán conmigo. **(El señor Martínez Sieso pide la palabra.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Martínez Sieso, tiene usted después otra pregunta. Tiene la palabra un minuto, por la cantidad de preguntas que tenemos y el tiempo que llevamos.

El señor **MARTÍNEZ SIESO**: Yo no he puesto en cuestión la seguridad del tráfico ferroviario en Cantabria, y me da la impresión de que el 50 por ciento del tiempo que ha utilizado el secretario de Estado para responder a esta pregunta, ha sido la respuesta a la pregunta anterior. Es decir, no obtengo respuesta de la secretaria de Estado de transportes a la pregunta que le he realizado y en esta pregunta me da respuesta el secretario de Estado de Infraestructuras a la anterior, pero no contesta a lo que le he preguntado. Es decir, aquí falla algo. Si es una absoluta prioridad, señor secretario de Estado, no pueden estar desde 2006 y hasta mayo de 2010 no se concluirán los estudios. S.S. no da una fecha aproximada de terminación. Ni siquiera en estos momentos sabemos lo que va a costar. Reconocerá conmigo en que aquí falla alguien. Alguien no está actuando diligentemente, si es cierto que este es un proyecto de absoluta prioridad para el Ministerio de Fomento. Y también estoy de acuerdo con usted en que en la mayoría de los casos las situaciones suponen la actuación concertada de tres administraciones. Por eso me ha llamado la atención las declaraciones taxativas y textuales que le he comentado de los consejeros de Industria del Gobierno de Cantabria.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Morlán, con la máxima brevedad.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): En atención a la señora Villalobos, no le voy a contestar porque creo que la explicación anterior ha sido ya suficientemente amplia.

— **DEL DIPUTADO DON JOSÉ JOAQUÍN MARTÍNEZ SIESO, Y DE LA DIPUTADA DOÑA**

ANA MARÍA MADRAZO DÍAZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE CALENDARIO DE EJECUCIÓN PREVISTO POR EL GOBIERNO PARA LA CONEXIÓN DE ALTA VELOCIDAD ENTRE SANTANDER Y VALLADOLID Y FECHAS PREVISTAS PARA EL INICIO DE LAS OBRAS EN SUS DIFERENTES TRAMOS. (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/14974). (Número de expediente 181/001630.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos a la siguiente pregunta formulada por el señor Martínez Sieso, que figura con el número de expediente 181/1630.

El señor **MARTÍNEZ SIESO**: Señor secretario de Estado, como usted bien sabe, en el pacto que sustenta el Gobierno actual de Cantabria, Partido Socialista, Partido Regionalista de Cantabria, hay un compromiso explícito de construir la alta velocidad a Santander simultáneamente y con las mismas características técnicas que la alta velocidad que vaya a Galicia o a Asturias. Yo no sé si en estos momentos los asturianos o los gallegos están muy contentos con el ritmo de ejecución de las obras y los compromisos adquiridos para terminarlas, pero en Cantabria hay un desconcierto general y no es para menos, sobre todo después de ver el proyecto de ley de presupuestos que ustedes han presentado recientemente en la Cámara para el año 2010. Comprobamos lo que ha ocurrido, que el paso del tiempo ha ido devorando sucesivamente todos sus pronósticos y sus promesas. Si nos remitimos al año 2004, en la primera entrevista que tiene el presidente de Cantabria con el presidente Zapatero, afirma textualmente que el horizonte de terminación de la alta velocidad a Cantabria será en el 2012. Si venimos a fechas más recientes, también la actual vicepresidenta económica del Gobierno, la señora Salgado, dice que el horizonte de terminación estará en torno al 2013 ó 2014. Y el 1 de julio pasado, el actual ministro, el señor Blanco en una visita que realiza a Santander dice textualmente: «Este mismo año iniciaremos la licitación y contratación de las obras de conexión entre Palencia y Alar del Rey, que representará una inversión de 274 millones de euros y será de doble vía electrificada a 300 kilómetros por hora. Pues bien, solo han pasado tres meses y ya no se va a cumplir lo que dijo el ministro en el mes de julio porque ya no se va a licitar la ejecución de la plataforma Palencia-Alar del Rey, sino Palencia-Villaprovedo, un 22 por ciento menos de kilómetros, cuando los proyectos que afectan a los tramos entre Palencia y Alar están aprobados desde hace mucho tiempo. Por otra parte, el compromiso de llegar a Reinosa ya se demora al horizonte de 2015: ¿Qué ocurre con Reinosa-Corrales de Buelna? ¿Qué ocurre con Corrales de Buelna-Santander? El presidente de

Cantabria —y además el presidente de Cantabria presume de tener hilo directo con el Ministerio de Fomento—, el pasado 18 de septiembre afirmó textualmente que espera que la alta velocidad llegue a Santander en el año 2016.

Yo simplemente quiero preguntarle si puede confirmar esa esperanza del presidente de Cantabria, y en su opinión cuál es el horizonte temporal razonable para pensar que pueda estar concluido el proyecto Palencia-Santander, qué características técnicas tendrá, qué ancho de vía y cuánto durará aproximadamente el viaje entre Santander y Madrid.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): El señor Morlán tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): El presidente de Cantabria y el ministro de Fomento hablamos de la perspectiva de que la alta velocidad llegue a Santander en 2015, y en ello estamos trabajando. **(El señor Martínez Sieso: ¿A Santander en el año 2015?)** ¿O no puede ser a Santander, señoría? No entiendo qué duda tiene S.S. Se lo voy a explicar porque creo que es bueno que dispongamos todos de la misma información.

Hay una cosa que me gustaría saber. ¿Cuando estaban gobernando no pedían nunca explicación, aunque fuera en despachos, a sus ministros? Lo pregunto porque nosotros tenemos el compromiso de licitar las obras entre Palencia y Alar del Rey, como usted ha dicho. Lo adoptamos porque entendíamos que los estudios informativos y los proyectos podían perfectamente ser adjudicados y contratados porque respondían a las exigencias técnicas de la alta velocidad. Cuando observamos los proyectos entre Palencia y Villaprovedo, comprobamos que esos proyectos reúnen las condiciones y las características de la alta velocidad y por lo tanto, licitamos las obras. Cuando vemos que entre Villaprovedo y Alar del Rey, la llegada del tren a Alar del Rey, de acuerdo con ese proyecto, está solapada por el estudio informativo que ustedes habían empezado entre Alar del Rey y Reinosa, tenemos que proceder a la adecuación del proyecto y al estudio informativo entre Reinosa y Alar del Rey. Nosotros queremos cumplir con el compromiso. Lo podíamos haber hecho, podíamos haber sacado la declaración de impacto ambiental que afecta desde Palencia a Alar del Rey tal y como está y solucionado. Luego ustedes hubieran dicho: Oiga, esto no es un tren de alta velocidad ni es un tren que responda a las exigencias y calidades que tienen otras vías de alta velocidad.

Ya sé que no hemos cumplido con los plazos iniciales que usted ha dicho. Lo que hemos hecho ha sido recomponer el estudio para darle las condiciones y características de la alta velocidad normal, 300 kilómetros por hora, doble ancho IFE para que de Alar del Rey a Reinosa podamos ir a esa velocidad. Y después tenemos entre Reinosa en dirección a Santander y ahí le tengo

que decir que los problemas que existen con la catenaria va a ser objeto de una especial atención para que la catenaria nos ocasione los menos problemas posibles en el tráfico habitual de los trenes Alvia y de otros trenes que van con electricidad. Hemos lanzado un estudio informativo para ver cuál es la fórmula más adecuada de atravesar todas esas zonas, porque están bastante pobladas, los núcleos están próximos y para la exigencia de los estándares de alta velocidad hace falta ver cómo lo solucionamos, que no es sencillo. Después, como es lógico, está la llegada a Camargo y a Santander. Todos estos trabajos los estamos llevando a cabo y los estamos ejecutando en estos momentos, pero son estudios necesarios que nos permitan situar la alta velocidad en Santander en unas condiciones que correspondan a los estándares de la Unión Europea. En este caso concreto vamos a continuar todas las actuaciones que hemos iniciado con el objetivo de que el plazo que hemos dado se pueda cumplir sin ninguna dificultad.

Lo que nos cuesta el Palencia-Santander, que es uno de los aspectos que me planteaba en la pregunta, se sitúa en los 1.362 millones de euros, dependiendo de la solución final que se adopte en alguno de los tramos que hay entre Reinosa y Santander. El tramo Valladolid-Palencia se estima en un coste de 500 millones de euros hasta Palencia, más el coste de la integración ferroviaria en Palencia, que está en 293 millones de euros. Si quiere que le diga con más detalle qué es lo que estamos haciendo desde Valladolid a Santander no tengo ningún inconveniente en hacerlo para que vea que no estamos perdiendo el tiempo, sino que estamos trabajando al ritmo que se plantea en el desarrollo de la estructura, que no es el ritmo de la firma de un contrato, sino que es el ritmo de una serie de consideraciones que tienen que ver con el territorio, con los agentes sociales, que tienen que ver con las instituciones y con los temas ambientales. Se lo voy a explicar para que vea que estamos cumpliendo con nuestros objetivos y que estamos acelerando todo lo que podemos.

Los tres tramos entre el nudo norte de Valladolid y el nudo de Venta de Baños, cuya longitud total es de 23,3 kilómetros, están ya en obras. El nudo entre Venta de Baños y la conexión con la línea Palencia, de 16 kilómetros de longitud, se encuentra con las obras adjudicadas de acuerdo con el consejo de Adif del 24 de abril de 2009. La integración en Palencia se encuentra en estudio informativo. El hecho de que no esté resuelta la integración en Palencia no significa que no puedan pasar los trenes de alta velocidad, como sucede en Valladolid y en otras ciudades en que las integraciones, como son temas que tienen que ver mucho con el urbanismo de las ciudades, llevan un ritmo bastante distinto. En el tramo Palencia-Alar del Rey, de 74 kilómetros y cuyo coste es estimado en 274 millones de euros, el Consejo de Ministros del pasado sábado 26 de septiembre 2009 autorizó la licitación de las obras de tres de los cuatro subtramos, concretamente autorizó la licitación de las obras de los tres subtramos situados entre Palencia y Villaprovedo

cuya longitud total suma 57,5 kilómetros por un importe de 211 millones de euros y con un plazo de ejecución de 38 meses. Por lo que respecta al subtramo restante, entre Villaprovedo y Alar del Rey, a pesar de que este tramo cuenta con declaración de impacto ambiental favorable y legalmente ha cumplido toda la tramitación exigida, además de las consideraciones que he hecho, tenemos un rechazo suscitado por las comunidades locales. Me refiero a los ayuntamientos de este recorrido, que nos han exigido la variación del trazado para hacerlo paralelo al canal de Castilla y eso significa el volver a estudiar el estudio informativo que se encuentra en situación muy avanzada y que esperamos sacar información pública en el primer trimestre de 2010.

Por lo que respecta al tramo Reinosa-Santander, estamos trabajando para modificar el estudio informativo existente adecuándolo al nuevo acuerdo que hemos alcanzado con el Gobierno de Cantabria, el Ayuntamiento de Santander y el Ayuntamiento de Camargo para la integración del ferrocarril de Santander y Arco de la Bahía.

Permítame que le haga una aclaración porque antes he tenido yo un lapsus y lo voy a corregir. En 2015 llegamos a Cantabria, a Reinosa; no a Santander. Si me equivoco tengo derecho a corregir y como eso es así, no le quiero dar un dato por otro. Quiero que las cosas se queden tal y como están acordadas con el Gobierno de Cantabria tal y cuál son las posibilidades técnicas de ejecutar esta infraestructura hasta Reinosa.

Con esto, señoría, le he dado una cumplida información de qué es lo que estamos haciendo. Espero que continuemos trabajando para que la alta velocidad llegue a Cantabria en la fecha indicada y a Santander cuánto antes.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Un minuto tiene el señor Martínez Sieso.

El señor **MARTÍNEZ SIESO**: Señor secretario de Estado, realmente me había puesto usted muy contento diciendo que en 2015 el AVE llegaba a Santander, pero acaba de reconocer que en 2015 el AVE no va a llegar a Santander, sino mucho después. Se incumple así un pacto porque hay un compromiso explícito y reiterado por el ministro de Fomento en el Pleno del Congreso de los Diputados que dijo la semana pasada que el AVE llegará a las capitales asturianas a finales de 2015 al mismo tiempo que a mi tierra gallega. Quisiera pedirle que me confirmase que Reinosa-Santander se va a hacer en ancho de vía internacional y, a ser posible, qué tiempo de viaje aproximado va a haber entre Santander y Madrid.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): ¿Señor Morlán, quiere responder?

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán

Gracia): Brevemente. Le puedo decir que el trazado hacia Santander va a reunir las condiciones y exigencias de la alta velocidad en ancho IFE y la velocidad que estamos hablando es de 300 kilómetros por hora. He enmendado el error que había cometido respecto a la llegada de 2015 en Santander. Lo situo en Reinosa. Si hubiera dicho Santander hubiera tenido que volver a pedir otra vez disculpas porque no llegaríamos en 2015 a Santander dado que las conexiones entre Reinosa y Santander son bastante complicadas, difíciles y con muchas repercusiones en territorios que indudablemente van a mostrar sus alegaciones para ver cómo se define esa vía. Vamos a seguir manteniendo nuestro compromiso y vamos a hacer todo lo posible para que llegue cuanto antes. No tengo ningún inconveniente en hacerle llegar el tiempo previsto que va a haber entre Reinosa y Santander, pero aquí no tengo ese dato. Para darle una hora u otra, prefiero esperar a tenerlo con seguridad y decirle, señor diputado, aquí tiene usted el tiempo; se lo puedo dar después de la sesión.

— **DEL DIPUTADO DON MIGUEL IGNACIO PERALTA VIÑES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE ACTUACIONES PREVISTAS PARA LA MEJORA DE LA VÍA FÉRREA ALCOY-XÁTIVA. (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/18284). (Número de expediente 181/001706.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos a la siguiente pregunta con el número de expediente 181/1706. Para hacerla tiene la palabra el señor Peralta Viñes.

El señor **PERALTA VIÑES**: Señor secretario de Estado, a principios de la década de los noventa, el Partido Socialista, en esos momentos en el Gobierno, programó el cierre y desaparición de la línea férrea Alcoy-Játiva, lo que produjo una movilización general no solamente en Alcoy sino en toda la comarca, la unanimidad de los partidos políticos de los distintos municipios, de las asociaciones empresariales, de los distintos sindicatos y por lo tanto, se alcanzó un convenio entre la Generalitat Valenciana y el Gobierno de España para el mantenimiento y mejora de esa línea férrea. La Generalitat Valenciana ha ido cumpliendo todo lo referente al mantenimiento y a la mejora de lo que a ella le correspondía y el Gobierno de España no lo ha hecho así. Le realizo son tres preguntas sencillas que requieren de una contestación sencilla, clara y fácilmente entendible para los ciudadanos de aquella zona. Qué actuaciones tiene previstas el Gobierno de España para la mejora de la línea férrea Alcoy-Játiva; cuándo pretende el Gobierno iniciar la obra de mejora de la línea férrea Alcoy-Játiva, y si va a realizar el Gobierno, una vez realizadas esas

obras, la transferencia de la gestión de la línea férrea Alcoy-Játiva, a la Generalitat Valenciana.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): El 14 de julio de 2009 firmamos un protocolo con la Generalitat Valenciana para promover la transferencia y modernización de la línea Xátiva-Alcoy. En dicho protocolo está prevista una colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana para promover no solo la modernización y mejora de la línea sino también su transferencia. En estos momentos, aparte de todas las consideraciones sobre las necesidades regionales que es un elemento básico de comunicación en las comarcas centrales de la Comunidad Valenciana, en el protocolo se han acordado una serie de actuaciones que vamos a acometer cada una de las administraciones. Al ministerio le corresponde el acondicionamiento entre el punto de origen de la línea y el punto kilométrico 8, y entre el punto 23,50 y el final de la línea, punto kilométrico 63,70; la Generalitat asumirá el acondicionamiento del tramo comprendido entre el punto kilométrico 8 y el 23,50 incluyendo en su caso las variantes del trazado necesarias para mejorar los tiempos de recorrido. Cada Administración está trabajando en los proyectos que sean precisos, va a licitar las obras, y una vez se hayan acabado hemos acordado con la Generalitat que transferiremos la línea a la Generalitat Valenciana para su gestión. Y desde luego en este proceso de transferencias se van a incluir todos los elementos de titularidad estatal que están adscritos a la explotación ferroviaria, así como aquellos elementos de la estación de Xátiva imprescindible para el funcionamiento autónomo de la línea.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): El señor Peralta Viñes.

El señor **PERALTA VIÑES**: Señor secretario de Estado, la realidad es que me deja perplejo con la contestación, no por el convenio que todos conocemos en la Comunidad Valenciana y en la comarca de Alcoy, que efectivamente está firmado y que viene de otros convenios anteriores donde el Ministerio asumía una serie de obligaciones que nunca ha concluido. Me deja perplejo en cuánto a que no ha sido una respuesta ni sencilla ni clara ni fácilmente entendible para la gente de esas comarcas. Yo le he pedido que me diga qué actuaciones tiene previstas, y me ha dicho la de los puntos kilométricos, a la pregunta de cuándo pretende iniciar las obras no se ha pronunciado al respecto y únicamente se ha referido a ese convenio. Sin embargo, lamentablemente, con la presentación de los Presupuestos Generales del Estado, hoy se publica en la prensa valenciana que el ministerio, además de hacer desaparecer otra línea férrea fundamental para la Comunidad Valenciana que es la

línea férrea entre Gandía y Denia, lo único que hace es destinar 2 millones de los 30 millones de euros que tenía que destinar el Ministerio de Fomento a la línea férrea Alcoy-Játiva para el año 2010. Es evidente que no existe por parte del ministerio y del Gobierno ninguna voluntad de atender una línea férrea que podrá ser más o menos importante para el conjunto del Estado, pero que sí lo es para el conjunto de esas comarcas que forman un conglomerado decisivo en el conjunto de la comunidad y es importante para la Comunidad Valenciana. Por lo tanto, entiendo que el ministerio no tiene intención de cumplir, no tiene intención de hacer lo que debería haber realizado desde hace ya bastante tiempo y no va a atender las necesidades que tienen esas comarcas, que tiene Alcoy y que tiene concretamente la Comunidad Valenciana.

En política, señor secretario de Estado, no se hace lo que se puede, estamos para hacer lo que debemos de hacer y debemos de atender las necesidades de la gente, la gente de esas comarcas necesita que se invierta de manera imperiosa y rápida en la línea férrea Alcoy-Játiva porque es una forma de conexión con la capital de la Comunidad Valenciana, con la ciudad de Valencia que permite salir de una manera fácil y clara a los ciudadanos de esas comarcas.

Por lo tanto, no me satisface la contestación que me ha dado, y no me satisfará tampoco que se refiera a lo que se ha hecho o se ha dejado de hacer en otros momentos históricos. Yo le pregunto qué va a hacer el Gobierno, cuándo lo va a hacer, y después, una vez que estén hechas las infraestructuras, si pretende ceder a la Generalitat Valenciana. A la última ha contestado que sí, pero no sabemos en qué plazo lo va a realizar.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para contestar tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señoría, yo respeto que usted no esté satisfecho. Yo estoy satisfecho de los acuerdos que estoy alcanzando con la Comunidad Valenciana, estoy satisfecho de cómo evolucionan las relaciones que tenemos con el Gobierno de la Comunidad Valenciana respecto al desarrollo de las infraestructuras y las inversiones que estamos haciendo en Valencia, estoy satisfecho porque vamos a buscar un convenio ferroviario y de cercanías con la Comunidad Valenciana —me imagino que a usted no le gustará mucho que lo hagamos, pero creo que es bueno que miremos los intereses de los ciudadanos para que eso sea así— y estoy muy satisfecho de que licitemos los proyectos entre Xátiva y Alcoy, ejecutaremos las obras y procederemos a la transferencia. Las cosas se hacen cuando se tienen los proyectos hechos y cuando ponemos una cantidad de recursos para una línea y mostramos un compromiso con el Gobierno valenciano de llevar a cabo esas actuaciones, lo vamos a hacer. Yo confío que el Gobierno valenciano sea perfectamente consciente del compromiso político que ese acuerdo

supone. Me da la impresión de que a usted no parece que le guste mucho el que este tipo de acuerdos se lleven a cabo y que acometamos este tipo de actuaciones de manera coordinada con el Gobierno valenciano. Mire, yo no me voy a referir a lo anterior, usted lo ha dicho, estas cosas también se podían haber hecho antes y no se hicieron, y ahora ustedes nos exigen cosas que ustedes no supieron hacer. Por favor, vamos a ser serios, mantengamos las relaciones institucionales tal y como las estamos manteniendo, busquemos la fórmula de colaborar para que estos problemas se vayan solucionando, yo respeto sus planteamientos y respeto sus críticas, como no puede ser de otra manera, pero permítanos que nosotros, que estamos trabajando en coordinación con el Gobierno valenciano, podamos hacer frente a estos problemas porque también me los plantean ellos y los plantean con ganas de resolverlos, no con ganas de entorpecerlos, como parece que usted pone de manifiesto en sus palabras.

DEL DIPUTADO DON MIGUEL IGNACIO PERALTA VIÑES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

- **PLAZO DE TERMINACIÓN DE LAS OBRAS DE LA AUTOPISTA A-7 EN SU TRAMO DE LA VARIANTE DE ALCOY (ALICANTE) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/18285). (Número de expediente 181/001707.)**
- **ACTUACIONES PREVISTAS PARA ADECUAR LA TRAVESÍA DE LA CARRETERA N-340 A SU PASO POR ALCOY (ALICANTE) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/18286). (Número de expediente 181/001708.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Las iniciativas con número de expediente 1707 y 1708 se van a tramitar de forma acumulada. Para formular las preguntas tiene la palabra el señor Peralta Viñes.

El señor **PERALTA VIÑES**: Señor secretario de Estado, no se moleste, no hace falta que se moleste, si no cumple usted y no cumple su ministerio es su responsabilidad. A mí sí me gusta que en lo relativo a la Comunidad Valenciana, y especialmente en lo relativo a Alcoy, se cumpla por parte tanto del ministerio como de la Generalitat Valenciana, por motivos obvios que estoy seguro de que usted conoce.

La siguiente pregunta también tiene relación con la gestión de su ministerio, y en este caso la Generalitat Valenciana sí que ha cumplido escrupulosamente sus acuerdos en cuanto a la autovía central. La Generalitat Valenciana hizo lo que tenía que hacer en los tramos a

San Vicente, en el tramo de San Vicente a Castalla y ha sido el ministerio el que ha ido dilatando y la terminación de esa autovía. Es más, yo creo que no solamente ha dilatado la terminación de la autovía, sino que además no ha cumplido con un deber, ya no deber, sino una cortesía con estas Cortes en cuanto a la información, porque esta pregunta data del año 2008, está registrada en el Boletín el día 10 de junio de 2008, y esto es un dossier de prensa de todo lo que se ha dicho alrededor de esa autovía en la ciudad de Alcoy, en la prensa local y en la prensa provincial de Alcoy. Dos tercios del mismo suele ser de destacados miembros del Partido Socialista, que yo no sé si como portavoces del Ministerio de Fomento dicen presupuesto, plazo de terminación y cómo va la evolución de las obras. Yo hice la pregunta antes de que esos miembros dijeran lo que han ido diciendo y a mí, de momento, no se me ha contestado. Y es muy sencilla: qué plazo de terminación tienen las obras de la A-7 en el término de Alcoy, qué plazo de terminación tiene la A-7 en el barranco de la Batalla y qué plazo de terminación tiene en el tramo Cocentaina-Puerto de la Baeda. Y otras que también tienen mucho que ver con ella que es cómo va a quedar y qué pretende hacer el ministerio en lo que es hoy la travesía de Alcoy, porque no hay que olvidar que la travesía de la 340 por la ciudad de Alcoy debe ser de alguna manera atendida y puesta en correcto estado por parte de quien ha estado utilizando esta carretera, que al final son calles de la ciudad. Quiero recordarle que en 1995, el entonces alcalde socialista de Alcoy, también con un gobierno socialista en Madrid, se presentó con una gran fotografía para realizar un puente magnífico en la zona de la vaguada de Alcoy. Ese puente ni se hizo ni parece que en estos momentos sea necesario. A todos los alcoyanos nos gustaría saber si efectivamente ese puente se va a realizar y concretamente, en cuánto a la travesía de Alcoy en la zona de la Vaguada, qué actuación se va a realizar por parte del ministerio.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para responder tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): En relación con los tramos de carretera de la autovía A-7 por los que pregunta, le voy a contestar rápido, no voy a entrar en más disquisiciones para no prolongar la intervención. La variante de Alcoy tiene fecha prevista para su puesta en servicio a finales de este año 2009. Y las obras de los tramos Muro de Alcoy-Albaida y Concertaina-Muro de Alcoy y el Barranco de la Batalla estarán todas ellas entre marzo y junio o julio de 2010. Esas son las previsiones que tenemos nosotros para estos tramos de carretera que quedan de la A-7. También le tengo que decir que indudablemente esta actuación está comprendida dentro del protocolo que firmamos con la Generalitat en el año 2005, y en ese

protocolo ya hemos licitado obras y hemos ejecutado obras por valor de 1.000 millones de euros.

En relación con la Nacional 340 a su paso por Alcoy, como en cualquier otro caso el ministerio va a mantener la travesía siempre y cuando sea de titularidad estatal, y si el ayuntamiento quiere aceptarla, nosotros se la vamos a ofrecer, se pondrá a disposición del ayuntamiento la cuantía que se prevé en la Orden ministerial de cesiones para que se la Administración local que decida las obras convenientes que tiene que haber en la misma.

Por último, yo creo que el ministerio, salvo algún tipo de indicación contraria que se pueda hacer por la ubicación del puente, no puede actuar sobre un puente que no es nuestro. No obstante, como es lógico, estamos dispuestos a mirar qué es lo que sucede con este puente, pero el tramo de la Vaguada no es de titularidad del Estado y, por ello, intervenir directamente en estos momentos no lo vemos posible.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Peralta Viñes.

El señor **PERALTA VIÑES**: Muy rápidamente señora presidenta. Evidentemente no pueden actuar sobre un puente que no es suyo y que además no existe porque no lo han construido. La travesía de Alcoy tiene una pequeña trampa, y es que la 340 es una calzada en dirección a Valencia que en su momento era de doble dirección, como pasan 35.000 coches diarios por esa calzada, se desdobló en dos calles y la vaguada se rellenó para que pudieran transitar los vehículos dirección Valencia-Alicante a su paso por Alcoy. Esa vaguada, como ustedes saben porque tienen los informes y han realizado los proyectos, alguna dificultad y alguna situación compleja tiene, y por eso es por lo que en su día el alcalde socialista propuso al ministerio la construcción de un puente, propuesta que parece fue bien acogida por el entonces ministro socialista en el Gobierno de Madrid. Eso es lo que hay, yo ya sé que la travesía de Alcoy es solamente una de las dos, pero evidentemente si se están utilizando por parte del ministerio dos trazados diferentes, yo creo que debería, en convenio con el ayuntamiento, a ayudar en el mantenimiento y la puesta en correcta disposición de la travesía, de las dos travesías que en estos momentos tiene la 340 por Alcoy, cosa que no pasa en ninguna otra ciudad de España.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señor diputado, los datos que usted aporta con tanta profusión los conoce muy bien, yo no tengo ningún inconveniente en estudiarlos y en analizarlos y ver qué posible salida podemos darle al tema de la travesía y cuáles son nuestras obligaciones respecto a esa travesía en Alcoy, no tengo ningún problema, no es mi opción el

plantear problemas cuando creo que pueden ser solucionables en tanto en cuanto son obligaciones que hay que acometer por nuestra parte.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA CELIA VILLALOBOS TALERO Y OTROS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE: CONOCIMIENTO POR EL MINISTERIO DE FOMENTO DE LA REDUCCIÓN DE LAS DOTACIONES DE PERSONAL Y MAQUINARIA EN LAS OBRAS DE LA AUTOPISTA DE PEAJE AP-46 MÁLAGA-LAS PEDRIZAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/54965). (Número de expediente 181/001972.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos a examinar el siguiente punto del orden del día que figura con el número de expediente 1972. Tiene la palabra la señora Villalobos.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: El día 19 de diciembre la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, se reunió con Luis del Rivero, presidente de Sacyr, para firmar las obras que correspondían a la autopista de peaje de Málaga, Las Pedrizas-Málaga. En ese mismo día sale la nota de prensa que hace el ministerio: la apertura de tráfico deberá producirse antes del 31 de diciembre de 2009.

Yo le hice una pregunta en marzo al ministerio, que no fue contestada y por eso estamos aquí hoy, en el sentido de que las obras estaban paralizadas, siguen paralizadas, han pasado ya muchos meses, está afectando de forma importante a esas obras, y mi pregunta es muy simple. Han aparecido a lo largo de estos meses, lógicamente, informaciones en los medios de comunicación de Málaga, pero lo que me gustaría es que el señor secretario de Estado me contestara qué piensa hacer el ministerio con esta obra, ¿piensa avalarle el préstamo que pide Sacyr?, ¿piensa rescindir el contrato? ¿Cuál es la solución para que las obras continúen ya.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Indudablemente somos conscientes de que las obras están paradas, que no se cumple la puesta en servicio que estaba prevista inicialmente, y usted como yo sabe que este es un proceso bastante complicado en el que el tema de la situación económica, de la financiación de esta actuación ha tenido sus dificultades a la hora de desarrollar la actuación que está llevando a cabo la empresa Sacyr, y lo que sí le puedo decir es que estamos haciendo todo lo posible para que las obras se reanuden pronto. Usted me ha puesto dos o tres ejemplos, y le

tengo que hablar de las posibilidades que tenemos para ir resolviendo este conflicto respecto a la puesta en marcha de la obra y, por supuesto, la posterior puesta en servicio, estamos viendo las alternativas que tenemos, que no es nada sencillo. Señora Villalobos, yo se lo digo claramente, creo que no es una situación fácil porque indudablemente los aspectos financieros de la ejecución de la obra han empeorado respecto al momento de la firma de la concesión y nuestra obligación en estos momentos es ver de qué manera podemos hacer frente para que la obra continúe y para que se acabe. No es una varita mágica la que hay que poner encima de la mesa, es ver con las entidades financieras, con la propia empresa, todos los costes que está teniendo la ejecución de la obra y ver de qué manera podemos hacer que eso no se pare, que eso continúe y que no se rescinda. Yo entiendo su preocupación y entiendo que seamos criticados porque están paradas las obras y porque es una concesión que está desarrollándose, no apelo a su comprensión, pero por lo menos entienda que a nosotros nos gustaría que las cosas fueran de otra manera, que las obras se iniciaran y que esas obras acabaran, pero estamos trabajando para ver cuál es la fórmula más adecuada defendiendo los intereses públicos y haciendo frente al cumplimiento de las obligaciones que se derivan de la propia concesión por parte de la concesionaria y viendo de qué manera podemos hacer frente al reinicio de la obra y a la finalización de la misma.

No le puedo avanzar nada más, yo sé que a lo mejor le gustaría tener una concreción mayor, pero lamento no poder darle más información porque en este momento lo que estamos viendo es la fórmula para salir adelante.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señora Villalobos.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Señor secretario de Estado, me parece increíble todo. Todo, desde cómo se hizo esa firma, desde cómo ha evolucionado toda esa obra, y esto es responsabilidad de ustedes. Yo comprendo que los del PP somos unos malditos, malvados, malísimos, todo lo que usted quiera, pero si hubiera seguido la señora ministra de Fomento el proyecto que se encontró ya con la aprobación del impacto medioambiental, solamente le quedaba contratar proyecto y obra, y estábamos en un momento económico diferente y yo creo que las cosas hubieran ido bastante mejor. Pero ya es llorar sobre agua derramada y eso no sirve absolutamente para nada. Lo real que tenemos ahora es una concesión con un incumplimiento de más de un año, y no me diga usted a mí que no hay mecanismos en el ministerio para llegar a una solución que realmente haga que esa autopista funcione. Es que los atascos en Málaga, en la A-7, son permanentes, y usted lo sabe exactamente igual que yo. Por lo tanto, mecanismos tiene el ministerio para el cumplimiento exacto del contrato que se hizo con Sacyr, en una autopista

donde el resto es de Ferrovial, pero había que dárselo a Sacyr, bueno, pero que cumpla.

Segundo tema. Es muy curioso que me diga usted hoy eso. Yo convoco una rueda de prensa para hablar de la autovía, del coste y de la hiperronda y de la situación de la autopista, y ese mismo día Dios de mi vida, sale una noticia desde su secretaría de Estado (tiene usted un gabinete de prensa que como es de Málaga funciona de maravilla), en la que se dice claramente: hemos encontrado la cuadratura del círculo, ya tenemos resuelto el tema de la autopista de peaje de Málaga, vamos a llegar a un acuerdo por el cual nosotros le damos. Una cosa absolutamente fuera de lo razonable, pero es una forma de decir: ya lo hemos resuelto. Usted y yo sabemos que no lo han resuelto.

Mire, señor secretario de Estado, los problemas hay que cogerlos por el principio y resolverlos, y a mí no me sirve que usted me diga que estamos buscando. Más de un año de paralización, lo que tienen hecho está destrozado, las máquinas están ya inservibles, aquello está fatal. Se está terminando, bueno, algún día se terminará la hiperronda, supongo, ¿y a dónde nos lleva si la autopista de peaje está paralizada? Usted tiene la obligación de resolverlo ya. Mire, váyase al modelo del señor Álvarez-Cascos. Yo sé que a ustedes el señor Álvarez-Cascos no les gusta, pero el señor Álvarez-Cascos tenía la solución para problemas de esta naturaleza, que era el que estaba previsto. Vuelva, si no pasa nada, si hasta lo ha dicho el señor Zapatero: rectificar es de sabios. Lo que me da la sensación es de que en su ministerio quedan poco sabios. Yo pensé que con la salida de mi compañera de circunscripción habían vuelto los sabios, pero veo que no. Así que, por favor, resuélvanlo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): El señor secretario de Estado tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señora Villalobos, indudablemente queremos resolverlo y cuanto antes. **(La señora Villalobos Talero: Sí, ya lo veo. ¡Un año!)** En fin, no vayamos al tiempo de resolución cuando ha habido cosas en este país que han tardado bastante tiempo en resolverse, señora Villalobos. Yo lo único que le digo es que la preocupación que usted tiene por cómo evoluciona el tráfico en Málaga es una preocupación nuestra, y los intereses del Estado también son nuestra preocupación, y tenemos que hacer las cosas creo que bien. A lo mejor nos equivocamos a la hora de hacerlas, no lo discuto, pero sí que es cierto que nuestro interés, nuestra voluntad y nuestra decisión es arreglarlo cuanto antes. No le pido a usted que sea comprensiva, lo único que le digo es que nosotros vamos a solucionarlo, queremos solucionarlo y cuanto antes. ¿Cuándo será? Pues, mire, cuando alcancemos aquellos contenidos de la resolución de este tema que nos permitan recuperar la ejecución de las obras. Ya sé que usted sería a lo mejor más drástica, pero yo pretendo que las

cosas se resuelvan para que pueda funcionar eso sin ninguna dificultad y luego no perdamos más el tiempo según el tipo de decisiones que se adopten.

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

— **FECHA PREVISTA PARA EL INICIO DE LAS OBRAS DE EJECUCIÓN DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD ENTRE LUBIÁN Y OURENSE. (Número de expediente 181/000013.)**

— **SITUACIÓN DE LA INTEGRACIÓN FERROVIARIA DE LA ALTA VELOCIDAD EN LA CIUDAD DE OURENSE. (Número de expediente 181/000972.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos a examinar las siguientes iniciativas que se tramitan de forma acumulada. Son las que figuran con los números de expediente 13 y 972. Para formularlas tiene la palabra el señor Delgado Arce.

El señor **DELGADO ARCE**: Señor Morlán, en este breve espacio le voy a formular las dos preguntas acumuladas que tienen que ver con la línea de alta velocidad desde Madrid hasta Galicia, en concreto, en primer lugar, del tramo Lubián a Ourense. Mire, lo primero que quiero decirle es que esta pregunta la redactamos en concreto en mayo de 2008 y los tiempos parlamentarios hacen que la estén respondiendo hoy. Como también han cambiado los tiempos en su ministerio, porque el 21 de julio se suscribió un protocolo entre el ministro Blanco y el presidente de la Xunta, Núñez Feijóo, un protocolo, según se dice en su preámbulo, en el que se quiere empujar caminos presididos por la mutua lealtad, el diálogo, el entendimiento y la concertación. Yo, como diputado gallego perteneciente al grupo del partido que gobierna en Galicia, y usted, como secretario de Estado del Gobierno del Partido Socialista, vamos a intentar mantener este nivel de entendimiento pero, eso sí, yo le tengo que decir muy claramente que con el mismo nivel de exigencia y de estar cada uno en su sitio que hemos tenido siempre. En este sentido, estamos a día 30 de septiembre, quedan tres meses para concluir 2009, en el protocolo que se ha firmado, al que acabo de referirme, se dice muy claramente que tendrá que tener lugar antes de que finalice este año la licitación de las obras de plataforma en los tres subtramos entre Lubián y Taboadela, y nosotros estamos a la espera de que esta licitación se produzca.

La pregunta es muy concreta: en qué Consejo de Ministros se va a hacer esta licitación; se van a licitar estos tres tramos conjuntamente o por separado; cuáles van a ser los importes de esta licitación, y si me puede concretar qué fecha estiman ustedes para la adjudicación

de las obras, porque todas estas preguntas previas que le acabo de hacer son las que darían respuesta a la pregunta, que es cuándo se inician las obras entre Lubián y Ourense.

Le tengo que decir, señor Morlán, que ayer fue un día para nosotros de sorpresa, de sorpresa porque cuando examinábamos el presupuesto general del Estado para el próximo año 2010 y nos vamos a la partida de Lubián-Ourense, nos encontramos con algunas cosas que nos llaman la atención. Se dice que el coste del proyecto —estoy hablando de la hoja presupuestaria de Adif— es de 3.143,850 euros, 3.000 millones de euros. Se dice que la fecha de inicio es de 2010 y la fecha de finalización es 2016, sin embargo, el protocolo al que me refiero de julio dice que las obras finalizan en 2015. Y luego vemos una anualidad prevista para 2009 de tan solo 36 millones de euros, que con otros 4 millones de la Dirección General de Ferrocarriles para el mismo fin harían 40 millones de euros. Nos parece una cifra muy insuficiente porque si para este año vigente 2009 ustedes consignaron la cifra de 254 millones de euros, que va a quedar absolutamente sin un solo euro sin ejecutar, 40 millones nos parece una pequeña cantidad. ¿Usted me podría explicar por qué 40 millones y no más? Y también vemos la proyección en anualidades para 2010, 2011, 2012 y 2013: 36 millones, 135 millones, 180 millones y 225 millones. ¿Cómo vamos a completar este montante de 3.145 millones con unas anualidades tan poco exigentes? Yo creo que ustedes deberían repasar esta hoja presupuestaria de Adif porque probablemente tenga serios errores, porque si no los tiene realmente los objetivos que nos hemos trazado todos son incumplibles. Yo sé que usted ahora me va a dar una respuesta, nosotros queremos que cuanto antes comiencen las obras entre Lubián-Ourense, porque no hay alta velocidad en Galicia mientras no esté hecho este tramo de 109 kilómetros de longitud.

La segunda pregunta acumulada a ésta se refiere a la integración ferroviaria en la ciudad de Ourense, la integración ferroviaria de alta velocidad. Pues pasa lo mismo, cuando yo hice esta pregunta fue en diciembre de 2008 y la casualidad ha querido que este último sábado, 26 de septiembre, se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» el anuncio de que se sometía a información pública el estudio informativo de la integración urbana y acondicionamiento de la red ferroviaria de Ourense. Por lo tanto, se ha abierto un plazo de 30 días hábiles para que lo examinemos todos los que tengamos interés en el mismo para formular observaciones. Se está creando un clima en mi ciudad, en la ciudad de Ourense, que yo celebro, que es un clima de entendimiento inicial entre las fuerzas políticas, se ha creado un grupo municipal entre los tres grupos políticos representantes del ayuntamiento que va a tener como objetivo, con el apoyo técnico, intentar visualizar unas alegaciones, si es posible comunes, para que este proyecto sea el mejor. Al mismo tiempo se pretende dar, como no puede ser menos, parte a la sociedad, especialmente a los colectivos empresa-

riales que desde el primer momento estuvieron muy cerca de este tema.

Yo le quiero pedir, señor Morlán, que sean sensibles a las observaciones que le sean formuladas desde la ciudad de Ourense, porque el interés que para la ciudad tiene la integración ferroviaria es monumental, la estación y la integración en Ourense es el reparto de la alta velocidad a toda Galicia. Por eso y en relación con una falta de precisión que aparece en el estudio informativo, que es el tema del posible soterramiento o no de las vías de tren al llegar a la estación, le quiero decir que ustedes deben de ser sensibles, ya que el proyecto del diseño de la nueva estación no está todavía ultimado ni confeccionado, que en los proyectos de los accesos deben ustedes tener unas previsiones para que se inicie el descenso de las cotas a 300 o a 500 metros, de modo que permita, si se deseara, que la estación fuera soterrada, porque lo que se persigue en definitiva es la permeabilidad de dos zonas de la ciudad de Ourense que han estado siempre cortadas por la actual vía férrea. Por lo tanto, no se inviabilice lo que puede ser una muy buena solución para nuestra ciudad.

En segundo lugar, nos preocupa, señor Morlán, el cruce de la entrada sobre el río Miño. El proyecto que ustedes acaban de presentar lo hace después de la presa de Velle, a la altura del lugar de Oira, volaría un viaducto sobre unas instalaciones deportivas, bordearía un castro que hay allí que es el castro de Oira y perjudicaría notablemente un barrio que es el del Peliquín. Creemos que sería una solución más inteligente y técnicamente posible subirlo unos cientos de metros hacia el norte, a la altura del viaducto que cruza una carretera, el puente sobre el río Miño, y eso daría una mejor solución y evitaría esas afectaciones. Yo confío en su sensibilidad y confío en que en este tema los ourensanos, todas las fuerzas políticas y sociales, alcancemos un acuerdo. Espero su respuesta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): El señor secretario de Estado tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señor Delgado, yo también quiero mostrar el mismo ambiente de colaboración y de coordinación que usted está planteando en su intervención, porque indudablemente las relaciones que estamos teniendo con la Xunta de Galicia, y yo personalmente con el consejero, con don Agustín Hernández, son buenas en el sentido de que hemos sido capaces de ponernos de acuerdo en una serie de actuaciones a desarrollar, en un calendario de la llegada de la alta velocidad a Galicia y de puesta en servicio del eje atlántico en Galicia, e indudablemente eso ha traído consigo el que nos comprometiéramos a unos determinados volúmenes de inversión y unas determinadas licitaciones de obras.

Nosotros, como le decía el otro día en la reunión que tuvimos del primer encuentro bilateral entre el consellero

y yo mismo al frente de dos delegaciones del Ministerio de Fomento y de la Consellería, vamos a cumplir a rajatabla los compromisos adquiridos entre la Xunta y el Ministerio de Fomento. Y los vamos a cumplir de tal manera que las obras que está previsto que se liciten antes de acabar 2009 se van a licitar. Las obras que está previsto que se liciten en 2010 se van a licitar. La misma pregunta que usted me ha hecho tuvo ocasión de comentarla ayer con el consellero, que me dijo: No está muy claro que esto responda a los objetivos que tenemos marcados de ejecución de obra. Nosotros, en el tramo que va desde Zamora hasta Ourense, vamos a hacer una encomienda al ADIF que, como ha dicho esta mañana el propio ministro en su comparecencia de prensa presentando los presupuestos, va a obtener un crédito del BEI para hacer frente a actuaciones en alta velocidad, entre ellas las líneas que encomendamos a ADIF, que una de ellas es esta, Lubián-Ourense. Por tanto, los recursos se van a complementar entre el presupuesto y el crédito que no figura en el presupuesto porque todavía no está firmado, se firmará previsiblemente este mes; a partir de ese momento no hay ninguna dificultad en cuanto a la licitación y a la financiación de los compromisos que tenemos con Galicia en cuanto al tramo, en este caso concreto entre Zamora-Lubián-Ourense.

A día de hoy le puedo decir con toda claridad que vamos a cumplir fielmente con lo que se firmó, y todos los mecanismos que tengamos de redacción de proyectos o de búsqueda de financiación para esos proyectos, sin lugar a dudas los tenemos desde el momento en que además de los presupuestos de ADIF, o presupuestos de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias para el eje atlántico, tenemos el crédito con cargo al BEI, que va a ser el que va a posibilitar que esta encomienda que tiene ADIF tenga la financiación suficiente para acometer estas obras de alta velocidad desde Zamora hasta Ourense. ADIF va a ser el que se va a hacer cargo de estas actuaciones con los fondos que se le transfieran, los fondos propios y también con los fondos que se obtengan del crédito que se va a firmar en próximas fechas con el Banco Europeo de Inversiones.

Respecto al tema de la estación de Ourense, para mí es una actuación que anima porque es difícil, ya que Ourense es la ciudad de entrada a Galicia, y en Ourense coincide la línea que viene de Vigo, la línea que viene de Santiago, la línea que va a Santiago, la línea que va hacia Lugo, Ponferrada-Lugo, Monforte-Lugo, y después hay que tener un tratamiento especial con la empresa que está situada, no recuerdo en estos momentos el nombre, al lado de Ourense, que también requiere que tenga una atención ferroviaria y por eso en el estudio informativo que estamos elaborando estamos salvando cualquier decisión que pueda afectar negativamente a la empresa; queremos que siga manteniendo ese sistema ferroviario a su disposición. Y estamos elaborando un estudio informativo que tiene que ver, por un lado, con la integración, y por otro lado tiene que ver con las

conexiones desde Taboadela hasta la entrada de la estación.

No me gustaría que puesto que este tipo de actuaciones son necesariamente consensuadas entre las administraciones, la buena disposición que existe por la Xunta en estos momentos por llegar a acuerdos en este y en otros casos, la buena disposición que existe por parte nuestra en que estas actuaciones se ejecuten bien, indudablemente va a necesitar que el ayuntamiento de Ourense, que como es lógico es el primer interesado en todos los análisis y estudios que estamos haciendo, pongan encima de la mesa cuáles son las previsiones de lo que uno quiere, porque al final tienes una estimación del coste de la actuación, pero esa estimación también tendrá que tenerse en cuenta cuando se defina qué amplitud tiene que tener el soterramiento, qué pasa con el puente para alguno de los trazados... Por eso digo que es una actuación muy difícil, es necesaria pero es muy difícil. En otros sitios con dos vías que te lleguen, una por el sur y otra por el norte, o a la entrada y a la salida, con eso ya es suficiente; aquí no. Aquí hay que transformar la ciudad de Ourense y hay que hacerlo de tal manera que los tráfico que concentra en estos momentos se lleven a cabo con la eliminación de las barreras y con una mejor movilidad para la gente. Por tanto, cualquier aportación que se haga en esa dirección, no le quepa la menor duda que la vamos a estudiar con todo el cariño y con toda la atención.

Si como usted me está diciendo, en el ayuntamiento de Ourense el Partido Socialista de Galicia y el Partido Popular, y me imagino que también el Bloque Nacionalista Galego, estarán con el criterio de mantener una actuación que trasciende a lo que es nuestra legislatura, creo que sería bueno que hubiera un buen acuerdo para que esa actuación, que ya digo que va a ser la entrada de la alta velocidad en Galicia, fuera una actuación acordada y que significara para la ciudad de Ourense un estímulo de desarrollo y un estímulo de generar movilidad, de generar crecimiento. Yo estoy muy entusiasmado con esa integración, se lo digo sinceramente. Me gustan los retos y ese es un reto que para acometerlo prefiero que se haga en concurrencia con los demás que no solo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Delgado, un minuto.

El señor **DELGADO ARCE**: En un minuto. Respecto del primer tema, usted acaba de reconocer que esta consignación es insuficiente y que se suplementará con un crédito del BEI. Lo que nos gustaría es que en el trámite parlamentario que se ha iniciado ayer de la ley de presupuestos, tuviéramos la oportunidad de verlo plasmado a través de una enmienda a estos presupuestos, porque indudablemente las plasmaciones en los textos legales son las que finalmente dan fuerza a los compromisos, sin dudar para nada de las intenciones, pero es lo normal y lo razonable.

Por otra parte, en relación con la integración ferroviaria, celebro que usted participe y le entusiasme este proyecto. Yo lo que le digo es que Ourense —usted lo ha dicho— es la ciudad central de entrada del AVE a Galicia; ahí confluyen todas las redes y no le llega a una oportunidad como esta en todos los momentos de su historia, y Ourense no puede quedar privada de una buena solución de integración ferroviaria por cuestiones presupuestarias, sin que eso signifique que los temas económicos no cuenten, porque cuentan y mucho, yo soy el primero en reconocerlo. Pero la cicatería no puede venir para aquellos territorios como el ourensano, que, lamentablemente, son los que hacen que Galicia sea todavía región objetivo 1, por no tener una convergencia en renta ni con España ni con Europa, y en la que hay que hacer una discriminación positiva con un esfuerzo.

Sé que usted proviene de una provincia que también han tenido dificultades y será sensible a estos argumentos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Sí señor Delgado, procedo de una provincia que también tiene sus dificultades. Indudablemente, el esfuerzo que vamos a hacer en Galicia con la alta velocidad y con la conexión de Galicia a través de Ourense, ya verá usted que es muy importante. Lo que sucede es que cuando hablamos de euros parece que no son nada, pero cuando los trasladamos a pesetas, y los que tienen mi edad lo pueden entender perfectamente, son cifras que no pensamos que se pudieran producir.

Antes me he olvidado de decirle una cosa. En la parte no regionalizada del presupuesto sí que aparecen cuantías que van destinadas a esta línea de alta velocidad.

— **DEL DIPUTADO DON CELSO LUIS DELGADO ARCE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE SITUACIÓN DEL PROYECTO DE AUTOVÍA ENTRE OURENSE Y PONFERRADA (LEÓN). (Número de expediente 181/001308.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos a examinar el número de expediente 1308 y para formular la pregunta tiene otra vez la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Una nueva pregunta también formulada hace tiempo, pero esta sí que realmente no ha perdido ningún tipo de actualidad. Señor Morlán, le hablo de la autovía entre Ourense y Ponferrada, de una autovía muy ansiada que nos unirá a los gallegos con los castellanos, que unirá a la hermana región del Bierzo con Galicia, con las provincias de Lugo y con la provincia de Ourense. Es una autovía de 150

kilómetros que está en una situación que nosotros calificamos de ciertamente desesperante, porque asistimos a una presencia testimonial en los Presupuestos Generales del Estado desde el año 2005 hasta el presente proyecto de presupuestos de 2010 que no es nunca importante en cuantía y que va suponiendo avances realmente muy lentos. Se hizo en primer lugar la licitación en julio de 2004, fue adjudicado en diciembre de 2005, y finalmente la última resolución, una resolución del 30 de julio de 2008, de la Subdirección General de Planificación publicada en el «Boletín Oficial del Estado» del 5 de septiembre de 2008. Desde aquella fecha, si no me equivoco señor Morlán, el expediente de información al público que ya se cerró, está esperando la respuesta del Ministerio de Fomento a las múltiples alegaciones que se hicieron y todavía no conocemos el trazado definitivo. Si usted me dice lo contrario ahora, estaría satisfecho de escucharlo. Pero lo cierto es que todavía no se ha procedido a la licitación del proyecto constructivo, y las consignaciones que aparecen en la hoja presupuestaria para 2010 se quedan en un millón de euros repartidos entre 150.000 para la provincia de León, 750.000 para la de Lugo y 100.000 para la de Ourense.

Nosotros estamos muy preocupados porque esta actuación no avanza al ritmo que debería hacerse y realmente genera incertidumbre sobre si existe voluntad o no política de llevarla a cabo, o si se están priorizando otras autovías y esta queda en un segundo lugar. Nosotros creemos que es una autovía necesaria, muy necesaria y muy reivindicada por los habitantes de esas zonas y queremos escuchar hoy su respuesta, al mismo tiempo que trasladarle la inquietud que ha existido en Ourense y que se ha plasmado en una moción aprobada en el Senado el día 16 de junio, una moción a iniciativa del senador del Bloque Nacionalista Galego, que, fue consensuada con las demás fuerzas políticas y que, además de pedir que se reactivara esta autovía, pedía que se coordinara esta infraestructura con la conexión de la autovía de las Rías Baixas y con la nueva conexión por la autovía en proyecto entre Ourense y Lugo. Me gustaría saber qué hay sobre este tema.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para responder tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Esta es una autovía que permite dotar a Galicia de un tercer acceso a la meseta o desde la meseta, lo que indudablemente afectaría beneficiosamente a Castilla y León y a la fachada atlántica de Galicia. Usted ha dicho que son 150 y a mí me dicen que son 125 kilómetros de trazado, pero bueno, da lo mismo, y un coste estimado en estudio informativo de unos 1.100 millones de euros. Esta autovía atraviesa una zona francamente difícil, francamente compleja, en donde todos los temas de carácter ambiental tienen que ser tenidos muy en cuenta,

e indudablemente a nosotros nos preocupa que vayamos a tener algún tipo de dificultades, porque sortear todo lo que es el río Sil y el río Lor, o el parque de la Encina de la Lastra o las Médulas, y también algunas comarcas como la de Valdeorras y la del Bierzo, que también quedan algo alejadas, ha sido uno de los aspectos que hemos estado valorando a la hora de ver cuál era la decisión que al final se tomaba. Nosotros sometimos a información pública el 5 de septiembre de 2008 el estudio informativo, es una información pública que tiene para los particulares un mes de vigencia y para las instituciones dos meses; por tanto, nos encontramos a final de año con la contestación a todas las informaciones públicas que se han producido, todas las alegaciones que se han producido, y en estos momentos espero que concluyamos pronto el estudio de las alegaciones y lo mandemos a Medio Ambiente, porque es lo que nos queda.

La alternativa que nosotros pretendemos someter con mayor fuerza es la que discurre por Monforte, y pretendemos también poder mantener con la actual Xunta un acuerdo que en su momento hablamos con la Xunta anterior, en el sentido de que la Xunta lleve la conexión a Trives; con eso solucionaríamos todos los problemas que tienen en esa comarca con la conexión con una autovía más próxima que sería esa, y después también estamos trabajando en otra conexión que tiene que ver con la comarca del Bierzo, donde también hemos tenido algún tipo de problemas, porque el hecho de que esa alternativa se plantee por Monforte nos genera algún tipo de dificultad en la comarca del Bierzo. Lo que hemos hecho ha sido elaborar un estudio informativo que estamos trabajando ahora para mejorar la conexión entre la Nacional 120 y la Nacional 536 en donde, a través de O Barco de Valdeorras, daríamos solución a ese problema que se nos genera en esa comarca.

¿Con esto qué quiero decirle? Con esto quiero decirle que la decisión de construir esta autovía está tomada. No es fácil hacer una autovía por una zona tan difícil y tan compleja como es esa, y por tanto todos los aspectos medioambientales o de carácter social y económico que hay que contemplar. Espero que las alegaciones que se han producido no nos varíen ni nos hagan modificar nuestro criterio inicial, que es que la autovía pase por Monforte. Voy a plantear a ver cuándo está acabado el Ansi de las alegaciones para que se produzca la inmediata remisión a Medio Ambiente. Lo que sí le puedo decir es que si esas alegaciones no han supuesto una modificación en el trazado que teníamos propuesto, que venía bien y no había ninguna dificultad especial respecto a la definición de ese trazado, indudablemente veríamos a ver de qué manera podemos ir anticipando la redacción de proyectos. Ese aspecto lo voy a evaluar cuando tengamos el estudio final de las alegaciones antes de su remisión a Medio Ambiente y después veremos a ver en qué medida podemos avanzar en esa solución, Creo que es una zona —usted la conoce mejor que yo— bastante complicada y cualquier opción que tomemos la tenemos que adoptar con absoluta transparencia, con

absoluto rigor y desde luego con respeto a todos aquellos condicionantes que se nos plantean desde la perspectiva ambiental.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Brevemente, señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Muy brevemente para confirmarle que son 150 kilómetros, según la nota de su propio ministerio cuando aprobaron el estudio informativo; así se hace constar, pero tampoco es de mayor importancia. Coincido con usted en que atraviesa una zona compleja, una zona bellísima por cierto, todo lo que es la zona del Sil, aunque pero ciertamente compleja. Pero esa misma complejidad es lo que hace que hoy las comunicaciones por Monforte hacia Valdeorras y Ponferrada sean unas comunicaciones con una Nacional 120 que está muy saturada, que tiene unos tráficicos de camiones enormes por las cuencas pizarreras de esa zona. Tenemos muchas dificultades y no se puede demorar en exceso esta actuación, porque de lo contrario la solución definitiva se va a ir a décadas. Los compromisos que explicitó el señor Blanco en su día, manifestando muchísima sensibilidad por esta zona, era que en 2012 estaría operativa esta autovía, y va a concluir 2009 y todavía no tiene ni el estudio informativo aprobado. Por tanto, insisto, le pedimos con mucha fuerza desde el Bierzo, desde Valdeorras, desde Ourense y desde Lugo que licite cuanto antes esta actuación y que acelere al máximo los trámites.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): El señor Morlán tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señor Delgado, lo que le he dicho anteriormente lo ratifico. Actuaremos con rapidez para llevar a cabo esta actuación.

DEL DIPUTADO DON SEBASTIÁN QUIRÓS PULGAR, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE:

- **SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DEL TRAMO LINARES-IBROS DE LA AUTOVÍA A-32 BAILÉN-ALBACETE, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000517.)**
- **SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN IBROS-ÚBEDA DEL TRAMO DE LA AUTOVÍA A-32 BAILÉN-ALBACETE, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000518.)**
- **SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN ÚBEDA-TORREPEROGIL DEL TRAMO DE LA AUTOVÍA A-32 BAILÉN-ALBACETE, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000519.)**
- **SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN TORREPEROGIL-VILLACARRILLO DEL TRAMO DE LA AUTOVÍA A-32 BAILÉN-ALBACETE, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000520.)**
- **SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN VILLACARRILLO-VILLANUEVA DEL ARZOBISPO DEL TRAMO DE LA AUTOVÍA A-32 BAILÉN-ALBACETE, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000521.)**
- **SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN VILLANUEVA DEL ARZOBISPO-LÍMITE PROVINCIAL JAÉN-ALBACETE DEL TRAMO DE LA AUTOVÍA A-32 BAILÉN-ALBACETE, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000522.)**
- **SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN EN LA NUEVA AUTOVÍA BADAJOZ-CÓRDOBA-GRANADA RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000523.)**
- **SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DE ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A-4, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000524.)**
- **SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE UNA NUEVA CALZADA EN LA AUTOVÍA A-4 A SU PASO POR DESPEÑAPERROS, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000525.)**
- **SITUACIÓN DE LAS ACTUACIONES DE MEJORA EN LA RED NACIONAL DE CARRETERAS DE LA PROVINCIA DE JAÉN, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000526.)**
- **SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE VÍAS DE SERVICIO EN LA VARIANTE DE ÚBEDA, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000527.)**

- SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DE ACONDICIONAMIENTO DE LA TRAVESÍA DE VILLANUEVA DEL ARZOBISPO, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000528.)
- SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DE LAS MEJORAS DE TRAZADO EN DETERMINADOS TRAMOS DE LA AUTOVÍA A-4, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000529.)
- SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DE MEJORA EN EL EQUIPAMIENTO DEL TÚNEL DE DESPEÑAPERROS, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000530.)
- SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DE CONSTRUCCIÓN DE APARCAMIENTOS PARA LA MEJORA DE LA GESTIÓN DE CALIDAD INVERNAL EN LA AUTOVÍA A-4, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000531.)
- SITUACIÓN DE LAS ACTUACIONES DE REFUERZO DE FIRME EN LA AUTOVÍA A-44, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000532.)
- SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DE MEJORAS EN EL EQUIPAMIENTO DEL TÚNEL DE LA CERRADURA (A-44), RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000533.)
- SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DEL TRAMO JAÉN-GRAÑENA DE LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTAS PRESTACIONES MADRID-ALCÁZAR DE SAN JUAN-JAÉN, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000534.)
- SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DEL TRAMO CASAS DE TORRUBIA-LINARES DE LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTAS PRESTACIONES MADRID-ALCÁZAR DE SAN JUAN-JAÉN, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000535.)
- SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DEL TRAMO GRAÑENA-CASAS DE TORRUBIA DE LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTAS PRESTACIONES MADRID-ALCÁZAR DE SAN JUAN-JAÉN, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000536.)
- SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DEL TRAMO LINARES-VADOLLANO DE LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTAS PRESTACIONES MADRID-ALCÁZAR DE SAN JUAN-JAÉN, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000537.)
- SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DEL TRAMO VADOLLANO-SANTA CRUZ DE MUDELA DE LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTAS PRESTACIONES MADRID-ALCÁZAR DE SAN JUAN-JAÉN, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000538.)
- SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN EN LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTAS PRESTACIONES JAÉN-CÓRDOBA, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000539.)
- SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DE MEJORA EN LA INFRAESTRUCTURA DE LA LÍNEA FERROVIARIA CONVENCIONAL LINARES/BAEZA-GRANADA, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000540.)
- SITUACIÓN DEL ESTUDIO DE INTEGRACIÓN URBANA DEL FERROCARRIL EN JAÉN CAPITAL, RECOGIDO EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000541.)
- SITUACIÓN DE LAS OTRAS ACTUACIONES DE MANTENIMIENTO DE LA RED CONVENCIONAL FERROVIARIA, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000542.)
- SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DE MEJORA DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS EN LA PROVINCIA DE JAÉN HACIA MADRID, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000543.)
- SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DE MEJORA DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS EN LA PROVINCIA DE JAÉN HACIA ANDALUCÍA, RECOGIDA EN EL PROGRAMA DE MEDIDAS DE ACTIVACIÓN JAÉN XXI. (Número de expediente 181/000544.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Quiero pedir permiso a la Comisión, porque como hay coincidencia de varias comisiones con sus consecuentes votaciones, vamos a alterar un poco el orden del día, y ahora vamos a ver las iniciativas que figuran en el orden del día con los números 517 a 544, formuladas por el señor Quirós, que tiene la palabra.

El señor **QUIRÓS PULGAR**: Señor secretario de Estado, tanto usted como el que le interpela con esta batería de preguntas conocemos bastante bien el programa de Medidas de Activación Jaén XXI, por lo que quiero aprovechar para agradecerle su empeño en sacar adelante los compromisos adquiridos por el Ministerio de Fomento, compromisos que se han visto avalados por los presupuestos generales del Estado de 2010, donde se va a producir la mayor inversión de la historia de la provincia de Jaén por parte del Ministerio de Fomento en carreteras y ferrocarriles.

El programa de Medidas de Activación Jaén XXI fue aprobado por el Consejo de Ministros de 20 de enero de 2006 con un objetivo, para que la provincia de Jaén recuperara los ocho años perdidos con los gobiernos del Partido Popular, donde esta provincia ocupó año tras año el furgón de cola de los Presupuestos Generales del Estado, que trajo como consecuencia que no se construyera ni un kilómetro de autovía ni de alta velocidad en la provincia de Jaén con el Partido Popular. Pero lo sangrante no es que no se construyera ninguna infraestructura nueva, lo sangrante es que las infraestructuras que dejamos los socialistas, por falta de inversión en mantenimiento y conservación, las deterioraron.

Señor secretario de Estado, he realizado este conjunto de preguntas para que el Congreso de los Diputados conozca el mayor compromiso de inversión que está teniendo la provincia de Jaén por parte de un Gobierno central, pero tengo que decir que hay actuaciones comprometidas en este programa cuyo desarrollo prioritario también va a favorecer a otras provincias, como son la conversión en autovía de la Nacional 322 entre Linares y Albacete, la Nacional 432 Granada-Badajoz, las conexiones ferroviarias de la alta prestación entre Jaén-Madrid y Jaén-Córdoba, o actuaciones que van a mejorar las comunicaciones entre Andalucía y el centro de este país, como es el nuevo trazado de Despeñaperros en la A-4. Por eso el peso de inversión de este ambicioso programa es el capítulo de infraestructuras, con una programación de inversión de 1.200 millones de euros, que suponen el 91 por ciento del plan activa Jaén, de los cuales 872 millones son para actuaciones en materia de carretera y ferrocarril en el período 2006-2009.

Señorías, como podrán deducir, estamos hablando de grandes obras en infraestructuras, muchas de las cuales se finalizarán después del período de vigencia de este programa, superando, por los cálculos del ministerio, los 1.600 millones de euros de inversión comprometida en el plan activa Jaén por parte del Ministerio de Fomento.

Al acumularse mis preguntas, quisiera comenzar recabando información sobre las actuaciones en materia de carreteras. En este sentido hay dos actuaciones que van a hacer posible que todas las carreteras nacionales en la provincia de Jaén sean autovías. Me refiero a las conversiones en autovía de la Nacional 322 entre Linares y Albacete y la conversión en autovía de la Nacional 432 entre Granada, Jaén, Córdoba y Badajoz.

Señor secretario de Estado, ustedes van a sumar otros 176 kilómetros de autovía a los 187 kilómetros que hicieron los gobiernos de Felipe González. Fíjense, señorías, todas las autovías de la provincia de Jaén las han realizado gobiernos socialistas, y aquí no hay excusa. El Partido Popular estuvo gobernando durante ocho años y no hizo ni un kilómetro, y ocho años dan para hacer muchas cosas si se tiene voluntad y compromiso, cosa que siempre le ha faltado al Partido Popular con la provincia de Jaén. Por eso, con la A-32 Bailén-Albacete, no fueron capaces de continuar con el primer tramo de autovía que le dejamos los socialistas entre Bailén y Linares, solamente se dedicaron a intentar enfrentar territorios por el trazado de la autovía.

Para quien no lo sepa, los socialistas gobernamos en la inmensa mayoría de los municipios de la provincia de Jaén y el objetivo del Partido Popular no era hacer autovías, sino enfrentar municipios gobernados por los socialistas para sacar algún rédito político.

Gracias al compromiso del gobierno de Zapatero, que ha priorizado esta actuación, a fecha de hoy podemos hablar de obras en varios de sus tramos. Nos gustaría conocer, señor secretario de Estado, la situación actual de desarrollo de la autovía A-32 entre Linares y Albacete en los tramos de la provincia de Jaén y el resto de obras que se están haciendo en la Nacional 322.

Con respecto a la conversión de la Nacional 432 Granada-Badajoz, el Partido Popular también se negó durante sus ocho años de Gobierno a que se realizara, y ha tenido que ser un Gobierno socialista el que la ponga en marcha, pero no es solo eso, sino que también estamos mejorando con una actuación de adecuación de uno de los tramos más peligrosos de la Nacional 432, concretamente entre Alcalá la Real y el límite de la provincia de Granada, que el Partido Popular no fue capaz de realizar, porque según su Gobierno era inviable. Pues bien, lo que era inviable para el Partido Popular hoy está siendo una realidad gracias a los socialistas, ya que actualmente se está ejecutando esa obra.

Por lo expuesto, señor secretario de Estado, nos gustaría conocer cuáles son las prioridades del Ministerio de Fomento con la futura autovía A-81 Granada-Badajoz, en qué situación se encuentra actualmente su tramitación administrativa y en qué situación se encuentra también la actuación de acondicionamiento en el tramo Alcalá la Real, límite de la provincia de Granada.

He hablado de los proyectos de autovía, y ahora me gustaría conocer la situación de las actuaciones en las autovías existentes en la provincia de Jaén, y quiero comenzar con la A-4, autovía del sur, porque práctica-

mente la vamos a construir de nuevo los socialistas. Digo esto, señorías, porque fue una autovía que realizamos los socialistas entre los años ochenta y principios de los noventa y ahora la vamos a reconstruir para transformarla en una autovía de segunda generación, con mejoras considerables en la seguridad vial y en el tránsito circulatorio. Me gustaría destacar de la programación de actuaciones el nuevo trazado de Despeñaperros, que va a suponer un antes y un después en el tránsito por uno de los puntos más negros de las carreteras nacionales, una obra importante para una de las vías más fundamentales de comunicación de nuestro país, por lo que, señor secretario de Estado, nos gustaría conocer la situación de esta obra y del resto de actuaciones que se están acometiendo y se van a acometer en la autovía A-4 en el tramo de la provincia de Jaén.

Con respecto a la A-44 Bailén-Motril, tengo que decir que constituye uno de los más claros ejemplos de la desidia de los gobiernos del Partido Popular con la política de infraestructuras. Una autovía que dejamos prácticamente finalizada los socialistas en los tramos de la provincia de Jaén, el Gobierno del Partido Popular la convirtió en una ruta de vaivenes y socavones por la falta de mantenimiento y conservación durante sus ocho años de gobierno. Para devolverle la operatividad perdida se programó una actuación de rehabilitación del firme y plataforma en el plan activa Jaén, por lo que, señor secretario de Estado, nos gustaría conocer la situación actual de esta obra y del resto de obras menores que se están acometiendo para la mejora de estas vías de alta capacidad.

Una vez finalizada la batería de preguntas en carreteras, me gustaría formular una serie de cuestiones en materia ferroviaria. A modo de resumen, señor secretario de Estado, señorías, les diré que gracias a la actuación en materia ferroviaria incluida en el plan activa Jaén, la provincia de Jaén vuelve a los mapas ferroviarios de los que nos sacó el Partido Popular con su política discriminatoria, puesto que no invirtieron apenas nada en nuevas infraestructuras ni mejoraron ni aumentaron los servicios ferroviarios. Además, como consecuencia de la planificación ferroviaria del Partido Popular, la provincia de Jaén quedó fuera de la red andaluza de alta velocidad, incluso se negaron a las peticiones socialistas de conexión de Jaén con Córdoba en alta velocidad, aislando esta provincia de Andalucía. Gracias al plan activa, la provincia de Jaén se va a conectar a la red andaluza de alta velocidad, con la conexión Jaén-Córdoba en una línea de altas prestaciones, por lo que nos gustaría conocer en qué situación administrativa se encuentra el proyecto de altas prestaciones Jaén-Córdoba.

Con respecto al proyecto de alta velocidad Jaén-Madrid, le tengo que decir, señor secretario de Estado, señorías, que el Partido Popular nos quería vender gato por liebre, ya que la alta velocidad que había planificado para la provincia de Jaén era de 150 kilómetros por hora y una sola vía. Lo único que hicieron en sus ocho años de Gobierno fue una foto en medio del campo de los ministros Álvarez Cascos y Montoro con una traviesa

que no sabían dónde colocar pues aún no se había realizado el proyecto de la plataforma.

Con la llegada del Gobierno de Zapatero y la aprobación del programa de medidas de activación se cambió el proyecto del Partido Popular por una línea de altas prestaciones, que va a combinar el transporte de viajeros en alta velocidad con el transporte de mercancías con velocidades de 220 kilómetros por hora y doble vía. Todo este cambio ha supuesto un retraso que ha valido la pena y lo tenemos que decir, porque la provincia de Jaén va a disfrutar de una verdadera línea de alta velocidad. Gracias al esfuerzo del ministerio, hoy tenemos en obra dos tramos en la provincia de Jaén y otros dos más, si no recuerdo mal, en Ciudad Real. En la provincia de Jaén, los tramos Jaén-Grañena y Casas de Torrubia-Linares. Me gustaría conocer el desarrollo de estas actuaciones y también cómo va la tramitación administrativa de los tramos entre Grañena y Casas de Torrubia, el tramo de Despeñaperros.

Para terminar el capítulo de infraestructuras ferroviarias, nos gustaría conocer las actuaciones realizadas en la red convencional de ferrocarril en la provincia de Jaén y la situación del estudio de integración del ferrocarril en Jaén capital.

Para finalizar mi intervención, me voy a referir a las cuestiones planteadas en la mejora de los servicios ferroviarios. Gracias al compromiso del Ministerio de Fomento hemos podido conseguir una máxima que nos propusimos los socialistas, y es que los ciudadanos de Jaén pudieran disfrutar de la alta velocidad y de una mejora de las prestaciones de los servicios antes incluso de que estuvieran realizadas todas las obras de infraestructuras. En este sentido se construyó el intercambiador de Alcolea, que permitía que uno de los servicios que se hace de Jaén a Sevilla se pudiera realizar en alta velocidad desde Alcolea hasta la ciudad de Sevilla, reduciendo los tiempos y mejorando las prestaciones con trenes de última generación. Debido a un problema técnico se ha interrumpido temporalmente este servicio, por lo que, señor secretario de Estado, nos gustaría conocer si se ha resuelto el problema técnico y si Renfe tiene una fecha para reiniciar el servicio de alta velocidad.

También sabe que se ha incrementado el número de servicios hacia Andalucía occidental y hacia Madrid, y se han modificado las unidades móviles mejorando las prestaciones. Nos gustaría conocer esta mejora y su valoración, así como otros aspectos de mejora que esté trabajando Renfe dentro del programa activa Jaén.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para contestar esta cantidad de iniciativas tiene la respuesta el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): La verdad es que usted cuando pregunta, pregunta en condiciones. Ha tenido buenos maestros. Indudablemente, el plan Jaén, al igual que otros planes territoriales que fueron auspiciados por el presidente del

Gobierno, tenía como objetivo impulsar el desarrollo de estas provincias. Hemos estado hablando de Jaén pero también podemos hablar de Teruel o podemos hablar de Soria o podemos hablar de las del oeste de Castilla y León, que indudablemente no habían resultado beneficiadas por las decisiones políticas en cuanto a infraestructuras se refiere en los últimos tiempos. Por ello, había que facilitar la convergencia de estas provincias, con las mismas características y condiciones que tienen otras provincias que poseen unas mejores posibilidades o mayores posibilidades de desarrollo, y de ahí que este programa de medidas de activación del Plan Jaén, el Plan Jaén XXI que aprobó el 20 de enero de 2006, abarca una serie de actuaciones por lo que respecta al Ministerio de Fomento, que tienen que ver, tal y como usted ha indicado, con actuaciones y decisiones de ejecución de obra en materia ferroviaria y en materia viaria. Es cierto que el Plan Jaén, está suponiendo a día de hoy, que se han licitado, se han adjudicado obras tanto viarias como ferroviarias por un valor superior a los 700 millones de euros; estamos hablando de un plan que se firmó o que se acordó, que se aprobó en enero de 2006 y que a día de hoy tiene mucha obra ejecutada dentro de lo que es el desarrollo normal de una obra de infraestructura.

Usted me ha hecho una serie de preguntas, muchas, por cada una de las actuaciones que contempla el Plan Jaén. Permítame que le haga en principio una valoración general, y después si quiere podemos entrar en algunas de ellas de manera más detenida. En carreteras, desde la fecha de aprobación del plan, se han adjudicado obras por más de 600 millones de euros, entre las que destacan el inicio de las obras de la A-32 entre Linares y el límite de la provincia de Albacete, que creará un acceso de gran capacidad de Jaén hacia la costa de Levante. Ahí están adjudicadas las obras de cinco tramos que suponen el 60 por ciento del trayecto en Jaén, y los otros tres tramos se encuentran en redacción del proyecto, y los acondicionamientos y mejoras de las autovías A-4, A-44 y carreteras convencionales N-322 y N-432 que mejoran las conexiones con el centro de la península, Córdoba y Granada.

En ferrocarriles hemos dado también un fuerte impulso al Plan Jaén, porque en este corredor de alta velocidad entre Madrid y Jaén se están ejecutando en este momento obras por más de 80 millones de euros; así hemos finalizado las obras del tramo Vadollano-Linares, estamos ejecutando las obras del tramo Alcázar de San Juan-Manzanares, y dos subtramos del trayecto Linares-Jaén; el resto de los tramos tienen los proyectos constructivos en redacción salvo el tramo Santa Cruz de Mudela-Vadollano, toda la zona de Despeñaperros, que se encuentra en estudio informativo aunque el proyecto de renovación de vía está prácticamente finalizado. La verdad es que es un tramo complicado, es un tramo en el que cualquier actuación que se haga es muy difícil de hacer, ambientalmente los impedimentos son muy serios. Así sucedió que cuando se quiso llevar en tiempos Despeñaperros, a finales de los ochenta, se varió y se llevó por Brazatortas. Si no lo lógico hubiera sido la comuni-

cación por Despeñaperros y por esas condiciones no pudo producirse esa conexión por ahí. Y en la integración urbana de ferrocarril en Jaén, con la firma en febrero de 2008 del protocolo para la ejecución de esta actuación se ha dado comienzo a la redacción del estudio informativo; también como he dicho en algunas otras intervenciones a lo largo de la tarde, todos los aspectos relacionados con las integraciones urbanas, por lo que suponen de implicación de los gobiernos municipales y de las comunidades autónomas actuar sobre el centro de las ciudades donde hay mucho terreno que puede ser destinado a otros fines. El hecho de que exista esa concertación y que podamos hacer de esas nuevas estaciones de alta velocidad unos centros donde se combine la movilidad, el ocio, el respeto por el medio ambiente, el respeto por lo que es una zona en progresivo desarrollo, como así está sucediendo donde se van a construir este tipo de estaciones, es bueno tenerlo en cuenta y está bien que hayamos llegado a ese acuerdo.

En la línea de altas prestaciones Córdoba-Jaén, donde también hemos comenzado a redactar un estudio informativo, que venía contemplada en el PEIT como una línea que posibilitaba la conexión de Jaén con la alta velocidad hacia Madrid por Córdoba pero también hacia Sevilla, hacia Cádiz, además se completa la ejecución de la línea con el desarrollo de dos actuaciones; una, a la que usted ya ha hecho referencia, la construcción de un cambiador de ancho desde Alcolea de Córdoba cuyas obras con un importe total de 16.500.000 euros están finalizadas, y que se puso en servicio el pasado 20 de marzo, y se ha encomendado al ADIF la redacción de un proyecto de mejora integral de la línea ferroviaria existente entre Linares y Córdoba. Aquellos problemas que usted ha planteado respecto al cambiador y algunas otras consideraciones que ha hecho, vamos a intentar resolverlos con la mayor rapidez posible para que no tengamos ninguna dificultad en el tráfico ferroviario. Y en la mejora de los servicios ferroviarios, también lo ha comentado, aunque dependen de la otra Secretaría de Estado, la Secretaría de Estado de Transportes, es cierto que el cambiador ha permitido que a partir del 14 de junio, en los nuevos servicios en el corredor Jaén-Córdoba-Sevilla-Cádiz se han reducido los tiempos de viaje en cuarenta y cinco minutos.

Le puedo ir contestando una por una a las preguntas que me ha ido formulando. Entre el tramo Linares-Ibros, volviendo un poco a carreteras, las obras comenzaron a finales de 2008, y según las previsiones actuales podrán tener servicio a principios de 2011, final 2010, principios 2011. Se adjudicaron en febrero de 2008, con una inversión prevista de 71,5 millones de euros, con 12 kilómetros de ejecución de obra, y el acta de replanteo previa a la llegada de las máquinas y al inicio real de las obras se produjo con fecha 23 de octubre de 2008, y como es lógico también se produjeron las expropiaciones y el pago de los depósitos previos. En la autovía A-32, Bailén-Albacete, en el tramo entre Ibros-Úbeda las obras han comenzado en enero de 2009, está prevista la finalización de las mismas para el primer semestre de 2011,

se adjudicaron en abril de 2008 con una inversión de 51,15 millones de euros, afectan a 12 kilómetros de autovía, y en enero de 2009 se ha firmado el acta de replanteo, se ha procedido a llevar a cabo las expropiaciones y el pago de los depósitos, y por lo tanto a continuación seguirá el inicio real de las obras.

En el tramo Úbeda-Torreperogil, se encuentran iniciadas las obras, está prevista su finalización para el segundo semestre de 2011, se adjudicaron en julio de 2008 y las actas de replanteo se firmaron en octubre de 2008. Es una inversión de 69,06 millones de euros y el tramo de autovía es de 14 kilómetros y medio. Entre Torreperogil-Villacarrillo, la autovía A-32 Bailén-Albacete, se han adjudicado las obras recientemente y se encuentra pendiente la disponibilidad de los terrenos. Se adjudicaron en diciembre de 2008, por lo tanto estamos en estos momentos en fase de expropiaciones y todos aquellos aspectos administrativos que son previos a que las máquinas puedan entrar de verdad y se pueda empezar las obras. Estas obras tienen una inversión prevista de 53 millones de euros y suponen 15 kilómetros. Entre Villacarrillo y Villanueva del Arzobispo, la autovía en sentido Mairena-Albacete, las obras también se han adjudicado recientemente, el día 29 de enero de 2009, con una inversión de 116,11 millones de euros y una ejecución sobre 19 kilómetros de autovía. En estos momentos estamos pendientes de realizar las actas previas y no creo que tarden mucho en producirse. Entre Villanueva del Arzobispo y el límite provincial de Jaén, la autovía A-32, Bailén-Albacete, las obras están incluidas en los presupuestos generales del Estado; el proyecto se encuentra en estos momentos en redacción y espero que cuando acabemos lo podamos licitar para continuar con las obras de este tramo de autovía; la inversión prevista es de 52,8 millones de euros y supone una ejecución sobre 18 kilómetros de autovía.

El tramo de la autovía que va de Badajoz-Córdoba-Granada, que se recoge también en el Plan Jaén, en estos momentos se encuentra en estudio informativo, se sometió a información pública en enero de 2008, se mandó a Medio Ambiente, estamos pendientes de que Medio Ambiente nos diga la declaración de impacto ambiental para continuar con la redacción de los proyectos, que ahí hacemos especial mención a la conexión en Jaén con una autovía autonómica, creo recordar, y en Granada, también con los accesos a Granada, y en Córdoba y Badajoz igualmente prestando atención a lo que son accesos a las ciudades y a esa conexión que le indico, porque es una manera de empezar por aquellos sitios donde la movilidad urbana o metropolitana puede verse afectada de manera positiva por el inicio de este tipo de obras. En la A-4, la inversión total prevista es de 242 millones de euros; estamos pendientes desde el 12 de enero de 2009 que se remitió al Ministerio de Medio Ambiente; es un acondicionamiento integral de la autovía A-4, de primera generación, y estamos esperando obtener la D/A para continuar con toda la tramitación que dé lugar a la licitación de las obras. En la A-4 por Despeñaperros, nos encontramos en este momento con la construcción de las dos

nuevas calzadas, en sentido norte y sur, y hay un compromiso; el importe que vamos a invertir va a ser de 214,5 millones de euros y el compromiso de finalizar las obras se sitúa a finales de 2011, principios de 2012.

Después hay una pregunta genérica sobre otras actuaciones que están incluidas en el Plan Jaén, como pueden ser las variantes de Úbeda o la travesía de Villanueva del Arzobispo, que tiene un coste, una inversión de 1,4 millones de euros esta última, y que el conjunto de estas actuaciones que tienen que ver con mejora de firmes, con iluminación de travesías, con intersecciones, barreras flexibles o pasarelas peatonales, está suponiendo una inversión de 40 millones de euros que reafirman el compromiso del Gobierno con todos los aspectos relacionados con la seguridad vial. No sé si hay más temas de carreteras que afectan a la mejora del trazado en la A-4, que son los dos tramos, entre Bailén y Andújar y un tramo entre La Carolina y Carboneros en los que ya se ejecutaron las obras. La cuarta obra de mejora está en ejecución entre Andújar y Villar del Río por un importe de 2,3 millones de euros. También forma parte del Plan Jaén la travesía de Villanueva del Arzobispo que está recogida en el programa de medidas del Plan Jaén, que es una actuación que ya se puso en servicio hace un tiempo y que da cumplimiento a lo que se preveía en el plan, así como la variante de Úbeda que se encuentra en servicio desde el 31 de diciembre de 2008. Las obras de mejora del túnel de Despeñaperros fueron licitadas el 17 de julio de 2008, pero la licitación fue anulada en julio de 2008 porque ese túnel quedará sin servicio cuando se pongan en servicio las nuevas calzadas de Despeñaperros.

En cuanto a las actuaciones de construcción de aparcamientos para mejora de la gestión de la viabilidad invernal en la A-4, uno en Bailén y otro en La Carolina, han finalizado en julio de 2009, y en este momento se encuentran en servicio y hemos gastado 4,5 millones de euros. Sobre los refuerzos del firme en la autovía A-44 entre Bailén-Jaén, Jaén en el punto kilométrico 60, límite provincia Granada y Bailén-Calicasas, todas las obras se encuentran en ejecución y suponen un total de inversión en 194,40 kilómetros de los que ya se han ejecutado más del 60 por ciento; han sido adjudicadas por importe total de 53,2 millones de euros y su finalización se prevé antes de que acabe este año 2009. También está el túnel de la Cerradura en el que las obras fueron licitadas el 17 de julio de 2008, pero al igual que el túnel de Despeñaperros queda sin servicio por la entrada en servicio de la duplicación que se plantea en Despeñaperros.

En cuánto a las líneas ferroviarias, por ir acabando, tiene planteados cantidad de temas que afectan a cada tramo, a cada variante que tiene contenido el Plan Jaén, y por eso los más de 700 millones de euros que hemos invertido hasta ahora tienen su justificación en el número de actuaciones que estamos llevando a cabo, y sin lugar a dudas suponen una mejora en la movilidad y en las condiciones de desarrollo de la provincia. En materia de ferrocarriles me pregunta por la situación de la línea Jaén-Grañena, también por los subtramos Linares-Casas

de Torrubia, que forman parte del tramo Linares-Jaén, con obras en ejecución; en el subtramo Grañena y Casas de Torrubia los proyectos se encuentran en redacción. Aquí se han presentado, en los dos subtramos de Casas de Torrubia-Grañena problemas arqueológicos en Menjíbar, que van a obligar a cambiar el trazado de los dos tramos, por lo que habrá que volver a licitar los proyectos. Es una decisión que ha habido que adoptar en función de esos condicionantes de carácter cultural o de carácter ambiental.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor secretario de Estado, aunque sean muchas preguntas, vaya usted agilizando, porque llevamos mucho tiempo con la tramitación de esta pregunta.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Decía que el esfuerzo que se ha planteado por parte del Gobierno respecto a todos los temas que ha propuesto el señor Quirós en su intervención, indudablemente ponen de manifiesto las necesidades que tenía Jaén y la atención de esas necesidades con cargo a este plan, este plan de activación de Jaén XXI, que sin lugar a dudas va a mejorar el funcionamiento de esa provincia y va a conectarla mejor con las provincias de alrededor y con los grandes ejes viarios y ferroviarios que tenemos en este país.

— **DEL DIPUTADO DON PERE MACIAS I ARAU, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ), SOBRE NIVEL DE CUMPLIMIENTO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE ADIF EN EL EJERCICIO 2008. (Número de expediente 181/001926.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos a la pregunta número de expediente 181/001926 formulada por el señor Macias. Señor Quirós, si no le importa deje al señor Macias que formule la siguiente pregunta.

El señor **MACIAS I ARAU**: La pregunta que le formulo podría conllevar la necesidad de una respuesta larga y sosegada, no en el mismo sentido que mi antecesor en su intervención porque ha pedido muchos datos pormenorizados. Lo que planteamos es conocer algo muy importante como el cumplimiento del plan estratégico de ADIF, un plan estratégico que tiene período de vigencia de 2006 a 2010, y que lógicamente establece las grandes medidas que debe tomar este organismo público para ejecutar las funciones y para invertir los fondos que le son asignados por parte de la Administración General del Estado. Nos parece que conocer el cumplimiento de los planes estratégicos es una obligación por parte de quienes estamos obligados a controlar la acción de Gobierno, pero también debería ser la voluntad por parte del Gobierno que cada año debería formular ante la Cámara, ante las Cámaras, una rendición

de cuentas de una empresa tan importante, de un organismo público tan importante como es ADIF. No conocemos el cierre del ejercicio 2008 de ADIF, han pasado nueve meses desde que este ejercicio tocó a su fin, y nos parece que se debería ser mucho más diligente en proporcionar estos cumplimientos.

He sugerido antes en el caso muy paralelo de RENFE-Operadora, que al margen de lo que hoy el señor secretario de Estado pueda informar, que tuviéramos la comparecencia del presidente de ADIF, no este año sino cada año, para dar cuenta de cómo cumple el plan estratégico. Este año se le van a asignar unas cifras muy sustanciosas de inversión pública, y hay que dar cuenta en primer lugar al consejo de administración de ADIF, pero hay que dar cuenta también a los representantes de los ciudadanos y, en este sentido, esta Comisión podrá establecer una comparecencia con carácter anual, en un momento del ejercicio no tan alejado como en la actualidad del fin del ejercicio anterior, para poder analizar el cumplimiento de este plan estratégico. Hechas estas reflexiones y con este carácter digamos casi de urgencia y previo, le pediría al señor secretario de Estado que nos diera al menos los grandes datos, las grandes cifras y, sobre todo, el cumplimiento de los grandes objetivos o no por parte de este plan estratégico del organismo público ADIF.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para responder tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Muchas gracias señor Macias por su pregunta. Como usted ha dicho, es una respuesta muy amplia a una pregunta muy concreta, y en el poco tiempo que tenemos, voy a facilitarle los datos más sustanciales, con independencia de que usted cite o hable o invite al presidente de ADIF a que haga una exposición más detallada de este plan estratégico.

En el ejercicio 2008, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha cumplido y superado los objetivos marcados en su plan estratégico 2006-2010, tanto en los ámbitos de seguridad, calidad y eficiencia operativa como en los de sostenibilidad económica e innovación, así como en el cumplimiento del calendario de inversiones en la red de alta velocidad y en la red convencional. El Plan estratégico 2006-2010 había identificado para su desarrollo trece iniciativas clave. En primer lugar, le reseñaré aquellas iniciativas que se han completado y que ya forman parte de la gestión habitual de ADIF. Éstas son, la implantación de un modelo de gestión y organizativo que diese respuesta a las necesidades de la entidad; la articulación del papel de ADIF en su relación con las administraciones públicas; el desarrollo de un nuevo sistema de asignación de capacidad de la red ferroviaria; la elaboración de un plan director de responsabilidad social corporativa; la elaboración de la memoria ambiental y planes directores de agua, reducción de emisiones y gestión de residuos, y la puesta en marcha

de la función de ahorro energético y la transparencia en la gestión y la información a la sociedad.

Otras iniciativas, aquellas que tenían previstas plazos de implantación más largos, continúan en proceso de desarrollo y, entre ellas, le citaré las siguientes: el desarrollo de una estrategia para el impulso del tráfico de mercancías por ferrocarril, en la que ADIF continúa trabajando de manera coordinada con el plan del Gobierno, y desde luego le puedo decir que con una atención prioritaria a que el transporte de mercancías adquiera en España las dimensiones que está planteando el Gobierno en estos momentos; la implantación de un nuevo sistema de gestión de estaciones; la adaptación de los recursos humanos por área de actividad y rejuvenecimiento de la plantilla; la racionalización de activos ferroviarios; la implantación del plan de recursos humanos, de formación, clasificación profesional y motivación y de implantación del modelo de excelencia en la gestión según los estándares que hay en estos momentos establecidos.

En cuanto al desarrollo de las inversiones, le señalaré que ADIF desde su creación en enero 2005 lleva ejecutadas inversiones por importe de casi 14.500 millones de euros, cifra que rebasa en más de 600 millones de euros la cantidad prevista en el plan estratégico de ADIF. Destacan en este avance sobre el calendario de inversiones previsto, los 545 millones de euros ejecutados en la red convencional en obras encomendadas por el Estado. El desarrollo de todos estos instrumentos ha permitido cumplir con los objetivos que ADIF se marcó en su plan estratégico en los siguientes términos. ADIF se ha convertido en referencia entre los sistemas ferroviarios más seguros de su entorno. El índice de accidentabilidad ha bajado de un 0,174, el 1 de enero de 2006, a un 0,104 de accidentes de tren por causa de la infraestructura por millón de kilómetros de tren recorridos en 2008. ADIF es referencia europea en cuánto a calidad de servicios y ha alcanzado los indicadores de nivel de servicios fijado por la Administración del Estado en el contrato-programa, calidad de vía, fiabilidad y disponibilidad de las instalaciones y puntualidad. Todos los indicadores se han cumplido excepto el de puntualidad en servicios regionales que se incumplió por tres centésimas, situándose en un 1,78 frente al 1,75 que era el objetivo, a causa del impacto de las obras en ejecución durante 2008 en los corredores Madrid-Segovia-Salamanca y Aranjuez-Cuenca-Valencia. Se ha alcanzado la máxima eficiencia operativa con un coste de mantenimiento en la red convencional de 45.000 euros por kilómetro de red. El objetivo de equilibrio económico y financiero con una cobertura total de costes de explotación está fijado en el plan estratégico para ser conseguido en el año 2010. En el ejercicio 2008 no se habría alcanzado el resultado de explotación objetivo, habiendo incurrido en una desviación de menos 16 millones de euros. No obstante, comparando ejercicios anteriores se han elucubrado desviaciones positivas por importe de 18 millones de euros, con lo cual se ha compensado ese incumplimiento, esa desviación que he planteado en menos 18 millones de euros.

Por último destacaré el gran esfuerzo realizado por la entidad ADIF respecto a la promoción de la innovación en I+D+i, y pongo a su disposición la relación de catorce proyectos y dieciocho sistemas tecnológicos desarrollados por ADIF, cuyo detalle omito para no prolongar más mi intervención, pero tengo aquí la relación de proyectos y los sistemas tecnológicos de ADIF por si usted los quiere, para que obren en su poder y pueda analizar de qué manera se van desarrollando todas las actividades que está llevando a cabo ADIF en el cumplimiento de su plan estratégico.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Macias, tiene el uso de la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU**: Muy brevemente para agradecer la información y más la oferta de dar la información por escrito. Solo una precisión, cuándo se va a disponer del cierre y, por tanto, la memoria referida al ejercicio 2008, y también pedir y sugerir que en la memoria correspondiente al 2008 y en cualquier ejercicio se dé cuenta específicamente del cumplimiento del contrato-programa y del cumplimiento del plan estratégico, puesto que esta es la obligación que tiene esta empresa; por tanto, una memoria, además de ser atractiva y ser vendible la gestión tiene que permitir el control por parte de los ciudadanos de la acción de este organismo público. Esta petición y este ruego que podría ser atendido, sería un avance importante de cara a la transparencia de la actuación del Ejecutivo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): El señor secretario de Estado tiene la palabra para responder.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señor Macias, en estos momentos no conozco cuándo se va a publicar la memoria 2008; me imagino que no tardará mucho, pero voy a trasladar su preocupación a ADIF para que la memoria se publique cuánto antes y le sea trasladada. En cuánto a ver cuáles son las consecuencias y a evaluar el contenido del plan estratégico 2006-2010 y también del contrato-programa, ambos finalizan en 2010. Hacer una valoración hasta que no finalice ese contrato-programa va a ser un poco precipitado. Estas peticiones de información que ha dicho que iba a formular a los presidentes de las empresas y, en este caso concreto al presidente de ADIF irán teniendo avances de cómo va evolucionando el cumplimiento tanto del contrato-programa como del plan estratégico antes de que se ponga en 2010, y en 2010 habrá que hacer una puesta a punto definitiva de cuál es el cumplimiento de ambos instrumentos de planificación que existen en ADIF.

— **DEL DIPUTADO DON FRANCISCO XESÚS JORQUERA CASELAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE DISPOSICIÓN**

DEL MINISTERIO DE FOMENTO-ADIF A CEDER, SIN COSTE ALGUNO, A LA UNIVERSIDAD DE A CORUÑA, LA SUPERFICIE QUE OCUPA UN TALUD DE 2.425,81 METROS CUADRADOS CERCA DEL APEADERO DE ELVIÑA A FIN DE QUE LA UNIVERSIDAD PUEDA CONSTRUIR UN VIAL PARALELO AL FERROCARRIL PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y POTENCIAR LA INTERMODALIDAD DE LA ESTACIÓN DE ELVIÑA. (Número de expediente 181/001976.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos a examinar la iniciativa que tiene el número de expediente 181/001976. Para defenderla tiene la palabra el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Señor Morlán, ¿qué disposición tiene el departamento que usted representa, a ceder sin coste alguno a la Universidad de A Coruña, parte de la superficie de un talud ferroviario situado a la altura del apeadero de ferrocarril de Elviña frente a la propia Universidad de A Coruña?

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): El señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señor Jorquera, nosotros no tenemos ningún problema; tenemos la disposición más favorable para que esa cesión se pueda producir, y de hecho se están manteniendo contactos con la Universidad de A Coruña para que estos suelos próximos al apeadero de Elviña puedan ser cedidos, se pueda producir una mejor accesibilidad y favorecer la intermodalidad entre el tren y los autobuses urbanos. Estos contactos al final darán un buen resultado y no tendremos ningún problema en que esta cesión se produzca.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Señor Morlán, le agradezco la respuesta. Voy a procurar ser muy breve dado que manifiesta disposición a que esto se pueda sustanciar de la manera que planteamos; no obstante después de esperar tanto por la pregunta permítame que razone un poco el porqué la formulamos.

En primer lugar, no la formulamos de manera gratuita. Los responsables del equipo de gobierno de la Universidad de A Coruña nos manifestaron su preocupación porque inicialmente ADIF exigía que se siguiese un trámite expropiatorio con coste por lo tanto para la Universidad de A Coruña. En segundo lugar, le pido que repare usted, a diferencia de lo que es normal y le advierto irónicamente que no va a ser esta nuestra actitud a lo largo

de la tramitación de los presupuestos generales del Estado, que pedimos que esta cesión no tenga coste para la universidad, y que a su vez no conlleva ningún coste para el ministerio. Y en tercer lugar, que es una demanda total y absolutamente racional, primero porque responde a las necesidades de la Universidad de A Coruña que necesita ocupar parte de estos terrenos para poder realizar, asumiendo ella el coste, un vial perimetral al campus universitario que facilitaría mucho la comunicación interna dentro de este campus, y en segundo lugar para construir a la altura de la pradera de ferrocarril un pequeño intercambiador donde aparcarían los buses para conectarlos con el apeadero del ferrocarril. Esta solución además abriría una perspectiva de futuro que nosotros entendemos enormemente ventajosa no sólo para la universidad sino para el diseño de actuaciones futuras en toda el área de A Coruña; la potenciación de este apeadero de ferrocarril en un futuro en el que nosotros aspiramos a que sea posible que el área de Coruña tenga servicios ferroviarios de proximidad. Piense usted que este apeadero de ferrocarril está situado al lado del principal campus universitario de la Universidad de A Coruña, al lado de importantes centros comerciales ya operativos y de otros a punto de abrir, al lado del recinto ferial, al lado del Coliseo, un importante centro de usos múltiples en A Coruña, en un área que va a tener un importante desarrollo residencial y en un área donde además se van a instalar numerosas oficinas, numerosos edificios de empresa. Por lo tanto, la potenciación de este apeadero es muy importante en una estrategia de implementar en A Coruña servicios ferroviarios de proximidad y de incentivar el uso del transporte público para acceder a esta área y en particular al campus de la Universidad de A Coruña, creemos que esta iniciativa de la Universidad de A Coruña también tiene este efecto positivo. Por lo tanto, agradecemos su respuesta y esperamos que esta disposición que manifiesta se traduzca en que rápidamente se pueda llevar a cabo esta cesión de terrenos a la Universidad de A Coruña para que a su vez la misma pueda realizar estos proyectos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Con esto no pretendo condicionar nada, sé que usted en los presupuestos va a plantear sus inquietudes y con toda legitimidad y con todo derecho. Lo que sí le quiero decir es que esta respuesta que le estoy dando proviene de las conversaciones que está habiendo en estos momentos entre la Universidad de A Coruña, ADIF y Ayuntamiento de A Coruña, y los pasos que se están dando son pasos favorables a que esta cesión se produzca. Yo confío en que estas conversaciones cuajen, se consoliden y que esto se produzca. Habrá que buscar los instrumentos técnicos o jurídicos para que esta cesión se lleve a cabo. Eso es lo que tienen que trabajar las tres

instituciones con el objetivo de conseguir que esta cesión se lleve a cabo. Indudablemente la explicación que usted ha dado me consta a mí y la hemos valorado a la hora de adoptar este tipo de decisión.

— **DEL DIPUTADO DON CARLOS MANUEL COTILLAS LÓPEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE INVERSIÓN POR EL MINISTERIO DE FOMENTO DE LA CANTIDAD DE 1.000 MILES DE EUROS QUE FIGURA EN LA LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES PARA EL AÑO 2009 PARA LLEVAR A CABO EL PROYECTO DE ENLACE INTRARREGIONAL ALCÁZAR DE SAN JUAN-TOMELLOSO-ARGAMASILLA DE ALBA-MANZANARES. (Número de expediente 181/001978.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos a examinar la siguiente iniciativa, que figura con el número de expediente 181/001978. Para formularla tiene la palabra el señor Cotillas.

El señor **COTILLAS LÓPEZ**: Señor secretario de Estado, los vecinos de Tomelloso y de Argamasilla de Alba, en la provincia de Ciudad Real, estamos solicitando de manera continua desde hace ya diez años al Ministerio de Fomento la oportunidad de que nuestras ciudades estén integradas con estación de ferrocarril en la línea de alta velocidad Madrid-Jaén entonces, ahora línea de altas prestaciones Madrid-Jaén, aprovechando las inversiones que con ese motivo se han de hacer para convertir la línea de ferrocarril convencional en línea de altas prestaciones. Con ello se incorporarían más de 50.000 ciudadanos a la posibilidad de comunicarse por ferrocarril con Madrid y con Andalucía y con ello aumentaría la posibilidad de desarrollo socioeconómico de la octava ciudad de Castilla-La Mancha en número de habitantes y uno de los polos económicos de dicha región.

Los ayuntamientos de Tomelloso y de Argamasilla de Alba lo han solicitado en numerosas ocasiones a lo largo de estos diez años, lo hemos solicitado en numerosas ocasiones a través de acuerdos plenarios. Los ciudadanos lo hemos demandado por escrito e incluso en la calle de manera multitudinaria. Se han conseguido acuerdos a favor de estas pretensiones de las Cortes de Castilla-La Mancha y de la Diputación Provincial de Ciudad Real donde goza de amplia mayoría el Partido Socialista. En este DVD, que si quiere se lo puedo dejar al final de esta comparecencia, se encuentran reunidas las imágenes y el sonido de las promesas del presidente del Gobierno de España, señor Rodríguez Zapatero; del entonces presidente del Gobierno de la Junta de la Comunidad de Castilla-La Mancha y hoy presidente del Congreso de los Diputados, señor Bono; del presidente actual del Gobierno de Castilla-La Mancha, señor Barreda, y de la miembro del Comité Federal del Partido Socialista, diputada por la provincia de Ciudad Real y esposa del

señor Barreda, doña Clementina Díez de Baldeón, entre otros dirigentes responsables del Partido Socialista. Dichas promesas son, en resumen, que Tomelloso y Argamasilla de Alba tendrían estación de AVE, o en palabras del señor Bono muy gráficas cuando era presidente de Castilla-La Mancha, no llegará el AVE a Jaén si no pasa y para en Tomelloso.

La Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y el Ministerio de Fomento lo publicitan en folletos presuntamente informativos cuando no propagandísticos, aquí los tiene y se los puedo dejar, sobre las infraestructuras de transporte en Castilla-La Mancha. El presidente Barreda anuncia la conexión por AVE de Argamasilla de Alba-Tomelloso con Madrid.

En los Presupuestos Generales del Estado del año 2005 aparece una partida presupuestaria para la redacción del proyecto de dicha conexión que no se ejecuta. El 24 de octubre del año 2005 se firma un protocolo en materia de infraestructura de transporte entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en el que se vende que se avanza en esta petición. Se licita el contrato de consultoría y asistencia técnica para la redacción del estudio de viabilidad de la conexión de Tomelloso con la línea de alta velocidad Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén, que en la página 3 de su pliego de condiciones técnicas particulares y como objeto del contrato dice, y abro comillas, «la finalidad del estudio es la elección de la alternativa técnica más viable que permita conectar Tomelloso con la línea de alta velocidad Madrid-Jaén», cierro comillas y vuelvo a abrir comillas, «asimismo el estudio tendrá por finalidad la elección de una alternativa técnica para la estación, que se ubicará en la comarca de Tomelloso», cierro comillas. En la última página de ese mismo pliego de cláusulas administrativas particulares, el informe sobre las necesidades a satisfacer por el contrato de consultoría y asistencia para la redacción de ese estudio de viabilidad dice que la ciudad de Tomelloso actualmente no está conectada a la red ferroviaria y con este estudio se pretende determinar la necesidad de una conexión así como sus características, de forma que Tomelloso quede integrado en la red ferroviaria de altas prestaciones. Para ello habrá que elegir la alternativa técnica más viable que permita conectar Tomelloso con la línea de alta velocidad Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén, mediante el análisis de una serie de opciones posibles que se compararán entre sí. Esta conexión permitirá dar servicio ferroviario a la comarca de Tomelloso enlazándola con el centro de España y con Andalucía. Por lo tanto, asimismo el estudio tendrá por finalidad la elección de una alternativa técnica para la estación, que se ubicará en la comarca de Tomelloso.

Por lo tanto, la finalidad del estudio, de la consultoría, era ver la opción más viable, no que no hubiese ninguna opción viable. Curiosamente, o lo increíble, es que al mismo tiempo se licitan las obras del tramo entre Manzanares y Alcázar de San Juan, justo en todo el centro de la línea proyectada, es decir, el tramo que en último momento

podrá entrar en servicio porque mientras no esté hecho entre Madrid y Alcázar y entre Jaén y Manzanares ese tramo no tiene sentido que se haga, a no ser que lo que se pretenda es, ejecutándolo en primer lugar, alejar toda opción de que Tomelloso y Argamasilla de Alba estén en esa línea y de esa manera cumplir de una forma muy curiosa las promesas del Gobierno de Zapatero. Tiempo después se ha modificado el tramo entre Madrid y Alcázar de San Juan para ubicar entre Mora y Alcázar de San Juan una estación entre Madridejos y Consuegra, dos municipios que nos alegramos de que la vayan a tener, pero dos municipios menores. Para esta modificación del trazado no ha habido que hacer ningún estudio de viabilidad, señor secretario de Estado, ningún estudio de viabilidad, en dos municipios más pequeños, con menos habitantes y con las mismas distancias con respecto a otras ciudades por donde pasa el trazado que Tomelloso y Argamasilla de Alba. El 13 de noviembre del año 2008 este diputado que le habla recibe contestación por escrito del Ministerio de Fomento a través de las Cortes...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Cotillas, vaya usted terminando

El señor **COTILLAS LÓPEZ**: Voy acabando. Decía que recibo contestación a las preguntas formuladas en esta Cámara sobre la línea de alta velocidad Madrid-Jaén a su paso por la provincia de Ciudad Real, en la que se me indica la no viabilidad de conectar a Tomelloso en dicha línea de ferrocarril. Y en esas mismas fechas se aprueba en el Pleno de Congreso la Ley de Presupuestos Generales del Estado para este año 2009, con el voto favorable de los diputados señor Rodríguez Zapatero y señor Blanco, que fija una de sus partidas en un millón de euros para el enlace intrarregional Alcázar de San Juan-Tomelloso-Argamasilla de Alba-Manzanares.

Por lo tanto, la pregunta es clara, ¿qué ha hecho o qué pretende hacer el Ministerio de Fomento con ese millón de euros? Si no pretendía gastarlo ni hacer ninguna actuación ¿para qué lo pone? ¿Para seguir manteniendo el engaño a los ciudadanos? Y en todo caso, ¿por qué no cumple el Gobierno de España su compromiso con estas ciudades, con esta comarca o por qué el Gobierno de España, mientras promete que Tomelloso y Argamasilla de Alba estarán en la línea de alta velocidad, hace todo lo posible para que eso no ocurra ejecutando las obras entre Manzanares y Alcázar de San Juan?

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Creo que usted ha estado a lo largo de mi intervención en esta Comisión, que ya va siendo larga, y he planteado de manera genérica que las infraestructuras tienen un inicio y que en fin, unos las inauguran y otros las ejecutan; unos ponen la primera piedra, otros las eje-

cutan y otros las acaban. Cuando se toma la decisión de utilizar el corredor de la línea actual entre Alcázar y Manzanares, en la legislatura 2000-2004, no pasa por Tomelloso y ustedes no protestan (**El señor Cotillas López pronuncia palabras que no se perciben.**) Pues no le hace caso su Gobierno; no le hace caso su Gobierno. (**El señor Cotillas López: Pero ustedes lo prometen.**)

En segundo lugar, que conste que este tema del paso de la alta velocidad por Tomelloso no es una cosa nueva para mí, porque indudablemente me llegan los comentarios y me llegan las peticiones que se hacen desde su ciudad, desde la Junta de Comunidades y firmamos un protocolo de infraestructuras entre el Ministerio de Fomento y la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en el que se plantea qué sucede con Tomelloso. Y yo le voy a reiterar lo que en aquella fecha hablé con los responsables políticos de Castilla-La Mancha y lo que hablé también con los responsables políticos de Andalucía, y eso dio lugar a que buscáramos cuáles eran las alternativas que podíamos tener para que Tomelloso no quedara desvinculado de la alta velocidad. Mire, las cosas no se hacen porque yo tengo ganas de fastidiarle a usted con el tema del tren. No es ninguna apetencia especial ni quiero hacerlo ni deseo hacerlo, sé lo que usted representa y por lo tanto no lo vea bajo ese prisma en absoluto. A nosotros se nos plantea una doble alternativa. Estamos hablando de un corredor que se pretende utilizar para las conexiones con Andalucía a través de Alcázar y Manzanares y lo que se nos está diciendo es que variemos el trazado, cambiemos el trazado y nos vayamos a una circunvalación o a una modificación del trazado que he visto yo en las diversas alternativas en donde se amplía y se modifica sustancialmente el número de kilómetros de recorrido. Mire, yo le digo que desde el principio me hubiera gustado que hubiéramos encontrado una solución, usted no sabe la cantidad de dolores de cabeza que uno se quita cuando encuentra la solución, y a lo mejor también la cantidad de dolores de cabeza que uno tiene cuando no la puede encontrar porque los aspectos técnicos, los aspectos de movilidad, los aspectos de tráfico o diversos temas que se ponen encima de la mesa son los que imperan a la hora de tomar la decisión que estimamos más correcta, aunque podemos equivocarnos, que no se lo discuto. Lo que sí es cierto es que analizamos esas soluciones y usted tiene las conclusiones; no sé si las tiene, pero al menos las conoce. Vimos de qué manera podíamos hacer esa variación y desde luego todas las recomendaciones y todas las informaciones de carácter técnico que se nos daban para esa conexión, para modificar el trazado, nos decían que no. Mire no, por incordiar no sacamos un tramo a licitación de obra. No es así en absoluto, lo sacamos cuando podemos sacarlo en función de cómo tengamos los proyectos y podamos licitarlos. Entonces, nosotros lo que pretendíamos era buscar la mejor alternativa, en ningún momento a mí se me dijo que podíamos hacer esa variación del trazado con lo que suponía de incremento del tiempo de recorrido y de modificación de los servicios

en dirección hacia Andalucía, concretamente desde Jaén que, si usted ha estado en la intervención anterior, con el señor diputado de Jaén, habrá visto cómo estaba dotada de infraestructuras y las necesidades que tenía. Eso es lo que nos ha motivado a nosotros a plantear que en estos momentos variar el trazado no era posible.

Mire, yo incluso llegué a plantear la posibilidad de llevar a cabo una conexión para que desde Tomelloso a la línea actual pudiéramos buscar algún elemento de comunicación ferroviaria que pudiera producirse. Los datos exactos y con precisión de qué pasaría con esa alternativa pues la verdad es que no los tengo muy cerrados, pero tampoco sé si eso les interesa a ustedes. Creo que no les interesa a ustedes eso, por lo que me llega, yo no sé si es cierto o no. Mire, se lo voy a decir aunque no lo utilizo como argumento, a ver si me explico para que usted me entienda. A mí me están diciendo: mire, desde Tomelloso hasta la estación más próxima tiene 15 minutos de desplazamiento en autovía —es lo que me dicen a mí—, por lo tanto, es más el tiempo de desplazamiento desde Tomelloso hasta la estación que hay próxima, que lo que puede haber entre yo que estoy viviendo en el norte de Madrid y me tengo que marchar hasta la estación de Atocha. Sé que no es así, porque el tráfico por las ciudades no tiene nada que ver a cuando coges la carretera, eso ya lo sé, pero entienda que no ha sido una decisión sin justificar, que desde luego no es una decisión de agresión hacia Tomelloso en absoluto, ni una decisión que comporte ningún tipo de discriminación, porque ahora está usted y antes había otros alcaldes y ahora hay un consejero y antes había una consejera, es decir, no lo vea usted, se lo pido por favor, así porque las cosas no se deciden de esa manera. Pero indudablemente en estos momentos modificar el trazado no lo vamos a hacer; modificar el trazado no lo vamos a hacer. El establecer algún mecanismo de conexión de Tomelloso pues mire, yo puedo ver si podemos encontrar alguna alternativa pero no sé si existe. No tengo ninguna voluntad de que las cosas se queden mal, pero en estos momentos retrotraernos al momento en que hay que modificar trazados y llevar a cabo otras nuevas construcciones y que lo que estamos haciendo no sirva para nada, yo sinceramente le tengo que decir que no puede ser. Otro tema estoy dispuesto a analizarlo con ustedes, ese no. **(El señor Cotillas López pide la palabra.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Muy brevemente tiene la palabra el señor Cotillas.

El señor **COTILLAS LÓPEZ**: Muy brevemente para agradecer la parte final al señor Morlán, aquella en la que todavía es capaz de buscar alternativas a que Tomelloso esté lo mejor comunicado posible, pero quiero decirle al señor Morlán que en el trazado inicial, efectivamente, el 2000-2004, no estaba previsto, pero nos manifestamos en Madrid delante del Ministerio de Fomento del señor Cascos, fíjese si protestamos por ello, ustedes nos lo prometieron por activa y por pasiva como

he recordado, en el 2004 se pudo modificar el trazado antes de licitar la obra del tramo central de este trazado, es decir, la última que se podía haber licitado, puesto que no entraría en servicio ni para Madrid ni hacia Jaén en ningún momento, y si se hubiese modificado el trazado en ese momento, no hubiese sido tan costoso ni las alternativas tan difíciles como en este momento. Hubiésemos variado un trazado en 11 kilómetros, en una zona absolutamente llana, sin ninguna complejidad orográfica ni medioambiental, y en la tarde de hoy, que le he escuchado muy atentamente, cuando se han puesto de manifiesto necesidades muy importantes en otros puntos de España con graves complicaciones medioambientales y de trazado orográfico, pues a uno le queda siempre la insatisfacción de por qué donde no hay esas dificultades no se han podido invertir algunos millones de euros, es verdad, pero muchos menos de los que se van a invertir en otros territorios. Y se nos hubiese podido hacer lo mismo que a Madrardejos y a Consuegra, que están también a una distancia corta por autovía de Alcázar de San Juan y de Mora, y que van a tener esa estación, o lo mismo que a Valdepeñas y Manzanares, que también la distancia es corta por autovía y que también la van a tener. El problema no es sólo la distancia por autovía, 15 minutos, es que después hay que entrar en la ciudad de Alcázar y ahí van otros 45 minutos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señor Cotillas, yo entiendo que usted puede sentir desazón por no tener lo que persigue, que es que Tomelloso tenga una estación. Yo le reitero lo que le he dicho, yo no sé si hace tiempo se hubiera cambiado y ahora estaríamos en otras condiciones, pues posiblemente sea así, pero los hechos son los hechos, y los hechos son en estos momentos tozudos, y ya digo que entiendo que no es ningún tipo de agresión ni de agravio comparativo. A mí toda la información que se me ha dado ha sido una información en la que ese tipo de decisión iba a producir demoras, retrasos para las conexiones que tenemos que llevar a cabo con Jaén y con Andalucía. Ya le digo que en hablar con el ayuntamiento de Tomelloso no tengo ningún problema, pero se trata de ver si hay salida, que yo creo que no la hay, pero nunca tendrán ustedes la puerta cerrada al diálogo, otra cosa es que la conclusión de ese diálogo sea lo que usted quiere o lo que yo pueda hacer o no pueda hacer.

— **DE LA SEÑORA MARÍA DE LA CONCEPCIÓN SANTA ANA FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE ADJUDICACIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONTROL INTEGRAL Y EQUIPAMIENTO DE LOS TÚNELES DE CANTALOBOS, CALACEITE Y EL GATO UBICA-**

DOS EN EL TRAMO DE LA A-7 ALMUÑÉCAR (LA HERRADURA)-ALMUÑÉCAR (TARAMAY). (Número de expediente 181/001979.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Antes de continuar con las preguntas, como hay compañeros y compañeras que se acaban de incorporar, diré que, por la lealtad que han demostrado las señoras y señores diputados que están aquí a lo largo de toda la tarde, vamos a continuar con las preguntas que corresponden a la señora Santa Ana, la señora Solana, y las otras dos de la señora Santa Ana. Los dos compañeros que se acaban de incorporar serán los últimos en este turno de iniciativas que el señor Morlán esta aguantando con paciencia y constancia.

La próxima pregunta a examinar tiene el número de expediente 181/001979. Tiene la palabra la señora Santa Ana Fernández.

La señora **SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señor secretario de Estado, hoy tenemos que manifestar nuestra perplejidad sobre ciertas actuaciones del Ministerio de Fomento en la provincia de Granada. En concreto hablamos de lo que podrían ser presuntas irregularidades en el último tramo de la A-7, La Herradura-Taramay, inaugurado por el señor Blanco el pasado 28 de julio. Manifestamos nuestra perplejidad al comprobar cómo en el Boletín Oficial del Estado el 12 de agosto de este año, dos semanas y media después de producirse la inauguración del tramo, se publicaba la adjudicación de la instalación de los sistemas de seguridad en los túneles de Cantalobos, Calaceite y El Gato, los tres ubicados en el tramo, como digo, recientemente inaugurado por el ministro de Fomento y con un presupuesto de más de 17 millones de euros. Señor Morlán, no nos lo podíamos creer, en una primera valoración esto significaba que los sistemas de seguridad no estarían instalados. Lo que posteriormente pudimos comprobar es que, si bien sí estaban instalados, lo que no habían sido es adjudicados. ¿(Cómo es posible que el ministro de Fomento viniese a inaugurar las obras y dos semanas y media después nos encontráramos con que las instalaciones de los túneles no habían sido adjudicadas en el momento de proceder a su construcción? Además la publicación en el Boletín Oficial del Estado, señor Morlán, es contundente, la fecha de adjudicación de la obra es el 24 de julio de 2009. El anuncio está fechado el pasado 5 de agosto. La firma es del secretario general de Carreteras y, como le digo, se publica en el Boletín Oficial del Estado del 12 de agosto de este año. Nos gustaría conocer si tenía conocimiento el señor Blanco de esta circunstancia, si la tenían sus compañeros del Partido Socialista en Granada, porque lo que nos hemos encontrado ha sido con unas obras inauguradas que no estaban adjudicadas, al menos en esta parte, valoradas en más de 17 millones de euros y que de no haberse realizado no hubiesen permitido la apertura de los túneles, tal y como se recoge en el Real Decreto 635/2006 de 26 de mayo sobre los requisitos mínimos de seguridad en los

túneles de carreteras del Estado y, lo que es peor, es que nos hemos enterado por el Boletín Oficial del Estado, si no tenemos la precaución de consultar el Boletín no nos hubiésemos enterado de absolutamente nada.

Señor Morlán, ¿cómo es posible que primero se realizasen las obras, que después se inaugurasen y que en último lugar se adjudicasen?

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para contestar tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señoría, la obra que, como usted muy bien ha dicho, corresponde al tramo de la autovía del Mediterráneo A-7, se ha adjudicado mediante el procedimiento de concurso abierto; para cumplimentar dicha actuación se publicó en el BOE de fecha de 7 de marzo de 2009 el concurso correspondiente al contrato de obras para ejecución del control integral y equipamiento para los túneles de Cantalobos, Calaceite y El Gato, ubicados en el tramo de la autovía del Mediterráneo A-7 entre Almuñécar (La Herradura) y Almuñécar (Taramay). **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Desde luego, la contratación y la obra se han llevado a cabo con gran celeridad, pero no creo que se hayan llevado a cabo con perjuicio para la seguridad del funcionamiento de la propia obra, y el objetivo que guió la actuación en este tramo era doble, por un lado la entrada en servicio de la infraestructura en tiempo adecuado para mejorar las infraestructuras de la zona en la época estival, y por otro la realización de la obra de forma que la puesta en servicio se hiciera con las mejores condiciones de rapidez y seguridad. Yo creo que usted, que es conocedora de este sistema porque es de la profesión, conocerá que el control integral y equipamiento de los túneles es una obra que es complementaria y que la Ley de contratos de servicio público y las directivas comunitarias sobre contratación permitían adjudicarla por el procedimiento negociado y sin publicidad y no hacía falta que hubiéramos acudido, tal y como lo hemos hecho, al procedimiento abierto. Y sí que es cierto que el Ministerio de Fomento decidió adjudicarlas por un procedimiento abierto y en el citado concurso se recibieron 21 ofertas. La adjudicación provisional se hizo el 25 de junio de 2009, y la adjudicación definitiva se llevó a cabo el 24 de julio, todo ello de acuerdo con la propuesta formulada por la mesa de contratación.

Mire, yo le tengo que decir que la propia empresa adjudicataria fue la que acometió la ejecución de estas obras, de estas actuaciones para poner en servicio el tráfico lo antes posible y teniendo en cuenta también que era necesaria o fundamental para lo que suponía la llegada del verano. Yo no estoy muy de acuerdo, porque además no conozco ningún otro caso, en que se produzca una adjudicación de esta forma, en el sentido de que se produce la adjudicación provisional y a partir de ese momento es cuando se empieza a trabajar, y sí que es

cierto que las actuaciones complementarias no han impedido para nada el que se pusiera en servicio la obra y se pudiera trabajar con toda seguridad y con toda garantía. Indudablemente no me gustaría que esto se repitiera.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Santa Ana.

La señora **SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señor Morlán, todo esto que nos ha contado está muy bien, pero lo que venimos a preguntar hoy es por qué primero se realizan los trabajos y después se produce la adjudicación de la obra, y nosotros el documento oficial que estamos barajando es la publicación del Boletín Oficial del Estado. La fecha de adjudicación es el 24 de julio de 2009, la inauguración es el día 28, ahí hay un centro de control para la monitorización de los túneles que es un edificio de 4 plantas que entiendo que no ha podido salir por generación espontánea, es que esta nota la firma el secretario general de Carreteras el 5 de agosto y se publica dos semanas y media después de que el señor Blanco viniese a inaugurar esa obra. Señor Morlán, tenemos que hablar claro, lo que tenemos es un ministro socialista que viene a Granada, que inaugura un tramo de autovía con la plana mayor del Partido Socialista granadino, que nos anuncia tres años más de retraso para acabar la A-7 al completo, que ignora la promesa hecha por el Partido Socialista durante cinco años de acabar esa autovía en el año 2009, que se hace una foto y que se vuelve a Madrid, y desde entonces lo que tenemos es el tramo La Herradura-Taramay funcionando, pero lo que los ciudadanos no hemos sabido es que esos sistemas de seguridad de los túneles por los que diariamente pasan miles de ciudadanos, y aún más en verano, se han ejecutado sin estar adjudicados a nadie. El señor Blanco ha permitido que más de 100.000 ciudadanos hayan estado circulando sin saber que desde el Ministerio de Fomento las instalaciones no estaban adjudicadas. ¿Qué garantías tienen esos sistemas de seguridad que se han ejecutado sin estar adjudicados? ¿A quién habría que haber pedido responsabilidades en el caso de producirse un accidente en el momento de ejecución de la obra? Son unas instalaciones que en su momento no han sido responsabilidad de nadie porque presuntamente el Ministerio de Fomento no se ha encargado, como toda administración pública antes de hacer las obras, de convocar un concurso, de licitar esas obras, de adjudicarlas, de firmar un contrato y posteriormente de recepcionarlas. Señor Morlán, ustedes lo han publicado, esto lo han hecho después de estar finalizados esos sistemas de instalación. También me pregunto cómo desde el Ministerio de Fomento se le ha dado el visto bueno a unas obras que no se han adjudicado, cómo se ha permitido que en estas circunstancias, durante dos semanas y media, estén circulando por ellas miles de ciudadanos, qué calidad en el servicio se le está dando al ciudadano, cómo se invierte el dinero de todos los españoles por parte de la Administración socialista, qué garantías de seguridad tienen esos sistemas que

no han cumplido el requisito básico primordial y primero de haber sido adjudicados. Otra pregunta fundamental es cómo se ha podido firmar el contrato de obra, si es que se produjo dicha firma, cómo es posible que el Ministerio de Fomento, que tiene que velar por las garantías de unas obras que utilizan a diario miles de ciudadanos, cometa estas presuntas irregularidades saltándose la Ley de Contratos del Sector Público. Señor Morlán, yo quiero que usted nos dé una explicación y también queremos por favor que nos aclare algo. La pasada semana veíamos en la prensa local como ya se están produciendo cortes en la autovía, cortes nocturnos para, literalmente cito, la revisión y la puesta a punto de esos sistemas de seguridad. ¿Es que no están funcionando correctamente? Yo hoy aquí le pido por favor que nos dé garantías de todo el proceso y también garantías del funcionamiento, pero sobre todo, señor secretario de Estado, aclárenos por qué primero se han ejecutado las obras y después se han adjudicado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Esta obra se licitó en el año 2001 con fecha de finalización en 2005. Estamos en 2009, o sea que ha sido una obra que ha tenido muchísimas dificultades. Cuando usted dice que nosotros estamos incumpliendo los plazos, en fin, era época suya (**La señora Santa Ana Fernández: Es su promesa.**) y llegó la época nuestra. La puesta en servicio de la obra de acuerdo con el contrato de adjudicación que se produce en el año 2002 estaba en octubre de 2005. (**El señor Ayala Sánchez: En época suya.**) Pero quien adjudica la obra es el Partido Popular, no somos nosotros, y tampoco el Partido Popular, el Gobierno que en aquel momento había, y estaba el señor Álvarez-Cascos... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Por favor señorías, señora Santa Ana, está en el uso de la palabra el secretario de Estado. Vamos a dejarle que se explique.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): No se pongan nerviosos ni se alteren. (**Continúan los rumores.—El señor Ayala Sánchez: Nosotros no.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, vamos a continuar con el uso de la palabra por parte del señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): He hecho esta afirmación porque ella ha hecho referencia a que nosotros estamos incumpliendo nuestros propios plazos. Los propios plazos son los que nos han llevado a que desde 2001 y hasta 2004-2005 ustedes hicieran poco, porque si no no nos encontraríamos como

nos encontramos. Ese tramo de autovía, señorita, también ha tenido algunos otros problemas que no tienen nada que ver con esto, pero sí que tienen que ver con el accidente que hubo desgraciadamente, y estuvo la obra paralizada durante bastante tiempo y hubo su correspondiente investigación por parte de un órgano independiente y por parte también del propio Ministerio de Fomento.

Vuelvo al planteamiento que usted hace. He afirmado al final que a mí no me gustaba la forma en que se había acometido, pero también le digo otra cosa. En ningún momento ha estado en duda ni en cuestión la seguridad en la movilidad por este tramo de autovía, en ningún momento. Las obras, le he dado las fechas ya, se licitaron y se adjudicaron provisionalmente casi un mes antes a que se produjera la adjudicación definitiva que es la que al final se produce en el Boletín Oficial del Estado, y esas obras complementarias que hay que hacer ahí tienen una duración que significará —creo recordar que es a principio de octubre cuando van a acabar— que todos esos mecanismos complementarios van a estar en servicio, pero no porque afecten a la seguridad sino porque son necesarios para que las obras, sin afectar a la seguridad o a la movilidad, se puedan complementar con ese tipo de actuaciones que hay que llevar a cabo.

Nosotros lo podíamos haber hecho, bajo su perspectiva, de manera algo más oculta, haber ido al procedimiento negociado, haber dicho a cuatro empresas, a ver quién de vosotros se lo lleva, y sin embargo lo sacamos a información pública para que se presentaran 21 ofertas. Hubo información pública. Yo siento mucho que nos les convenza lo que les estoy diciendo pero es, que les convencen pocas cosas de las que digo. Lo que sí está claro es que los pasos que dimos en esa dirección son los correctos y los que legalmente están establecidos.

El hecho de que se produjera una adjudicación provisional lo que permitió fue que la empresa iniciara la ejecución de esos complementarios antes de producirse la adjudicación definitiva. ¿Que perfectamente se podía haber esperado a que se produjera la adjudicación definitiva? No lo discuto. Por eso he dicho que no me gusta cómo se ha hecho. Nosotros, basándonos en que esas obras no afectaban al funcionamiento ni a la seguridad de la autovía ni a la movilidad de la gente, adoptamos esa decisión o ese planteamiento de poner en servicio ese tramo de autovía porque entendíamos que beneficiaba a muchos ciudadanos que lo necesitaban para sus desplazamientos en toda esa zona que afecta a la Costa del Sol.

No sé si usted pretende que le diga algo más (**El señor Ayala Sánchez: No puede.**), pero indudablemente, le reitero, no me gusta el procedimiento que se ha llevado, con independencia de que sea legal. Con independencia de que sea legal, no me gusta el procedimiento que se ha llevado, porque así tendríamos todos menos problemas a la hora de explicar por qué hacemos las cosas. Lo que quiero es que haya la suficiente transparencia para que no tengamos este tipo de dificultades. En estos momentos lo que tenemos que hacer es acabar las obras

complementarias, activarlas y desde luego permitir y posibilitar que la gente pueda circular por esa autovía sin ningún tipo de problema. (**La señora Santa Ana Fernández pide la palabra.**)

El señor **PRESIDENTE**: No, señora Santa Ana, ya ha habido dos turnos y por tanto yo le rogaría que cualquier otro comentario se lo planteara al secretario de Estado fuera de la Comisión. Muchas gracias. El secretario de Estado estará encantado de atenderla luego. Es que nos quedan todavía, señoritas, cinco preguntas más.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA JOSÉ SOLANA BARRAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE FECHA PREVISTA POR EL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA CONEXIÓN FERROVIARIA DE BADAJOZ CON MADRID Y CON PORTUGAL, CUMPLIENDO LOS COMPROMISOS CON LA UNIÓN EUROPEA. (Número de expediente 181/001980.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos ahora con la número 24 del último orden del día, que es la formulada por doña María José Solana, del Grupo Parlamentario Popular, número de expediente 1980, sobre la conexión ferroviaria de Badajoz con Madrid y Portugal. Tiene usted la palabra, señora Solana.

La señora **SOLANA BARRAS**: Señor secretario de Estado, en sus sesenta respuestas anteriores casi, si no me equivoco, o por lo menos cincuenta y tantas, hay una declaración dogmática por su parte que es: nosotros queremos que el conjunto del país tenga las mejores conexiones. En torno a esa declaración de principios gira la cuestión que yo le planteo en este momento. Señor secretario de Estado, el ministerio al cual usted pertenece tiene grandes compromisos pendientes con Extremadura, pero si alguno de ellos puede obtener el grado de buque insignia, es sin duda, en términos cinematográficos, la historia interminable del AVE Madrid-Extremadura, y me va a permitir que lo defina en esos términos porque estamos ante una situación como mínimo algo surrealista, solo que no es una película, es el mundo real, y de una realidad muy dura por todo lo que está en juego.

Señor secretario de Estado, en el año 1986, y hablamos diez años antes del Gobierno del Partido Popular de 1996 —lo digo porque está jugando mucho la memoria histórica últimamente y vamos a tener que utilizarla todos—, el secretario general del Partido Socialista de Extremadura y senador, don Francisco Fuentes, publicita como corresponde en estos casos, con una gran estética, que el AVE sería una realidad en el año 1992, me refiero lógicamente al AVE Madrid-Extremadura. Pero posteriormente el señor Borrell decide que el AVE, el tren de alta velocidad fuese por Valladolid, trazado que es ratificado lógicamente a instancia del Gobierno socialista de España en el Consejo Europeo de Corfú y de Essen de 1994. Ya vamos

de 1986 a 1994. Es decir, que el Gobierno socialista decide que el AVE no pase ni por Cáceres ni por Badajoz. Pero llegamos al año 2000 y es un gobierno del Partido Popular, memoria histórica también, quien decide en el Plan de infraestructuras y transportes años 2000-2007 que el AVE Madrid-Lisboa sí vaya por Cáceres y por Badajoz. Este trazado es ratificado por la famosa cumbre de Figueira da Foz de noviembre de 2003 y ya es en marzo de 2004, cuatro meses más tarde y gracias a la negociación del Gobierno de España cuando el Parlamento Europeo aprueba este proyecto junto con otros cuatro —coincidirá conmigo en que la negociación no sería mala, por lo menos en eso no ha sido mala—, indicándose por tanto que la puesta en servicio sería en 2010 y ya licitándose en ese mes de marzo el contrato de adjudicación de varios tramos. A partir de 2004, me va a permitir que lo defina como la época del medioevo porque realmente ese AVE, este tren de alta velocidad va apareciendo y desapareciendo de una forma muy singular hasta en el propio concepto de la infraestructura: pasa de ser un tren de alta velocidad a un tren de altas prestaciones, lo que en términos profanos, que es el que mejor puedo utilizar, es un tren mixto, y desde luego, singular por singular, las fechas de puesta en servicio: pasamos de 1996 inicial que le comento hasta el año 2009, 2010 y ya vamos con que el AVE será una realidad en el año 2013. Por todo ello y teniendo en cuenta que además esta fecha de 2013 es la fecha finalista para la ejecución de las obras sobre la base de los fondos Feder, le formulo la cuestión que en este momento se plantea en la Comisión.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Veo que es usted aficionada al cine. Pues me alegro mucho porque yo también soy un buen aficionado al cine y podíamos hacer incluso intercambio de películas que vendrían muy bien a cada uno de los planteamientos que cada cual estamos haciendo. Creo que podíamos hacerlo sin ningún tipo de problema. No voy a referirme al pasado, ya lo ha hecho usted, ha hecho su exposición y por lo tanto no voy a concentrarme en ver qué es lo que pasó de aquí hacia atrás. Le puedo decir que después de las cumbres de Figueira da Foz ha habido cumbres en Zamora, ha habido cumbres en Elvas y ha habido algún encuentro bilateral que hemos tenido con los responsables portugueses. Permítame que le diga una cosa. Me alegro de que las elecciones hayan salido como han salido, porque si no creo que ustedes a lo mejor hubieran sido perjudicados seriamente por no llevarse a cabo la conexión de la alta velocidad con Portugal y sin embargo el mantenimiento del señor Sócrates como presidente del Gobierno de Portugal sin lugar a dudas garantiza que esa conexión se va a producir. Sí, señor Ayala, es que todo tiene que ver. Mire, el AVE no llega a Badajoz porque llega a Badajoz. Llega a Badajoz

porque va a Lisboa. (El señor Ayala Sánchez: **En Badajoz no lo van a construir los portugueses. Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben.—La señora Solana Barras: Eso lo tengo que decir yo.—Risas.**) No, lo construimos nosotros. Permítame que por lo menos me alegre porque es una garantía de que va a haber continuidad y que no va a haber ningún tipo de problema con las conexiones con Portugal y sobre todo porque como usted ya sabe, señoría, hemos llegado a un acuerdo con Portugal respecto a la ubicación de la estación de Badajoz-Elvas, y es un acuerdo que hemos compartido con el Ayuntamiento de Badajoz y con la Junta de Extremadura en el sentido de buscar una fórmula que nos permita situar esa estación entre Badajoz y Elvas en plena frontera, desde luego a un lado y otro del río Caya, con el objetivo de que podamos tener una estación que creo que va a ser la primera de alta velocidad internacional que se sitúa así entre dos países. Va a ser una experiencia le garantizo que muy bonita. Indudablemente eso trae consigo que para llegar a la estación hace falta ir con el tren. Los portugueses tendrán sus compromisos y los ejecutarán y nosotros tenemos los nuestros, y nosotros tenemos que llevar a cabo todas las actuaciones para que en 2013 un tren de alta velocidad penetre en la estación de Badajoz sin ningún tipo de problemas. En la época de ustedes se constituyó la Agrupación europea de interés económico de alta velocidad de España y Portugal, entre el GIF, que entonces era y que ahora es ADIF, y RAVE. Eso significa que se están llevando a cabo todos los estudios necesarios para que se pongan a punto los corredores entre Oporto-Vigo y Madrid-Lisboa-Oporto, y desde luego tenemos una excelente colaboración con los portugueses a efectos del desarrollo de esa actuación.

Como creo que le interesa a usted más lo que estamos haciendo en España para cumplir con el objetivo de estar en 2013 en la frontera con Portugal, entre Madrid-Navalmoral (Cáceres), tenemos los estudios informativos aprobados, estamos redactando los proyectos, hemos empezado por los accesos a Talavera de la Reina y a partir del momento en que los tengamos acabados iniciaremos la licitación de las obras. Entre Cáceres, Mérida y Badajoz todo el tramo está en fase de obra salvo los accesos a las ciudades; ahí, si usted ha seguido con atención lo que esta tarde he explicado respecto a otras intervenciones sobre el tema, las soluciones que se plantean son bastante complejas y no tienen nada que ver con la decisión que se tome con Badajoz, que es trasladar la estación hasta la frontera, o con la decisión que se tome con Mérida, en la que hay que tener muy en cuenta cuáles son las consecuencias y los condicionantes de carácter arqueológico, histórico y cultural que puede tener la propia ciudad, o con la situación en Cáceres, en donde al final hemos alcanzado unos acuerdos con ambos ayuntamientos que nos van a permitir avanzar en la dirección de buscar la mejor integración en esas ciudades. Entre Cáceres, Mérida y Badajoz tenemos en redacción los proyectos de instalaciones. Eso quiere decir que ya es la última fase para

licitarlos y ejecutar las obras y a partir de ese momento poner en servicio los trenes que puedan circular entre las tres ciudades. En cuanto a la estación de Cáceres, yo no sé de qué provincia es usted, pero si ha conocido un poco cuál ha sido la trayectoria de todas las deliberaciones que ha habido con el Ayuntamiento de Cáceres y con la Junta de Extremadura, se plantea una solución, que es la que en principio apuntamos desde el ministerio, y en la que se solicita llevar la estación un poco más al norte, hasta el cerro de los Pinos, a unos 600 ó 1.000 metros. Respecto a la estación de Mérida, incluyendo los accesos, se sometió a información pública el estudio informativo. Hemos solicitado la redacción de los estudios geológicos y geotécnicos y esperemos que cuando los tengamos podamos ya acabar la redacción del proyecto constructivo y proceder la ejecución de las obras. En cuanto a lo de Badajoz-frontera, ya le he indicado que íbamos a construir ya la estación. Hubiéramos preferido presentar ya la actuación integral de la estación Badajoz-Elvas en otro momento, pero tenemos que esperar a que se configure el nuevo Gobierno portugués para poder presentar el proyecto de estación que tenemos internacional en Badajoz y que sin lugar a dudas beneficiará a los ciudadanos de Badajoz en su dirección hacia Madrid pero también en su dirección y en sus relaciones con Portugal. Habla usted de las ayudas que tenemos en el programa plurianual 2007-2013, que supone 312 millones de euros, de los cuales 121 corresponden a España y 191 a Portugal y esperamos invertirlos en este eje que está planteado como prioritario dentro de las redes transeuropeas.

Señoría yo no sé si usted tiene alguna duda. Me preguntaba si íbamos a cumplir con todas las previsiones y yo le estoy planteando que vamos a cumplir con las previsiones de acuerdo con los compromisos que tenemos adquiridos con Portugal, y que aunque no estén las estaciones finalizadas, sí que habrá conexión de alta velocidad en las estaciones para cuando esas actuaciones se produzcan, como sucede en otras ciudades de España donde la alta velocidad llega, aunque llegue en unas condiciones provisionales hasta que se configura la definitiva ubicación y estructuración de las estaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ya a la pregunta... (La señora Solana Barras pide la palabra.) Ha agotado usted con creces el tiempo, estuvo siete minutos y son cinco minutos. Si quiere puntualizar, por favor, en un minuto, pero sin abrir el debate porque tiene sobrepasado el tiempo. Y el secretario de Estado también, un minuto cada uno y cerramos.

La señora **SOLANA BARRAS**: Es el problema que conlleva que sea la pregunta 58 ó 60.

El señor **PRESIDENTE**: No es cuestión de número, es cuestión de reloj.

La señora **SOLANA BARRAS**: Me va a permitir que le diga que sí, es cierto que hay que llegar a las estaciones,

pero para llegar a las estaciones hay que aparecer en el BOE, en el Boletín Oficial del Estado. La realidad del Boletín Oficial del Estado es que de los 397 kilómetros que tiene el trazado, únicamente han sido ejecutados 76,7. De los 2.720 millones que tiene el proyecto para el trazado total, se han invertido 188 millones nada más, y la realidad es que en los actuales presupuestos del Estado hemos pasado que de 351 millones para el año 2009 se han invertido solo 90, por tanto no se ha ejecutado el 70 por ciento, y en este momento contamos con 325 millones para el año 2010. Si estamos hablando de 340 kilómetros que quedan de trazado, por favor, las previsiones, por dignidad, no pueden seguir manteniéndose a 2013, es imposible y por lo menos que haya un reconocimiento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, también por un minuto.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señoría, nosotros mantenemos el año 2013, por supuesto que sí, estamos en condiciones de llegar en 2013 a conectar con Portugal. (Rumores.) Deje que acabe el presupuesto de 2009 y verá usted cuánto se ha ejecutado y espere usted a que se desarrolle el presupuesto de 2010 y verá cuánto se ejecuta. Yo creo, señoría, que en esa fecha se puede confiar plenamente.

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

- **FECHA EN LA QUE SE PREVÉ QUE SE PUEDE GARANTIZAR LA PUESTA EN SERVICIO DE LA NUEVA ESTACIÓN FERROVIARIA DE GRANADA. (Número de expediente 181/001982.)**
- **FECHA EN LA QUE SE PREVÉ QUE SE PUEDE GARANTIZAR LA PUESTA EN SERVICIO DE LA LÍNEA AVE CON DESTINO GRANADA. (Número de expediente 181/001983.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ya a la pregunta que aparece en el orden del día con el número 25, acumulándose la 1982 y la 1983, que planteó la señora Santa Ana, relativas a la nueva estación ferroviaria de Granada y a la puesta en servicio del AVE con destino a Granada. Señora Santa Ana, por favor, ajústese en lo posible al tiempo.

La señora **SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Simplemente una pequeñísima puntualización, cuando yo antes hacía referencia a los retrasos en la A-7 lo que estaba comparando eran las promesas que durante cinco años hizo Magdalena Álvarez, que era tenerla finalizada en 2009, con la actual promesa que hace el ministro Blanco, que es posponerla hasta el año 2012, y, señor Morlán, ya que

usted nos ha reconocido que no le gusta cómo se han hecho las cosas, simplemente la menciono que qué casualidad que la empresa adjudicataria de esos 17 millones de euros es la misma que ha ejecutado el tramo.

Pasando a las preguntas que ahora tenemos, quisiera hablar de plazos de ejecución, de fechas de finalización y de plan de trabajos para la finalización de la alta velocidad en Granada. En mi provincia el Partido Socialista está acostumbrado, por lo menos en estos últimos cinco años, a vendernos inversiones millonarias, pero la realidad es que esas inversiones millonarias finalmente no llegan a ejecutarse en su totalidad. En los últimos cinco años la consignación que ha tenido la alta velocidad a Granada, en el tramo que consta en la provincia de Granada, alcanza los 518 millones de euros. Únicamente se han invertido 245. En estos momentos el déficit de inversión que tenemos en Granada para la alta velocidad alcanza la friolera de 273 millones de euros. Quisiera que hoy usted nos pudiera confirmar la fecha de 2013 para tener la línea y la estación en servicio, porque nos tememos que, por desgracia, una vez más, el Gobierno del señor Rodríguez Zapatero no va a cumplir con Granada.

Señor secretario de Estado, en estos días mantenemos un bonito debate en mi ciudad, donde el Partido Socialista, representado en este caso por el señor Pezzi, que hoy nos acompaña (**El señor Pezzi Cereto: Hoy y siempre. Soy un asiduo.**), pretende culpar al alcalde de Granada de la no llegada de la alta velocidad. Quiero que conste, porque así se ha hecho públicamente, en sede parlamentaria que el alcalde públicamente ha mostrado su disposición absoluta para firmar el protocolo de financiación de la estación y su disposición absoluta ante cualquier convocatoria realizada por parte del Ministerio de Fomento. Dicho de otro modo, el principal interesado en estos momentos para que la alta velocidad sea una realidad en Granada es el alcalde de Granada. Ya sé lo que usted me va a decir ahora, señor Morlán, que esta mañana su gabinete se ha puesto en contacto con el Ayuntamiento de Granada para cerrar la fecha de una posible reunión, para la que ya le anuncio que va a encontrar la máxima colaboración y la máxima disposición por parte del alcalde de Granada. Eso sí, parece que ahora ustedes tienen prisas, tal vez porque esta tarde tenían ustedes que pronunciarse sobre la estación, pero permítame también que yo recuerde que el protocolo de colaboración para la integración del ferrocarril en la ciudad y para la nueva estación se firmó el pasado 20 de febrero de 2008, hace ya un año y siete meses, y solamente se ha producido una segunda reunión tras múltiples insistentes del alcalde en solicitar cita, reunión que como el secretario de Estado bien conoce, se produjo el pasado 22 de julio.

Señor Morlán, nosotros nos congratulamos de que hoy ustedes estén haciendo gestiones para convocar esa cita, y mientras que el Partido Socialista en Granada enreda con estas cuestiones, permítame que yo aquí le diga que lo que quiere hacer es tapar el principal escollo para la llegada de la alta velocidad a Granada, que no es ni muchísimo menos la estación, sino que son los retrasos

que en estos momentos tenemos para finalizar esta línea. Señor Morlán, espero que usted me confirme si la fecha de 2013 es una fecha definitiva.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señoría, veo que las relaciones con el alcalde de Granada son buenísimas. (**La señora Santa Ana Fernández: ¡Faltaría más!**) me alegro mucho, pero es un compromiso que nosotros teníamos asumido, planteado con el alcalde en la última reunión, en que dijimos que antes de acabar el año tendríamos que buscar un acuerdo de financiación, que es lo normal que hay que hacer. Yo no sé quién ha sido de mi gabinete el que lo haya hecho, pero desde luego lo ha hecho bien, porque creo que tenía que hacerlo.

Usted está planteando las cosas con cierta exageración de todas formas, por lo que le voy a decir. Usted además es ingeniera de caminos y creo que de estas cosas tenía que conocer mucho; creo que lo conoce, lo que pasa es que a lo mejor la política no le permite concentrarse en la actividad técnica. Yo no soy ingeniero de caminos, soy abogado y la verdad es que en estos momentos casi pienso como los ingenieros de caminos, que son una gente encantadora. Le tengo que decir varias cosas, señoría. Nosotros en este momento tenemos todas las actuaciones necesarias —estamos hablando de estudios informativos, proyectos constructivos y ejecución de obras— para que en el más breve plazo técnicamente posible pueda ponerse en servicio la línea de alta velocidad con destino a Granada y la propia estación ferroviaria de Granada. En este momento, dado que todavía hay dos estudios informativos, la variante de Loja y accesos a Granada, que deben pasar la tramitación medioambiental, resulta prematuro avanzar una fecha para su puesta en servicio. Apelo a usted como técnico, no como responsable política, porque usted sabe perfectamente o debiera saber cómo funciona un estudio informativo, cómo funciona una tramitación medioambiental, cómo se lleva a cabo la redacción de un proyecto y cómo se ejecutan y se desarrollan las obras. Me gustaría que cuando analizara lo que se está haciendo entre Antequera y Granada tuviera en cuenta todo lo que se hizo y todo lo que no se hizo. En el año 2004, la línea Antequera-Granada se había diseñado con una única vía: ustedes, ustedes, señoría, una única vía. Estaba en obras un único tramo, el Loja-Tocón, que ejecutaba la Junta de Andalucía, y había siete tramos en redacción de proyecto y cinco tramos sin un papel, sin estudio informativo. Ahora sin embargo la situación es bien distinta, señoría, le guste o no le guste.

Señoría, yo a un profesor universitario le pediré que comprenda o que me explique cómo tengo que dar las clases en la universidad ante 25, ante 50 o ante 100 alumnos. A una persona que profesionalmente es ingeniera de caminos y que se conoce perfectamente cómo funciona la tramitación de la obra pública, y me lo ha demostrado con la pregunta que ha hecho antes, lo que

también le tengo que pedir es que, por favor, cuando hable de esto, con independencia de la crítica política, que es sana, ponga también encima de la mesa los aspectos técnicos que se llevan a cabo en la construcción de una infraestructura. Yo ahora estoy hablando de Granada y me va a tocar llevar a cabo la construcción de todas las obras y la definición de cuál va a ser la estación, y dentro de cuatro años habrá otra u otra que continuará lo que yo he hecho y lo que estoy planteando, porque es que en las obras públicas, en las infraestructuras, tenemos que ser conscientes de que quién está trabajando sobre ellas unas veces es de un color político y otras veces es de otro, y hay que rechazar todo tipo de problemas atípicos que surjan. En el desarrollo normal de una infraestructura, podríamos llegar a un acuerdo entre usted y yo en que el camino que se lleva a cabo es un camino que podemos perfectamente andar juntos.

Nosotros dijimos que la línea Antequera-Granada la metíamos en el PEIT, es decir, como una línea básica de altas prestaciones; le digo lo de altas prestaciones porque a veces los conceptos no se captan bien, pero es para vías donde pueden funcionar los trenes de mercancías o los trenes de viajeros y, por lo tanto, la única variación es en cuanto a pendientes, que es donde más dificultades hay para que las mercancías por encima de algunas pendientes no puedan circular. En el día de hoy tenemos un tramo Loja-Tocón de 12 kilómetros que se encuentra en servicio; seis tramos de 41,1 kilómetros con las obras de plataforma en ejecución, todas ellas licitadas y adjudicadas por este Gobierno; un tramo Pinos Puente-Granada, que las obras de plataforma están licitadas por el consejo de administración de ADIF celebrado el 25 de septiembre de 2009, con un importe de 95,2 millones de euros; tres tramos en redacción de proyectos constructivos adjudicados el pasado mes de mayo de 2009 y dos tramos, que son 24,6 kilómetros, en redacción de estudio informativo. La variante de Loja es uno de los tramos en estudio informativo donde la aparición de importantes problemas geotécnicos han impedido completar la redacción del proyecto y han obligado a estudiar un nuevo trazado del acceso a Granada porque forma parte del proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad. Por lo que respecta a las previsiones más inmediatas, de acuerdo con nuestra planificación en el año 2010 se encontrarán en ejecución las obras de todos los tramos de la línea cercana a Granada excepto la citada variante de Loja y el acceso a Granada.

En cuanto a la estación ferroviaria, este es un proyecto que se enmarca dentro de las pautas de integración ferroviaria que existen en otras ciudades de España cuando va a llegar la alta velocidad. Como usted decía, el 20 de febrero de 2008 se firmó el protocolo entre las administraciones. De acuerdo con ese protocolo, hemos solicitado y adjudicado el día 1 de agosto de 2008, Boletín Oficial del Estado de 19 de septiembre de 2008, el estudio informativo en el que ahora está trabajando la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias. Esperamos que para finales de este año en curso el

avance de este estudio nos permita conocer la inversión de esta actuación con suficiente aproximación para poder suscribir el convenio económico que desarrolle el protocolo citado. En este sentido, nos hemos emplazado con el ayuntamiento y con la junta para que en la próxima reunión que tengamos avancemos en los aspectos técnicos y en la medida de lo posible financieros o las primeras pautas de cuál va a ser el protocolo de financiación de esa actuación. Con independencia de ello, ADIF ha encargado a la empresa consultora Tifsa la redacción del proyecto de la nueva estación de alta velocidad de Granada. Para la redacción de este proyecto se contará con la colaboración del prestigioso arquitecto Rafael Moneo, que será responsable del diseño arquitectónico de la estación. Por los rumores, y las noticias de prensa que me llegan, parece que no va a haber ningún problema en ponerse de acuerdo, que eso va a ser así. Le reitero, en este caso concreto de la estación de Granada no nos queda más remedio que entendernos, no nos queda más remedio que firmar el protocolo y no nos queda más remedio que sentarnos con la junta de Andalucía y con el Ayuntamiento de Granada y ver cómo distribuimos las cargas y quién asume los costes. Por lo tanto, no le quepa a usted ninguna duda de que —a lo mejor soy más precavido que otros— con todo esto encima de la mesa, con una variante de Loja que no sabemos qué va a pasar con ella porque es un terreno —no lo conozco, quiero ir a conocerlo— bastante difícil para definir un trazado que no tenga ninguna dificultad, indudablemente yo cuento con su colaboración y con el apoyo que me prestará a través del alcalde de Granada para que podamos llegar a acuerdos y para que podamos resolver los problemas que nos genera la integración de Granada, o que nos pueda generar, porque por ahora no ha generado ninguno especial, estamos hablando del estudio informativo y luego veremos a ver qué es lo que pasa con esa integración.

El señor **PRESIDENTE**: Seguro que la señora Santa Ana le va a dar apoyo lo mismo me lo va a dar a mí ahora para decirle que ya se acabó su tiempo.

La señora **SANTA ANA FERNÁNDEZ**: No, no, no, no he acabado.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, sí, ha estado usted diez minutos...

La señora **SANTA ANA FERNÁNDEZ**: No, perdón, señor presidente, yo no he consumido los cinco minutos.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Santa Ana, estoy en el uso de la palabra, por favor. Su portavoz, que asiste a la Junta de Portavoces, sabe que se acordó cinco minutos.

La señora **SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señor presidente, no he consumido...

El señor **PRESIDENTE**: Déjeme, que estoy en el uso de la palabra señora Santa Ana.

La señora **SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Si, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Su portavoz sabe que se acordó en la Junta de Portavoces. —ahora le doy la palabra— cinco minutos, usted ha estado diez minutos; tengo delante el reloj. Por tanto, llevamos cinco horas y pico, quedan más señorías por intervenir, usted ya ha dicho todo lo que tenía que decir, el secretario de Estado le ha contestado ampliamente y ha sobrepasado con el doble de tiempo el tiempo que tenemos acordado. Por tanto, yo creo que insistir más ya es darle vuelta al molino sin que mueva más agua. Si quiere, por favor un minuto, pero no abra el debate.

La señora **SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señor presidente, no he consumido mi tiempo porque mi intervención la tenía cronometrada; usted me ha dicho que vaya más despacio, yo iba como los pollos para que me diese tiempo a decir todo lo que quería decir, y le aseguro que no he pasado de dos minutos cuarenta segundos, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Pues uno de los dos relojes falla; hasta ahora nadie se ha quejado, es usted la primera que se queja. (La señora Solana Barras: La segunda. Risas.)

La señora **SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señor Presidente, es que no he consumido mi tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Estamos consumiendo ya mucho tiempo; por favor, cierre en un minuto, si no le corto la palabra. Un minuto.

La señora **SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Muy rápidamente, simplemente quiero manifestar la predisposición del alcalde de Granada porque los diputados del Partido Socialista en Granada lo que están vendiendo a la prensa es precisamente lo contrario, y señor secretario de Estado, precisamente porque soy ingeniera de caminos soy consciente de las dificultades que ustedes tienen, pero también los diputados socialistas en Granada han dado como fecha definitiva el año 2013. A mí me congratula que usted reconozca que no sabe qué está pasando, que no sabe qué van a hacer en la variante de Loja y me congratula que por lo menos reconozca que 2013 no va a poder ser la fecha definitiva y por tanto desmienta lo que los diputados socialistas.

El señor **PRESIDENTE**: Está usted abriendo un debate innecesario, le llamo al orden porque está usted

abriendo un debate de nuevo y se le ha dado el turno de palabra simplemente para que matice, no para que reabra el debate. Señor Morlán, no entre usted tampoco en reabrir el debate, concluyamos algo que ha quedado suficientemente claro ya. Tiene un minuto señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señoría, yo lo único que he dicho es que no doy fecha, no digo que sea o no sea cierta la fecha que den mis compañeros los diputados del Partido Socialista, yo lo que le digo es que yo no doy fecha, y no doy fecha por una elemental prudencia que tiene que ver con los estudios que tienen que desarrollarse. A lo mejor resulta que en lugar de ser en el 2013 es en el 2012, o sea, que fíjese usted. Yo preferiría que no se utilizara el tema de la fecha como un arma arrojadiza, porque estamos entrando en un camino que no es muy bueno, porque pensando que esto es fruto de la batalla política estamos engañando a la gente, y como eso puede ser así, yo prefiero ser prudente y ser cauto, que no quiere decir que acierte, simplemente que prefiero ser prudente y cauto, y yo en estos momentos no me comprometo a dar una fecha que puede ser antes o puede ser después, pero no me parece oportuno que en estos momentos se plantee una fecha cuando los estudios informativos no están finalizados y falta concretar algunos proyectos. Es lo que le quiero decir.

DEL DIPUTADO DON CARLOS GONZÁLEZ SERNA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE:

— PREVISIONES ACERCA DE INCLUIR EL CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO EN LA PRÓXIMA REVISIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS. (Número de expediente 181/001284.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta con número de expediente 1284, que formula don Carlos González Serna, sobre las previsiones del corredor Mediterráneo en la próxima revisión del PEIT. Señor González Serna, por favor, le ruego que se atenga en lo posible a los cinco minutos que tiene para que los distribuya en una o dos intervenciones. Tiene la palabra.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Utilizaré un solo turno de intervención, señor presidente. Voy a ser breve porque ésta está siendo una sesión maratoniana. Lleva usted, señor secretario de Estado, más de cinco horas respondiendo a preguntas y yo no quiero ni mucho menos colmar su paciencia ni la de sus señorías. Por eso, me ajustaré a lo esencial con relación a esta cuestión.

A juicio del Grupo Parlamentario Socialista, el corredor mediterráneo es un eje de comunicación estratégico tanto para España como para la propia Unión

Europea en su conjunto y, además, desde una óptica más local, yo soy diputado por la provincia de Alicante, es un eje de vital importancia, es un eje crucial para la Comunidad Valenciana. A juicio de mi grupo, se trata —y yo creo que hay coincidencia en esta cuestión— de una infraestructura social, económica y medioambientalmente muy necesaria que se convertiría en una alternativa muy eficiente frente al transporte de mercancías por carretera predominante actualmente. La viabilidad de este proyecto, y usted lo sabe mejor que nadie, señor secretario de Estado, pasa fundamentalmente por su inclusión en la lista de proyectos prioritarios de la red transeuropea de transportes. Una decisión que sin lugar a dudas daría un impulso decisivo para su ejecución, y es obvio que para que sea incluido en esa lista de proyectos prioritarios, el Gobierno de España debe continuar trabajando con seriedad y defendiéndolo ante nuestros socios en la Unión Europea. Desde luego, parece que la Presidencia española de la Unión Europea puede ser un momento muy adecuado, como ha expresado el presidente del Gobierno en reiteradas ocasiones, para trabajar con intensidad por ese objetivo y luchar para conseguirlo. No podemos olvidar, y lo digo sin ningún matiz partidista y sin ánimo de recriminar nada absolutamente a nadie, que en 2003 cuando gobernaba el Partido Popular, cuando el señor Álvarez-Cascos era ministro de Fomento, en ese momento no se consideró como una auténtica prioridad, no se aprovechó la fuerza que en aquel momento tenía el Gobierno de España en la Comisión Europea y, en consecuencia, como no se hicieron las cosas bien, el corredor mediterráneo quedó entonces en 2003 fuera del mapa sin financiación y España perdió en aquel momento una gran oportunidad. Yo creo, mi grupo, el Grupo Parlamentario Socialista cree que no podemos permitirnos que aquel error fatal vuelva a repetirse. Por eso, considero que las cosas son distintas ahora a como eran en 2003. Este Gobierno ha demostrado que sí es una prioridad el corredor mediterráneo para su gestión, lo demostró la anterior ministra, lo está demostrando con creces el señor Blanco, que está desplegando un gran esfuerzo político en la Unión Europea, pero aún así, consciente de ese esfuerzo que hace el Gobierno, de ese esfuerzo que hace el ministro de Fomento, me gustaría que usted como brazo ejecutor, permítame que se lo diga así, de la política de infraestructuras del Gobierno, explicara a la Cámara, explicara por tanto a los ciudadanos cómo está la cuestión a día de hoy y cuáles son sus previsiones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): El corredor mediterráneo, por hacer una pequeña historia, es un corredor que nosotros integramos en el PEIT, y es un corredor que para nosotros en estos momentos, ya cuando se recogió en el PEIT pero después también en todas las actuaciones que hemos llevado

a cabo a partir de ese momento, ha sido tratado con carácter prioritario respecto a su inclusión en las redes. Efectivamente, hubo un momento en que se configuró un mapa de redes en el que como tal corredor no fue incluido y ahora es conveniente que se incluya en su revisión, en su actualización de redes. Por ello, tanto el presidente del Gobierno como el ministro de Fomento, y desde luego este último en las conversaciones que ha ido teniendo de manera progresiva con el señor Tajani, que es el vicepresidente de la Comisión Europea y comisario de Transportes, ha mostrado su deseo de que se incluyan en la próxima revisión de redes que se va a producir en el año 2010. No sé si será en la Presidencia europea, porque va a depender un poco de lo que pase en la reunión de Nápoles que hay para tratar el tema de redes y todos los trámites que van a producirse respecto a las condiciones y características de las redes transeuropeas en general en el semestre español. Pero sin lugar a dudas, es cierto que este es uno de los temas que en la reunión que habrá, concretamente en Zaragoza, para llevar a cabo un análisis sobre la situación actual y futura de las redes transeuropeas, lo reiteraremos, a pesar de que creo que ya tenemos a todo el mundo convencido de que el corredor mediterráneo tiene que estar considerado como una red desde Almería hasta la frontera con Francia y que, como es lógico, tendrá que tener el tratamiento como tienen otros ejes transeuropeos en donde la aportación por parte de Europa para el desarrollo de proyectos, estudios u obras, pues se cuantifica en el momento en que ese corredor, ese tramo de red se define y se acepta por parte de la Unión Europea. Yo no tendría ninguna duda, en absoluto, respecto a nuestra voluntad de que eso sea así. De hecho, vamos a trabajar con las comunidades autónomas de Andalucía, Murcia, Valencia y Cataluña para perfilar cuáles van a ser las condiciones y características futuras del corredor, porque es cierto que estamos trabajando entre Castellón y Tarragona cuadruplicando la línea, estamos haciendo los proyectos entre Valencia y Castellón, estamos trabajando entre Almería y Murcia, también entre Murcia y Alicante, es decir, entre las cuatro comunidades autónomas y el Ministerio de Fomento tenemos que diseñar cuáles van a ser las vías que va a haber, por así decirlo, y la atención especial al tráfico de mercancías que tenemos que ir desarrollando en el conjunto del corredor. De hecho, en las conversaciones que estoy teniendo con los consejeros de todas las comunidades, porque hay consejeros del Partido Popular, Partido Socialista y en Cataluña del tripartito, que el consejero correspondiente es del Partido Socialista de Cataluña, todos coincidimos en que es necesario definir perfectamente el perfil y la estructura del propio corredor, seguir trabajando en lo que ahora estamos haciendo y, desde luego, que sea incluido en la red transeuropea de transportes como otro de los corredores que van a beneficiar el conjunto de nuestras infraestructuras y el desarrollo de nuestro país en relación con Europa.

— **SITUACIÓN EN LA QUE SE ENCUENTRAN LAS OBRAS DEL AVE MADRID-CASTILLA-LA MANCHA-COMUNITAT VALENCIANA Y MURCIA. (Número de expediente 181/000078.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta que también formula el diputado señor González Serna, expediente 181/78, AVE Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana y Murcia. El señor González Serna tiene la palabra.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Mi pregunta sobre la situación en la que se encuentran las obras del AVE en la Comunidad Valenciana, el AVE Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana y Murcia, tiene una doble fundamentación que quisiera exponer de forma sucinta. En primer lugar, como parlamentario de aquel territorio considero muy necesario que el Gobierno rinda cuentas ante la Cámara, ante los ciudadanos de la situación en la que se encuentra esa importante actuación, una actuación que quiero decirle, señor secretario de Estado, que los valencianos consideramos determinante para nuestro desarrollo económico y social y que, por lo tanto, consideramos crucial para nuestro futuro. No hace falta que le diga yo aquí ni a SS.SS. ni a usted, qué es lo que significa el AVE para cualquier territorio y más si cabe para una comunidad como la nuestra, repleta de emprendedores y con un extraordinario dinamismo socioeconómico. Allí el AVE se espera con ansiedad, sé que usted lo sabe bien, y significa no sólo menos tiempo en los desplazamientos a Madrid, sino fundamentalmente más oportunidades para el turismo, más oportunidades para la industria y, en definitiva, más oportunidades de desarrollo socioeconómico de aquella tierra. Es, por lo tanto, más que una infraestructura de transporte o que un elemento de vertebración, el AVE allí se considera como una herramienta fundamental para el desarrollo social, para la creación de empleo y para el bienestar, en definitiva, de los valencianos y valencianas. De ahí esa legítima ansiedad a la que hacía referencia de la sociedad valenciana.

Y la segunda razón en la que fundamento mi pregunta tiene que ver con la especial situación política que se vive en la Comunidad Valenciana. No teman, señorías, no voy a referirme a los escándalos que salpican al Gobierno valenciano del Partido Popular en estos días en mi comunidad, no voy a referirme a ninguno de los problemas que asedian y asolan al señor Camps, voy a referirme a una situación que yo me atrevería a calificar de profundo deterioro democrático que se está produciendo en la Comunidad Valenciana (**El señor Ayala Sánchez: Habla de Benidorm.**), que es consecuencia de que el Gobierno del Partido Popular y el señor Camps no dice la verdad a los valencianos, es consecuencia también ese deterioro democrático al que me refiero de que el Gobierno del Partido Popular ejerce constantemente la manipulación informativa y el control férreo sobre los medios de comunicación y, en tercer lugar, es consecuencia, el deterioro democrático al que me refería

y que tiene mucho que ver con el AVE, de la profunda deslealtad institucional con la que el Gobierno valenciano retribuye los esfuerzos que realiza el Gobierno de España en la Comunidad Valenciana. Y esto significa en concreto que, durante los últimos cinco años, el Gobierno del presidente Camps, el Gobierno del Partido Popular ha bombardeado diariamente a la sociedad valenciana, a los valencianos de Castellón, de Valencia y de Alicante con un mensaje victimista y con un mensaje falso, tengo que decirlo así, basado en los pretendidos agravios del Gobierno de España a los valencianos y valencianas con las obras del AVE.

El señor **PRESIDENTE**: Señor González Serna, por favor vaya terminando. (**Varios señores diputados: El tiempo.—Risas.**)

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Voy acabando. Yo sé que quizá algún diputado se siente molesto con mis afirmaciones, pero en cualquier caso yo he escuchado atentamente otras afirmaciones que no me gustaban anteriormente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor González Serna, el tiempo aunque no lo estamos controlando exhaustivamente ahora, porque no funciona el reloj... (**Varios señores diputados: ¡Vaya hombre!**).

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Se va usted a ganar una queja por escrito del trato dado a la portavoz adjunta del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PRESIDENTE**: No funciona con exactitud y tenemos que estar con un reloj que no concreta los minutos. Aproximadamente lleva cinco minutos, por tanto vaya terminando.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Si me da usted unos instantes, señor presidente, como hizo con los anteriores intervinientes del Grupo Popular, concretaré y finalizaré y daré mi segunda razón en la que fundamento esa necesidad de información sobre las obras del AVE.

Estaba diciendo que el inmenso aparato de comunicación y de propaganda que hay en la Comunidad Valenciana al servicio del Partido Popular, se ha dedicado en estos cinco años a trasladar la imagen de que la actitud pérfida de un personaje malvado, de un personaje que odia y desprecia a los valencianos y que se llama José Luís Rodríguez Zapatero, está marginando, está discriminando y está maltratando los intereses de la Comunidad Valenciana. Y en consonancia con ese discurso victimista que se repite día a día por parte del Gobierno Valenciano en la comunidad, se está trasladando a la sociedad valenciana que Zapatero impide que el AVE llegue a nuestra comunidad, algo que yo reitero, como diputado del Partido Socialista, que es absolutamente falso. Como muestra un botón, y ya acabo con ello. Decía en un foro público uno de los vicepresidentes del

Consell, creo que es un elemento relevante, decía el señor Víctor Campos, que la única explicación para que Zapatero y su Gobierno barajen el año 2020, no me equivoco, lo digo con exactitud, barajen el año 2020, señorías, para la llegada del AVE a la comunidad es su intención de impedir el progreso y el desarrollo económico y social de los valencianos. Dicho eso, señor secretario de Estado, le formulo la pregunta y le pido a usted que diga la verdad sobre las obras del AVE que el Gobierno Valenciano le niega a los valencianos y a las valencianas cada día.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: ¡Qué triste es la vida del meritorio!

El señor **PRESIDENTE**: Bueno, señor Ayala, vamos a tener respeto.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Peor es llevar veinte años y seguir haciendo méritos, Ayala.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a tener respeto unos a otros. Señor Morlán, por favor, ajústese también al tiempo en lo posible.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señor diputado, yo creo que después de cinco horas y media, ya empieza a tener... no lo digo por mí, que la tengo muy fresca la cabeza, pero lo digo por los comentarios que surgen en todo este proceso.

Hay una cosa que me parece muy bien de esta pregunta que me plantea, porque coincido en una apreciación que ha hecho usted, y es que la llegada del AVE en 2010 a Valencia no se creía hasta el año 2009. Es así y nos ponían en duda, ya no digo las confrontaciones territoriales que podía haber, sino cuando hemos estado hablando con la propia Generalitat Valenciana nos han puesto en duda siempre que llegara en el año 2010. Como las cosas son tozudas y como las fechas y los datos están encima de la mesa y desde luego podrán observarlo quienes hayan ido de aquí a Valencia y hayan visto el tipo de obras que se están llevando a cabo, pues sí que estamos tranquilos respecto a la llegada de la alta velocidad a Valencia, a Albacete y a Cuenca en el año 2010. Nosotros en estos momentos tenemos en obras o en servicio el 91 por ciento de todo el corredor Madrid-Levante, que son 852 kilómetros, que no es ninguna bobada. Entre Madrid y Valencia y Madrid-Albacete-La Encina-Xàtiva-Valencia, porque son los dos ejes que confluyen en Valencia y después desde La Encina van hacia Alicante para conectarse con Murcia y bajar hacia Almería. Entre Albacete y Alicante también está en fase de obras todo el trayecto excepto el último tramo del acceso a Alicante, que es la segunda fase del soterramiento en la ciudad de Alicante, que hasta que no tengamos construida la variante de Torrellano y podamos desviar los tráficos de cercanías del centro de Alicante por dicha variante para acabar en

la estación de Benalúa o la estación de Murcia, pues indudablemente tenemos que mantener ese tráfico abierto y no podemos llevar a cabo el soterramiento y, por lo tanto, llegaremos a Alicante en una actuación que licitaremos pronto para que haya una estación provisional en Alicante y cumplamos con nuestro objetivo, que es llegar a Alicante en el año 2012 y a Valencia en el año 2010, que lo reitero y lo digo muy claro porque creo que no debe ya haber ninguna duda. En el tramo directo entre Alicante y Murcia, a través de la conexión por Monforte del Cid, todos los tramos están en obras excepto dos que están en redacción de proyecto y también ahí hemos tenido algunas dificultades de carácter institucional por problemas con algunos ayuntamientos, pero espero que lo superemos para poder continuar hasta Murcia y desde Murcia hasta Almería. Y finalmente, entre Valencia y Castellón está muy avanzado la redacción de todos los proyectos constructivos de todos los tramos, cuyas obras se licitarán a final de este año 2009 o principios del año 2010. Creo que con esto podemos dar unas cifras que grosso modo suponen que desde el año 2004 hemos pasado de un 56 por ciento de ejecución de obra hasta un 47,2 actual, del conjunto del corredor, y hemos invertido 5.857 millones de euros. Como es lógico, hemos iniciado obras y estamos con nuevos tramos en montaje de vía, en electrificación, y vamos a llevar a cabo inversiones que van a suponer un coste de 6.150 millones de euros en adelante. Yo creo que con estas cifras damos un paso muy importante para garantizar que la llegada tal y como está prevista a las distintas ciudades se pueda efectuar sin ningún tipo de problemas, y desde luego si ustedes quieren ver algo vayan a Valencia, vean Valencia cómo está con la llegada del AVE, vean la cantidad de obra en ejecución que hay ahí en estos momentos y las dificultades que algunos ciudadanos desgraciadamente tienen que sufrir como consecuencia de la modificación de esa vía de cercanías. Pero creo que al final todo eso va a venir bien, como pasó en Barcelona cuando los problemas de cercanías trajeron su solución posterior y la llegada del AVE sin ninguna dificultad.

— **DE LOS DIPUTADOS DON LUÍS TUDANCA FERNÁNDEZ Y DOÑA MARÍA DEL MAR ARNAIZ GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE PREVISIONES DE EJECUCIÓN DEL PROYECTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA ALTA VELOCIDAD ENTRE VALLADOLID Y BURGOS. (Número de expediente 181/001405.)**

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, terminamos con la pregunta que tiene el número de expediente 181/1405, que está formulada conjuntamente por don Luís Tudanca y doña María del Mar Arnaiz. Esta Mesa entiende que es doña María del Mar Arnaiz quién interviene para formular preguntas sobre las previsiones de ejecución del proyecto de alta velocidad Valladolid-Burgos.

La señora **ARNAIZ GARCÍA**: En primer lugar, quiero agradecer la presencia y la paciencia del secretario de Estado de Infraestructuras, dada la hora, para informarnos con detenimiento del estado de ejecución de diversas infraestructuras que despiertan nuestro interés y el de muchos ciudadanos de nuestras respectivas circunscripciones. Actuaciones que los ciudadanos reconocen, porque valoran el esfuerzo que el Gobierno socialista ha realizado en estos cinco años de gestión, porque para todos ellos, como dice el refrán, obras son amores y no buenas razones. Mi provincia es un claro ejemplo, ocho años de parón, ocho años de vacaciones de los Gobiernos del Partido Popular y cinco de impulso de gobiernos socialistas, donde se han hecho realidad el aeropuerto, la circunvalación de Burgos, el desvío ferroviario y la nueva estación de ferrocarril, entre otros. En este sentido, la construcción de la variante ferroviaria de Burgos, por su relación con la pregunta que hoy le formulo, ha sido una antigua aspiración de la ciudad y aunque echó a andar en 1998, no se hizo realidad hasta diciembre de 2008, gracias, además, al acelerón que imprimió este Gobierno a partir del año 2004. También en el año 2008 se puso en servicio la nueva estación de pasajeros, diseñada para recibir en el futuro la alta velocidad y que ofrece a los ciudadanos un espacio amplio, luminoso y moderno. Con esta nueva infraestructura se suprimieron diez pasos a nivel en la ciudad, al tiempo que se mejoró el tráfico ferroviario y la calidad de vida de todos los burgaleses. Además, el amplio terreno de las antiguas vías se ha liberado y ha dejado de ser una barrera dentro de la ciudad para ofrecer, esperemos que pronto por parte del ayuntamiento, un nuevo bulvar a todos los vecinos.

En estos momentos podemos encontrar obras a lo largo y ancho del territorio burgalés; 2010 será el año de mayor inversión del Ministerio de Fomento en toda la historia de la provincia, como se refleja en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado, con una inversión per cápita de 793 euros, inversión que casi duplica a la media nacional, demostrando el firme compromiso de este Gobierno por la modernización de las infraestructuras de mi provincia.

En cuánto al tema objeto de esta pregunta, el ferrocarril, como SS.SS. conocen, es una apuesta decidida de este Gobierno que recaba el 50 por ciento de los recursos totales del Plan estratégico de infraestructuras y transportes, ya que se considera un sistema de transporte eficiente, competitivo y sostenible. También es preciso poner en valor el PEIT, ya que constituye el mayor esfuerzo de planificación nunca visto en nuestro país, en coordinación con el resto de administraciones y con el consenso de los agentes sociales, para perseguir la cohesión territorial de todo el Estado español. Por ello, me consta que el Gobierno va a seguir impulsando la red de alta velocidad para que en 2010 seamos el primer país del mundo con obras de alta velocidad y en 2012 con más kilómetros de alta velocidad en servicio. A partir de la llegada de la alta velocidad a Valladolid en 2007 ha quedado demostrado que los tiempos de viaje se han

reducido considerablemente hacia Burgos y hacia el País Vasco, a la vez que se ha incrementado de forma importante el número de viajeros. En una comparecencia en esta misma Comisión escuché que habíamos pasado de de 9 millones de pasajeros en alta velocidad en el año 2007 a más de 16 en el año 2008, en el ámbito nacional. Muchos, por tanto, han sido los ciudadanos que se han beneficiado de todos los corredores de alta velocidad puestos en servicio. En relación a la línea de alta velocidad Valladolid-Burgos-Vitoria, supondrá una inversión estimada de 3.000 millones de euros y alcanzará, como máximo, 350 kilómetros a la hora. Esta línea conectará con la y vasca y a continuación enlazará con la red francesa Dax. Estos avances van a significar sin duda hitos históricos para nuestro país, que terminará con más de cien años de aislamiento de nuestra red con las redes europeas. Creo de justicia destacar la gestión del Ministerio de Fomento en el corredor Madrid-País Vasco-frontera francesa. Por ello le pregunto por las previsiones de ejecución del proyecto para la construcción de la alta velocidad entre Valladolid y Burgos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán, para concluir tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Gracias, señoría, por su pregunta, que nos permite poner de manifiesto el gran esfuerzo que estamos haciendo para la conexión ferroviaria que tenemos que llevar a cabo, no solo desde Valladolid o desde Medina hacia Galicia, hacia Cantabria o hacia Asturias, sino también para facilitar la conexión con el País Vasco y la conexión a través de la red transeuropea de transporte, eje prioritario número 3, para conectarla con Dax, Vitoria-Dax, de Dax ascender hasta Tours y de Tours a París. Esta línea es fundamental en el desarrollo de nuestras conexiones ferroviarias entre Portugal y Francia. Las obras que estamos acometiendo también nos van a permitir internamente conectar la y vasca con el resto del territorio español, a través de Valladolid, y por supuesto con el centro de España, a través de los túneles de Guadarrama.

Indudablemente hemos hecho un gran esfuerzo para que esto pueda ser así, no solamente por haber llegado a Valladolid y tener una conexión ferroviaria con Valladolid importante, reduciendo el tiempo entre Madrid y Valladolid o entre Madrid y Segovia, sino también porque en Valladolid hemos llevado a cabo una transformación que tiene mucho que ver con el desarrollo de todo el corredor que llega hasta el País Vasco y el sur de Francia. El hecho de hacer una variante ferroviaria, el hecho de modificar los sistemas ferroviarios, el hecho de liberar espacios, el hecho de mejorar la movilidad y la conectividad en el entorno de Valladolid para salir después hacia Palencia y Burgos, a nosotros nos parecía fundamental. Por ello acabar con esas obras nos va a permitir en los próximos tiempos que haya una

buena comunicación de alta velocidad y que haya también una buena comunicación de mercancías, que es fundamental en este corredor que va a conectar Valladolid con el País Vasco, donde el tráfico de mercancías también es importante.

Volviendo al tema del tráfico, a las obras entre Valladolid y Burgos, permítame que le diga que para los túneles urbanos que vamos a hacer en Valladolid para la alta velocidad, el soterramiento que vamos a hacer y el nudo norte de Valladolid, las obras están adjudicadas; las adjudicó el 25 de septiembre de 2009 el consejo de ADIF por 12,6 millones de euros. El nudo norte de Valladolid y Cabezón de Pisuerga, que es una distancia de 5,1 kilómetros, se adjudicó el 24 de abril de 2009, por parte del consejo de administración de ADIF, por un importe de 34,3 millones de euros. De Cabezón de Pisuerga hasta San Martín de Valvení, una distancia de 3,5 kilómetros, por un importe de 55,3 millones de euros, también lo adjudicó el consejo de administración de ADIF el 27 de marzo de 2009. San Martín de Valvení-nudo de Venta de Baños, 14 kilómetros, 36,4 millones de euros, también se adjudicó el 24 de abril del año 2009. Nudo de Venta de Baños con la conexión hacia Valladolid, Palencia y León, que es una distancia de 16 kilómetros el trazado de ese nudo, con un coste de 114,8 millones de euros, se adjudicó por parte del donsejo de ADIF con fecha 29 de mayo de 2009. Nudo de Venta de Baños, ramales de Valladolid-Burgos y León-Burgos, un total de 7,9 kilómetros y un coste de 97,3 millones de euros, se produjo la adjudicación provisional el 25 de septiembre del año 2009. Nudo de Venta de Baños-Torquemada, 11,9 kilómetros con una inversión de 55,5 millones de euros, también pasó por el consejo de administración del 29 de mayo de 2009. Torquemada-Quintana del Puente, 11,3 kilómetros, con una inversión de 21,7 millones de euros, fue adjudicado también en el consejo de administración de ADIF del 24 de abril de 2009. Hay cuatro tramos con las obras de plataforma en licitación: Quintana del Puente-Villodrigo, de 11 kilómetros, que se licitaron el 24 de julio de 2009, con

un coste de 58 millones; Villodrigo-Villazopeque, de 10,4 kilómetros, con 35,9 millones de euros de inversión, que se licitaron el 26 de junio de 2009; Villazopeque-Estépar, de 11,4 kilómetros y 41 millones de euros, que se licitó el 26 de julio de 2009; y desde Estépar hasta la variante ferroviaria de Burgos, con 10,2 kilómetros y 88 millones de euros, que fue licitado en el consejo de administración de 24 de julio de 2009. Además de eso, como es lógico, hemos tenido que llevar a cabo también la electrificación del corredor Valladolid-Burgos-Vitoria y Venta de Baños-Palencia-León, porque lo hemos incorporado a un solo proyecto constructivo. En este momento estamos con el estudio informativo de la electrificación, que está adjudicado, y por lo tanto, conforme vayan acabando todos los trámites administrativos y vayamos acabando las obras de plataforma, lo iniciaremos. Esperamos tener toda la documentación preparada para que este proyecto de electrificación se licite y se ejecute en los corredores a los que he hecho referencia, entre otros el corredor Valladolid-Burgos.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, hemos empleado cerca de seis horas. Pido disculpas a aquellos diputados que quizá hayan sentido, como la señora Santa Ana, limitado su tiempo, pero han sido seis horas y 63 preguntas. Todos quisiéramos hablar más, pero yo creo que se ha dicho casi todo y el secretario de Estado ha contestado a todo. Si hay alguna pregunta más, tendremos más reuniones de la Comisión, entre otras la del día 6, porque ya les indico que están señaladas para el día 6, el próximo martes, las comparencias presupuestarias, aunque lo diré mañana en la reunión de Portavoces. Le agradecemos al secretario de Estado y a su equipo que le acompaña la paciencia que han tenido y el esfuerzo que han hecho para explicarnos las preguntas que se formulaban. Gracias, señor secretario de Estado; gracias, señorías.

Levantamos la sesión.

Eran las nueve 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**

