



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2010

IX Legislatura

Núm. 474

FOMENTO

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

Sesión núm. 28

celebrada el martes 23 de febrero de 2010

Página

ORDEN DEL DÍA:

Contestación a las siguientes preguntas:

De la diputada doña María Begoña Chacón Gutiérrez y varios señores diputados del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:

- Previsiones acerca de la colocación de pantallas acústicas en la autovía A-7 p.k. 190 + 350, urbanización Torrenueva (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/49910). (Número de expediente 181/002078.) 3
- Proyectos a los que corresponden los 5.883.823 euros licitados por la Dirección General de Puertos durante el año 2008 en la provincia de Málaga (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/60989). (Número de expediente 181/002081.) 3

— Proyectos a los que corresponden los 16.144.042 euros licitados por la Dirección General de Carreteras durante el año 2008 en la provincia de Málaga (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/60988). (Número de expediente 181/002080.)	3
Del diputado don Jaime Reinares Fernández, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso sobre:	
— Inclusión del proyecto de construcción del AVE del Cantábrico en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT), así como situación en la que se encuentra (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/59325). (Número de expediente 181/002096.)	6
— Previsiones de FEVE para restituir el servicio de transporte público de viajeros entre las localidades de Trubia y Soto de Ribera en Asturias (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/60437). (Número de expediente 181/002097.) ..	8
— Razones de la eliminación de servicios de cercanías de la línea de viajeros entre Baiña y Collanzo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/59327). (Número de expediente 181/002098.)	8
— Razones de la eliminación de servicios de cercanías de la línea de viajeros entre Llanes y Ribadesella (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/59328). (Número de expediente 181/002099.)	8
— Razones de la eliminación de servicios de cercanías de la línea de viajeros entre Navia y Oviedo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/59329). (Número de expediente 181/002100.)	8
— Razones de la eliminación de servicios de cercanías de la línea de viajeros entre Oviedo y Gijón (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/59326). (Número de expediente 181/002101.)	8
— Obra realmente ejecutada y obra certificada de la autovía del Cantábrico A-8, tramo Pendueles-Unquera, a 31 de junio 2009 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/62537). (Número de expediente 181/002121.)	11
— Obra realmente ejecutada y obra certificada de la autovía del Cantábrico A-8, tramo Llanes-Pendueles, a 31 de junio de 2009 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/62536). (Número de expediente 181/002122.)	11
— De la diputada doña María Begoña Chacón Gutiérrez y varios señores diputados del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre fecha en la que recibió el Ministerio de Fomento el acuerdo plenario de fecha 12 de diciembre de 2008 del Ayuntamiento de Antequera (Málaga) instándole a soterrar el AVE Bobadilla-Granada a su paso por dicha localidad (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/59853). (Número de expediente 181/002079).....	14
De los diputados don Sebastián González Vázquez y don Ángel Jesús Acebes Paniagua, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:	
— Causas del retraso en la redacción del estudio funcional del corredor ferroviario de altas prestaciones Madrid-Ávila-Salamanca (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/58160). (Número de expediente 181/002205.)	17
— Fecha prevista para la entrega al Ministerio de Fomento del estudio funcional del corredor ferroviario Madrid-Ávila-Salamanca, encargado a la empresa Apia XXI (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/64037). (Número de expediente 181/002206.) ..	18
— Partida de los Presupuestos Generales del Estado de 2009 imputable a la provincia de Ávila en la que se contempla la redacción del estudio funcional del corredor ferroviario de altas prestaciones Madrid-Ávila-Salamanca (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/65335). (Número de expediente 181/002207.)	18

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

— Proyectos que se verán afectados en su financiación para poder atender los sobrecostes de las obras del proyecto de ampliación del puerto de «El Musel» en Gijón (Asturias) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/60435). (Número de expediente 181/002094.)	22
— Previsiones para atender los sobrecostes de las obras del proyecto de ampliación del puerto de «El Musel» en Gijón (Asturias) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/60434). (Número de expediente 181/002123.)	22
— Razones que impiden la puesta en funcionamiento del dispositivo de aproximación a pista ILS en el aeropuerto de Asturias (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/60436). (Número de expediente 181/002095.)	24
Ratificación de la ponencia designada para informar la siguiente iniciativa legislativa:	
— Proyecto de ley por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea. (Número de expediente 121/000054.)	26
Aprobación con competencia legislativa plena, a la vista del informe elaborado por la ponencia sobre:	
— Proyecto de ley por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea. (Número de expediente 121/000054.)	26

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

CONTESTACIÓN A LAS SIGUIENTES PREGUNTAS:

DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA BEGOÑA CHACÓN GUTIÉRREZ Y VARIOS SEÑORES DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

- **PREVISIONES ACERCA DE LA COLOCACIÓN DE PANTALLAS ACÚSTICAS EN LA AUTOVÍA A-7 P.K. 190 + 350, URBANIZACIÓN TORRENUEVA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/49910). (Número de expediente 181/002078.)**
- **PROYECTOS A LOS QUE CORRESPONDEN LOS 5.883.823 EUROS LICITADOS POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS DURANTE EL AÑO 2008 EN LA PROVINCIA DE MÁLAGA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/60989). (Número de expediente 181/002081.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, damos comienzo a la Comisión de Fomento, comunicándoles que se ha producido la retirada de las preguntas de la señora Chacón, puntos 9.º y 18.º del orden del día.

- **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA BEGOÑA CHACÓN GUTIÉRREZ Y VARIOS SEÑORES DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE PROYECTOS A LOS QUE CORRESPONDEN LOS 16.144.042 EUROS LICITADOS POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DURANTE EL AÑO 2008 EN LA PROVINCIA DE MÁLAGA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/60988). (Número de expediente 181/002080.)**

El señor **PRESIDENTE**: También les comunico que se va a alterar el orden del día, comenzando por la diputada doña Celia Villalobos, cuya pregunta corresponde al punto 10.º

Igualmente en nombre de los miembros de la Mesa queremos dar la bienvenida al primero de los altos cargos del Ministerio de Fomento, el secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, don Víctor Morlán, que nos acompaña.

Sin más tiene la palabra doña Celia Villalobos.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: En primer lugar, quiero dar las gracias a mi compañero Reinares por permitirme que pueda intervenir a primera hora, así como el presidente de la Comisión, debido a que a las diez de la mañana tenemos Mesa.

Señor Morlán, estas preguntas provienen de preguntas orales que formulamos a lo largo de los años 2008 y 2009. Después de pedir que se convirtieran en preguntas orales, el ministerio contestó a determinadas preguntas, entre otras a esta, pero yo querría hacer una reflexión con el señor Morlán, porque me preocupa bastante. En primer lugar, la vicepresidenta del Gobierno ha presumido reiteradamente de la cantidad de respuestas parlamentarias atendidas y que han convertido al Parlamento en el centro del debate político. No sé a qué se refiere, pero desde luego a lo que no se puede referir es a las respuestas a las preguntas escritas de los señores diputados, que entre otras muchas cosas tenemos la obligación de controlar al Gobierno. La pregunta a la que me refiero la hice en enero del año 2009, hace más de un año. Reiteradamente he pedido respuestas a esa cuestión, y ayer mismo hice una larga lista de preguntas a las que el Ministerio de Fomento ni siquiera se ha molestado en contestar. Pero es que además no se trata solamente del desprecio hacia el control que debemos ejercer los diputados de la oposición sobre el Gobierno, sino de la diferencia de trato por parte del Ministerio de Fomento dependiendo de quién haga la pregunta, sea cual sea; y le voy a poner ejemplos muy claros.

El señor Heredia, diputado del Partido Socialista por Málaga, hizo una pregunta en enero de 2009 sobre algo muy similar a lo que yo estoy preguntando, las inversiones en carreteras, y se le contestó en marzo de 2009. Pero es que cuando yo pregunto sobre ejecuciones presupuestarias, por ejemplo, a mes de junio del año 2009, se me contesta algo que es bastante peregrino, y creo que ya es un modelo que tienen en el ministerio y contestan igual a todo el mundo. Dice: el grado de ejecución del anexo de inversiones a la fecha solicitada, especialmente si se toman los distintos elementos del presupuesto considerados aisladamente, suministran datos que no son completos ni definidos, que pueden dar una imagen ni fiel ni representativa del cumplimiento de la planificación presupuestaria. Es muy divertido que ustedes me contesten esto y que yo no pueda establecer extrapolaciones sobre la inversión y sobre la aplicación real de los presupuestos durante el año 2009. Eso me contesta a mí el ministerio; pero es que tres meses antes el señor Heredia hizo una pregunta similar, y se le dijo claramente que el conjunto de actuaciones para la realización del nuevo edificio, terminal, urbanización y acceso del aeropuerto de Málaga, actualmente en fase de ejecución, tiene una inversión —con datos a 31 de mayo, la misma fecha en que yo lo había pedido— de 211 millones, lo que supone una ejecución del 92 por ciento.

Yo no pongo en duda los datos, lo que me parece brutal es que a una diputada de la oposición le contesten que no nos pueden dar datos para que no extrapolemos,

porque sería una imagen distorsionada de la inversión real del ministerio, es decir, opacidad, impedir el trabajo de los diputados, y sin embargo a un diputado del Partido Socialista sí se le den los datos. Me parece que esto no es presentable, señor Morlán. Efectivamente será el gabinete del ministro y sus responsables quienes tengan que responder y a los que ustedes deban proporcionar la información —y lo sé porque yo también he estado en este negocio—, pero me parece impresentable que no podamos saber cuál es realmente la inversión, y sobre todo la ejecución presupuestaria en el año 2009. Es que me están ustedes empezando a contestar sobre la inversión de 2007, como si yo ya lo tuviera a través del Ministerio de Hacienda. No me parece nada mal que le conteste usted al señor Heredia o a otro diputado del Partido Socialista de otra provincia —yo me ocupo de la mía—, pero esto me parece impresentable. Les diré que yo tengo que esperar las respuestas parlamentarias al señor Heredia —que, por cierto, es un diputado que aun estando en el equipo de gobierno hace muchas preguntas, cosa que yo le agradezco un montón, porque así me entero de muchas cosas que de otra forma no me podría enterar—, pero, señor Morlán, usted tiene que darme una respuesta razonable, porque esto no lo es. Esta pregunta de la que yo le hablo sobre carreteras, que llevaba cuatro años haciéndosela, resulta que el señor Heredia la hace y a los tres meses le contestan. Si ustedes realmente quieren demostrar que creen que el Parlamento es el centro del debate político, y que es necesario ser transparentes, por favor, empiecen a hacerlo y faciliten los datos sobre ejecución presupuestaria, porque se niegan sistemáticamente. Espero que me conteste, señor Morlán.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Por mi procedencia y por mi formación indudablemente yo también quiero que se responda a todas las preguntas que se formulen, pero si llego a saber que sus preguntas iban a ser convertidas en una reclamación sobre preguntas contestadas o preguntas presentadas y no contestadas, las hubiera contestado con más detalle para que quedaran las cosas bien claras. Yo no conozco las preguntas que hace usted o las que hace el señor Heredia; normalmente nuestra obligación es contestar a todos por igual, no tenemos por qué establecer ningún tipo de discriminación, pero dicho esto nosotros estamos contestando a muchas preguntas que están haciendo los grupos de esta Cámara.

Desde marzo del 2000 hasta febrero de 2004 se presentaron 23.344 preguntas y se contestaron 23.000. Desde marzo del 2004 a marzo del 2008 se presentaron 32.835 preguntas y se contestaron 31.000. Desde abril del 2008 hasta febrero del 2010 —estoy hablando de esta legislatura— se presentaron 14.625 preguntas y

se han contestado 12.685. Qué quiero decirle con ello. Nosotros, señoría, tenemos un promedio de las preguntas que llevan a cabo los grupos que es importante: son 7.900 preguntas, y 7.900 preguntas de promedio con las cifras que le he dado, tanto en la época de ustedes como en la nuestra, significa que el Ministerio de Fomento ha ido contestando en un porcentaje altísimo a las preguntas que se le han formulado. Desde luego, si queremos ver qué tipo de respuestas, también le puedo plantear las respuestas que me daban ustedes, porque parece que aquí nosotros somos los únicos que estamos incumpliendo, señoría. En mi caso concreto se han dado respuestas a preguntas que he hecho ante el Gobierno en la época anterior en las que me han dicho: venga usted a ver el expediente, y eso me lo han dicho de manera reiterada.

Entiendo que a usted le pueda molestar que las respuestas no satisfagan lo que usted pregunta; puedo entenderlo. Pero que no se responde, permítame que le diga que con las cifras que le estoy dando eso implica que existe un control, por parte de los grupos del Parlamento hacia el Gobierno, que tiene su adecuada respuesta en un porcentaje muy elevado. Lamento —se lo digo sinceramente— que se produzca lo que se está pasando ahora: que preguntas que ustedes han hecho por escrito tengan que transformarse en orales en Comisión porque no hemos dado respuesta el conjunto del Gobierno, con independencia de cuándo hayan salido del Ministerio de Fomento, a las dudas o a los interrogantes que ustedes nos plantean.

Sí le puedo garantizar que nosotros daremos instrucciones a las personas que llevan a cabo las respuestas para que las preguntas sean contestadas, todas en las medidas de las posibilidades de tiempo que tenemos para responder a todo lo que ustedes están planteando. Porque 23.000 preguntas, tanto en su época como en la nuestra, son 23.000 preguntas y son muchas preguntas las que se responde. Créame que no tenemos ningún afán de quitar o de no darle información a SS.SS., porque al final se consigue toda, no hay ningún problema; si al final todo el mundo sabemos lo que pasa. Todo el mundo sabemos perfectamente, cuando se está ejecutando una obra o se está llevando a cabo la redacción de un proyecto, por múltiples vías, qué es lo que está sucediendo con cada una de esas actuaciones. Por tanto, no tenemos ningún interés en que exista la más mínima duda sobre la información que nosotros queremos dar al conjunto de las preguntas que ustedes plantean. No obstante, si tenemos que mejorar nuestros servicios de comunicación e información haremos todo lo posible para llevarlo a cabo. Señoría, no tengo ninguna gana de que usted venga diciéndome que no le gusta que no le respondamos; lo que quiero es que usted esté en desacuerdo con lo que podamos responderle, si acaso, pero no que no le respondamos. En cualquier caso el esfuerzo que estamos haciendo y el que vamos a seguir haciendo va a ser para dar respuesta a todas las preguntas que ustedes nos plantean.

El señor **PRESIDENTE:** Para réplica, señora Villalobos, tiene la palabra.

La señora **VILLALOBOS TALERO:** Señor Morlán, comprendo que es un ministerio muy importante y que hay muchas preguntas, pero yo en eso no he entrado. En primer lugar he retirado dos, porque las respuestas me han llegado después de convertirlas en orales, y la verdad es que tener un debate con usted sobre una respuesta que ya tengo me parece inútil, y el trabajo inútil es absurdo llevarlo a cabo. Le estoy hablando de algo mucho más profundo. Le estoy hablando de las contestaciones que nos dan. Ojalá usted me dejara ir a ver un expediente, no se trata de eso. Se trata de que usted me dice que no me lo puede contar, porque me voy a hacer una imagen distorsionada de la ejecución presupuestaria del Ministerio de Fomento, y a usted qué le importa la imagen que me pueda hacer. Lo cierto es que a los diputados del Grupo Socialista ustedes les dan los datos que le piden, a mayo, junio o septiembre, y por lo visto ellos no se van a hacer una imagen distorsionada, y a mí, que soy de la oposición, me dice usted que no me puede dar los datos, y además ya lo hacen con una plantilla porque extrañamente en los años 2005-2006, a pesar de lo que se ha dicho de la ministra anterior, a mí me respondía con los datos, y ahora ya no me responden con los datos. Me dicen: es que se va a hacer usted una imagen distorsionada, y hasta que no acabe el año no le voy a dar los datos. Me parece ocultación y falta de transparencia por parte del Ministerio de Fomento. No me venga a decir el número de respuestas parlamentarias, porque no le estaba hablando de esto. Le estaba hablando del contenido de las respuestas parlamentarias. En este momento el ministerio cada vez es más opaco; cada vez es más opaco.

Tiene usted la prueba del algodón. Hace dos meses presenté el núcleo de preguntas sobre la ejecución presupuestaria a 31 de diciembre de 2009, y según su respuesta parlamentaria se supone que me lo tendrían que dar. Está a punto de acabar el plazo. Voy a darle mi voto de confianza. Espero que me respondan claramente cómo se han ejecutado cada una de las inversiones a 31 de diciembre, pero lo que me parece impresentable es que el ministerio me diga que yo voy a hacer una imagen distorsionada, le pregunte lo que le pregunte, sobre la obra que le pregunte, y sin embargo a un diputado del Partido Socialista sí le puedan dar los datos a mayo, a junio o a la fecha que sea, y además en un mes y medio. Señor secretario de Estado, no me parece razonable. Le estoy pidiendo que sean ustedes más claros, más transparentes, menos opacos a la hora de dar información. No me diga que todos nos vamos a enterar, porque no. Usted se va a enterar bastante antes que yo —yo normalmente con un año y medio de retraso—. Si ustedes no tienen nada que ocultar, todas las inversiones están perfectamente planteadas y la ejecución presupuestaria perfectamente hecha, cuéntenoslo, porque si está tan maravillosamente bien todo le aplaudiremos, pero ustedes

reflejan opacidad en las respuestas parlamentarias que dan a todos los diputados del Partido Popular que hacen preguntas sobre ejecución presupuestaria —me he molestado en mirarlo—. Hagan ustedes el favor de contestarnos exactamente a lo que pedimos, y no me diga que las convertimos en orales porque pasa el tiempo. No, dejamos mucho más tiempo del que dice el Reglamento, porque entendemos que hay unos plazos que a veces es imposible cumplir en un ministerio con tantas responsabilidades y tantas competencias como el grupo Fomento. Pero, por favor, cuando reciba usted estas preguntas del Grupo Parlamentario Popular sobre ejecución presupuestaria contesten. No contesten con la plantilla. Contesten, y entonces podremos decir que el señor Blanco es un hombre transparente, que está haciendo una ejecución presupuestaria transparente, y los demás podremos hacer nuestro trabajo también, que es el control del Gobierno. Señor Morlán, déjeme ir a ver los expedientes. Hasta ahora no me ha dejado ver ni uno.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra finalmente el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señoría, que conste que no tenemos nada que ocultar, por si acaso usted ha insinuado alguna cosa rara. No tenemos nada que ocultar. Los dos casos que usted ha puesto como ejemplo voy a comprobarlos en el ministerio a ver si eso se produce así. No sé si esa es la tónica general. No tengo ni idea. Esa es la conclusión que usted ha sacado y que ha expuesto aquí, por tanto lo tengo que comprobar. Le daremos respuesta a lo que usted ha planteado sin ningún problema. No tenga ninguna duda. No tenemos nada que ocultar y la transparencia es lo que tiene que presidir nuestras decisiones a la hora de dar respuestas a los diputados de esta Cámara.

— **DEL DIPUTADO DON JAIME REINARES HERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE INCLUSIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL AVE DEL CANTÁBRICO EN EL PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES (PEIT), ASÍ COMO SITUACIÓN EN LA QUE SE ENCUENTRA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/59325). (Número de expediente 181/002096.)**

El señor **PRESIDENTE**: Entramos ya en el orden del día normalizado con el punto 1.º, que formula el señor Reinares, sobre la inclusión del proyecto de construcción del AVE del Cantábrico en el Plan estratégico de infraestructuras y transportes, PEIT, así como la situación en la que se encuentra dicho proyecto. Tiene la palabra el señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Señor Morlán, no voy a hablarle hoy de esos asuntos que tenemos usted y yo pendientes desde hace muchos años, el puente de Nicolás Soria, respecto del que no me hace usted ni caso desde hace muchos años. Suscribo todo lo que ha dicho mi compañera doña Celia Villalobos, porque esta pregunta que le hago ahora la hice en mayo de 2009 y está sin contestar, por eso se eleva a esta Comisión de Fomento y queda formulada en sus propios términos: ¿Cómo está la tramitación del AVE del Cantábrico?

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): La pregunta que usted me formula sobre si forma parte del Plan estratégico de infraestructuras y transportes el proyecto de construcción del AVE del Cantábrico, y la situación en la que se encuentra, le diré que el AVE del Cantábrico sí que se encuentra en el PEIT, que estamos actualizando, y tomaremos las decisiones oportunas en su actualización. Se encuentra pendiente de declaración de impacto ambiental, pero le puedo decir que no es una actuación prioritaria para nosotros.

El señor **PRESIDENTE**: Para réplica tiene la palabra el señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Señor Morlán, desde el Partido Popular consideramos que ustedes, los socialistas, tienen un escaso plan de futuro para las comunidades autónomas de la cornisa cantábrica, rechazando el AVE que el Partido Popular ya planteó y que hoy estaría en marcha si nosotros gobernásemos; AVE que uniría Galicia con Francia a través de las comunidades autónomas de Asturias, Cantabria, País Vasco e incluso Navarra, y que enlazaría con las líneas de ferrocarril que nos trasladarían a Europa. La ambición de futuro de ustedes, los socialistas, para la cornisa cantábrica en materia de infraestructuras ferroviarias es de tan corto alcance que yo la calificaría de nulidad absoluta. El Partido Popular, cuando gobernaba José María Aznar, inició un proyecto ambicioso que hoy aún sigue vigente como idea para el desarrollo y el progreso de la cornisa cantábrica; una zona rica en muchos de los valores que se podrían poner en estos momentos en la mesa para sacar a la zona de la tremenda crisis que padecemos. La actividad industrial, la comercial, la turística son tres de las actividades que podrían verse potenciadas en nuestra cornisa cantábrica si tuviéramos unas comunicaciones con Europa acordes con los tiempos modernos que vivimos. Ustedes, los socialistas, rechazan el AVE del Cantábrico por el mero hecho de ser una idea del Partido Popular, y para ello buscan todo tipo de argumentos: desde el impacto ambiental a su falta de prioridad —que lo acaba de decir usted— o su coste. Algunos socialistas lo denominaron incluso de descalabro y de fractura del litoral.

El socialista señor Jáuregui, hoy eurodiputado, en marzo de 2009 en Asturias matizó y dijo lo siguiente: primero hay que llegar a Madrid. Efectivamente eso los asturianos también lo tenemos pendiente, que llegue el AVE de Madrid a Asturias. Pero preguntaría al señor Jáuregui qué tiene que ver el AVE de Madrid y el de Gijón con el de la autovía del Cantábrico, yo creo que no tienen absolutamente nada que ver. Hace tiempo la ministra de Fomento, doña Magdalena Álvarez, dijo: el AVE de Madrid a Asturias parará en Gijón. ¡Estaría bueno que no parase en Gijón! Porque si no, señorías, el AVE iría directamente al mar. O aquella otra manifestación del señor Rodríguez Zapatero: el AVE llegará a Asturias en el año 2009. ¡2009! Pero a estas declaraciones ya estamos acostumbrados los asturianos. El señor Rodríguez Zapatero también prometió quitar en Asturias el peaje de la autopista del Huerna, y lo cumplió. Efectivamente, lo cumplió; quitó las casetas del peaje que se pagaba en Asturias y trasladó todo el peaje a León. Ahora pagamos todo el peaje en León, y efectivamente quitó el peaje de Asturias. Ese fue su compromiso en las pasadas elecciones.

Pero bueno voy al AVE del Cantábrico. Los gobiernos de Galicia, País Vasco y Cantabria piden a los socialistas asturianos que apoyen el AVE del Cantábrico. Sin embargo el PSOE gallego apoya el AVE del Cantábrico frente al rechazo de los socialistas asturianos. No es el socialismo asturiano quien decide. Quien decide no hacer el AVE del Cantábrico es el señor Rodríguez Zapatero y su Gobierno, puesto que los socialistas asturianos lo único que hacen es decir amén a todas las decisiones que les mandan desde Madrid. ¿Cuál es la alternativa que ustedes proponen? Potenciar el FEVE que discurre entre Galicia y el País Vasco.

Hace unas fechas escribía yo un artículo en *La Nueva España*, de Oviedo, y en uno de los párrafos decía textualmente lo siguiente: el AVE del Cantábrico, según los socialistas, no es prioritario. Cuando dicen que no es prioritario olvidémonos de él, pues del prioritario, que es el de Madrid-Gijón, aún no conocemos ni siquiera los plazos de su puesta en marcha entre los tramos de León hasta nuestra región. Sin embargo nos acaban de anunciar recientemente que van a mejorar las líneas de FEVE que dan salida a Asturias para alcanzar la velocidad de 160 kilómetros por hora. Me preguntaba yo: ¿se ven ustedes a 160 kilómetros por hora en el FEVE —que usted lo conoce— por localidades como Nava, Ceceda, Arriendas o Infiesto? ¿Qué valiente se atreverá a subirse al FEVE a estas velocidades? Por favor, no nos engañen. El FEVE cuando no descarrilla, atasca, y para los socialistas el futuro es mejorarlo en lugar de hacer el AVE del Cantábrico.

¿Cuál va a ser nuestro futuro en comunicaciones en Asturias? Lo definía muy bien el diario *La Nueva España*, el día 3 de mayo: Asturias, región descarrilada. El Principado se sitúa en un vacío entre La Coruña y Bilbao, cabeceras de los dos grandes corredores ferroviarios impulsados por la Unión Europea para conectar

la Península. Este es el plano de la red transeuropea de transporte ferroviario. Llega hasta Bilbao, y de ahí hasta la parte de occidente absolutamente nada. Este es el futuro que nos espera mientras ustedes estén gobernando, mientras lleven las riendas del Gobierno de España. Mire a ver si me puede contestar, por favor.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Le he respondido a la pregunta que usted me ha hecho. La pregunta que usted me ha hecho es si estaba en el PEIT y sí lo está. Estamos en fase de actualización del PEIT, y le he dicho que para nosotros no es prioritario. Todo lo demás lo ha dicho usted, y lo ha dicho porque le gusta especular con lo bueno y con lo malo, fundamentalmente con lo malo. Señorías, ¿sabe usted cuánto cuesta el AVE del Cantábrico según los primeros sondeos? Estamos hablando de más de 10.500 millones de euros. A lo mejor si ustedes multiplican por 166,386 se darán cuenta del volumen de inversión que eso requiere. Usted sabe perfectamente cómo se está construyendo y todos los problemas de carácter territorial y ambiental que existen en la construcción de la autovía del Cantábrico, en la que al final el coste va a ser de más de 3.000 millones de euros. Ustedes adolecen de cierto nivel de responsabilidad, aunque después son contradictorios, porque nos están exigiendo que hagamos algo que cuesta más de 10.000 millones de euros cuando a la vez nos están planteando que tenemos que reducir impuestos, que tenemos que ahorrar, que no tenemos que gastar. Sin embargo nos están planteando inversiones multimillonarias, porque 10.200 millones de euros como poco es lo que cuesta esta infraestructura. ¿Usted cree que en estos momentos podemos hacer frente a un compromiso inmediato de esa infraestructura, señorías? ¿Usted puede decir en estos momentos que la cornisa cantábrica está desconectada, cuando tiene una magnífica autovía y unas magníficas conexiones con la red de FEVE, que usted por lo que veo denosta, aunque luego me va a preguntar por qué suprimimos servicios? Sinceramente ustedes están instalados en la contradicción y en la irresponsabilidad, señorías. Discúlpenme que se lo diga, pero es así. Parece que ustedes tienen la responsabilidad en el ombligo y no se la ven cuando se duchan. Se lo digo muy en serio. Me parece inaudito que estén haciendo bandera de una inversión cuantiosa sobre la que nosotros hemos dicho que no era prioritaria, cuando en estos momentos tenemos otro tipo de necesidades que afrontar.

Como es lógico llegaremos a Asturias en alta velocidad, no tengo ninguna duda de que eso va a ser así. Como es lógico Asturias estará muy bien comunicada y tendrá una red ferroviaria de las más modernas. Por ello, señorías, a veces creo que ustedes plantean este tipo de reivindicaciones sin tener en cuenta los criterios de racionalidad, de eficiencia, medioambientales o territo-

riales. Me gustaría que en estos momentos ustedes se situaran en un tono en el que tuviera mucho que ver la situación económica del país, y la preocupación que tienen muchos ciudadanos y muchas ciudadanas respecto a la forma de llevar a cabo el gasto público. Estamos llevando a cabo un reajuste de nuestras inversiones, un reajuste decidido por el Gobierno para controlar el déficit público de acuerdo con las previsiones que nos marca la Unión Europea. Imagino que también será contestado, porque a ustedes no les interesa que se produzca el reajuste o cómo se produzca este, a ustedes les interesa intentar sacar rédito político de unas decisiones que se están tomando y que únicamente tienden a beneficiar al conjunto del país.

Señoría, este planteamiento lo tuvieron ustedes como consecuencia del *Prestige* y para hacer algo en el Cantábrico, sin ver si era posible o no era posible, sin ver si era una infraestructura necesaria o no, y solamente se les ocurrió trazar una raya; con mucha tranquilidad empezaron a llevarlo a Medio Ambiente, y Medio Ambiente no ha acabado de dar una respuesta; yo no sé en este momento si el estudio informativo de la declaración de impacto ambiental será positivo o negativo —no tengo ni idea qué es lo que sucederá—, pero sin lugar a dudas se está planteando una inversión que a día de hoy no podemos acometer. Yo me reafirmo en lo que he dicho: no es prioritario y como no es prioritario no vamos a dar un paso en esa dirección. Tenemos otros problemas en este país que tenemos que acometer, porque las conexiones en la cornisa cantábrica están garantizadas, así como la buena movilidad entre las diversas comunidades autónomas de la cornisa cantábrica. No obstante, hemos empezado por el estudio informativo entre Bilbao y Santander que cuesta 3.000 millones de euros, fíjese usted. A pesar de que ustedes nos están criticando y están cuestionando cualquier decisión que estamos tomando, y deben aceptar que existe una situación económica difícil, ustedes están planteando que acometamos los compromisos, sin tener en cuenta cómo los vamos a acometer y qué nivel de gasto podemos atender en esos compromisos.

Respecto a los plazos le agradecería que no los tocara. En el ministerio me dicen que el señor Álvarez-Cascos tenía un planning en el que decía cuánto costaba como mínimo una infraestructura. Él decía en ese planning que desde que se toma la iniciativa hasta que se construye pasan diez años. Si usted pone encima de la mesa los compromisos de tiempo que ustedes han planteado, y que están por debajo de ese periodo de diez años, se dará cuenta del que no son ustedes las personas más adecuadas para exigirnos a nosotros que cumplamos plazos. Me puedo ir perfectamente a la conexión Figueras-Perpiñán, que ustedes firmaron en 2003 ó 2004 y que la acabaremos en 2012, pero es que ustedes no tenían hecho nada. Preferiría que fueran ustedes algo más prudentes a la hora de reclamar esos cumplimientos, porque si no difícilmente acometeremos infraestructuras con la tranquilidad y con el sosiego necesarios cuando se trata de obras de semejante inversión.

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

- **PREVISIONES DE FEVE PARA RESTITUIR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS ENTRE LAS LOCALIDADES DE TRUBIA Y SOTO DE RIBERA EN ASTURIAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/60437). (Número de expediente 181/002097.)**
- **RAZONES DE LA ELIMINACIÓN DE SERVICIOS DE CERCANÍAS DE LA LÍNEA DE VIAJEROS ENTRE BAIÑA Y COLLANZO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/59327). (Número de expediente 181/002098.)**
- **RAZONES DE LA ELIMINACIÓN DE SERVICIOS DE CERCANÍAS DE LA LÍNEA DE VIAJEROS ENTRE LLANES Y RIBADESELLA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/59328). (Número de expediente 181/002099.)**
- **RAZONES DE LA ELIMINACIÓN DE SERVICIOS DE CERCANÍAS DE LA LÍNEA DE VIAJEROS ENTRE NAVIA Y OVIEDO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/59329). (Número de expediente 181/002100.)**
- **RAZONES DE LA ELIMINACIÓN DE SERVICIOS DE CERCANÍAS DE LA LÍNEA DE VIAJEROS ENTRE OVIEDO Y GIJÓN (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/59326). (Número de expediente 181/002101.)**

El señor **PRESIDENTE**: Damos a continuación paso a la pregunta que aparece formulada en el orden del día como punto 2.º, que se debatirá conjuntamente con los puntos 3.º, 4.º, 5.º y 6.º Todas estas preguntas se refieren a la eliminación de servicios de cercanías de línea de viajeros entre Trubia y Soto de Ribera, Baiña y Collanzo, Llanes y Ribadesella, Navia y Oviedo, Oviedo y Gijón, todas ellas de Asturias. Tiene la palabra el señor Reinales.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Antes de empezar con esta pregunta, señor Morlán, le pido un

poco de respeto en las contestaciones. Nada tienen que ver las duchas y los ombligos con las preguntas que le estoy haciendo. Le pido por favor que lo retire.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Lo retiro.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Gracias, no esperaba otra cosa de usted; siempre lo he considerado un caballero.

Señor Morlán, en mayo de 2009 la dirección de FEVE acordó, por su cuenta y riesgo y sin contar con nadie, ni con ciudadanos, ni con los gobiernos municipales afectados, tampoco con los sindicatos —en concreto el comité de empresa de FEVE está en contra—, eliminar una gran cantidad de servicios que se venían prestando en las líneas Oviedo-Trubia-Soto de Ribera, Baiña-Mieres-Collanzo-Aller, Llanes-Ribadesella, Oviedo-Navia y Oviedo-Gijón. El 11 de marzo de 2009 formulé estas preguntas para su contestación por escrito, y como usted sabe no me las contestaron en tiempo y en forma, y por tanto tuve que elevarlas a orales. Posteriormente me las han contestado y como es costumbre están incumpliendo permanentemente, como decía antes doña Celia Villalobos, el Reglamento del Congreso.

El Gobierno me contesta por escrito el 29 de octubre, un mes después de mi petición para que se elevasen a orales, sobre la eliminación de tales servicios que, como digo, cuentan con el rechazo total y frontal de los usuarios y sindicatos y también de alcaldes y gobiernos municipales, que son de todo tipo, del Partido Popular, del Partido Socialista y de Izquierda Unida; todo el mundo está en contra de esta decisión unilateral por parte de FEVE. ¿Qué nos puede decir usted respecto a la sustitución, a la puesta nuevamente en servicio o en cuanto a arreglar el desaguado que ha organizado FEVE en estas zonas?

El señor **PRESIDENTE**: Para la contestación tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señoría, espero que no me diga lo mismo que me ha dicho la señora Villalobos, porque por lo que he visto en las respuestas que le hicieron llegar, si alguna es detallada y contiene datos, es esta. Las seis o siete páginas de estas respuestas avalan que usted ha tenido información. Le gustará o no le gustará la respuesta, pero indudablemente ha tenido información perfectamente detallada de por qué razón se suprimieron esos servicios en las líneas de FEVE entre diversas localidades de Asturias. Yo les pediría que, si puede ser, hicieran una reflexión sobre el funcionamiento de los servicios ferroviarios de FEVE en el conjunto de Asturias.

FEVE ha intentado adaptar la oferta a la demanda real que existe y ha visto cómo en los últimos tiempos sus usuarios han bajado de manera considerable, casi un 25

o un 26 por ciento, en el conjunto de los servicios de cercanías. Es cierto que eso pasa también en los servicios de cercanías de Renfe, que cuantas más paradas tiene un tren, más complicado y más tiempo de recorrido tiene un usuario que coja el servicio entre origen y destino, y en estas localidades de las que usted me está hablando ocurría en parte eso que le estoy diciendo. También es cierto que algunos de estos servicios han sido suprimidos en días laborables, se recuperan en fines de semana, se han adecuados los servicios a otro tipo de comportamientos sociales que existen, etcétera. FEVE ha intentado adecuar el funcionamiento de los servicios a las necesidades reales que se plantean.

A partir de la respuesta que le han hecho llegar se ha podido dar cuenta de que en algunos servicios, tal y como estaban antes contemplados, el uso era de dos personas por tren. Un promedio de dos personas por tren, cuando los trenes son de noventa plazas, es un índice muy bajo, por lo que FEVE ha intentado buscar determinados nichos de horarios para que haya más usuarios; algunos trenes en lugar de ir cada media hora, han ido cada hora, con el objetivo de que esos servicios, además de atender las demandas que hubiera, fueran también más eficientes y pudieran utilizarlos más gente.

Yo creo que ha sido un ejercicio razonable de FEVE llevar a cabo esa reordenación de la oferta de servicios en Asturias, y lo que es cierto es que FEVE tiene el compromiso de que su reconsideración, en función de la demanda y de las necesidades que existan en el conjunto de estas ciudades y de estas localidades, se pueda llevar a cabo. Lo que quiere FEVE es prestar un buen servicio y tener unos buenos tiempos de recorrido en Asturias y en otras partes de su zona de influencia, porque está para prestar servicio a los usuarios. Qué más le gustaría a FEVE que tener todos los trenes llenos y que las paradas entre los diversos sitios se produjeran en tiempos que permitieran hacer frente a las necesidades de todos los usuarios, pero cuando esto no es así porque o han mejorado las carreteras o el servicio de transportes que existe en el conjunto de la comunidad funciona adecuadamente, ya que entre FEVE cercanías y el transporte interurbano se está dando servicio a la gente entre Gijón y Oviedo y los diversos pueblos de Asturias de una manera más eficiente, lo que hace FEVE es adecuarse a esas necesidades que se plantean.

Me gustaría que ustedes no vieran aquí situaciones de agravio contra nadie —espero que no sea así—, sino simplemente que el esfuerzo que ha hecho FEVE ha sido de intentar que la oferta de servicios que puede plantear se ajuste lo máximo posible a la demanda real. Reitero que si usted ve las cifras de viajeros que hay en muchos de los servicios se dará cuenta de que el coste de esos servicios y los beneficios sociales que traen consigo no son en absoluto muy altos. Que se haya planteado esta reordenación me parece adecuado, sin perjuicio de que, conforme veamos cuál es la evolución del funcionamiento de los servicios, se vayan cambiando, reordenando y adecuando a las necesidades de las poblaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Para réplica, señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Efectivamente ustedes me han contestado. Le voy a leer una contestación que me dieron en concreto para el tramo de Trubia-Soto de Ribera, que tiene 6 ó 7 kilómetros: «La empresa pública Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha, FEVE, continúa explorando la potencial demanda de posibles usuarios de la zona, no solo para el transporte por razón de sus actividades habituales, sino también por actividades relacionadas con la oferta cultural de ocio y deportiva.» ¡Ahí va eso! FEVE justifica, por otra parte, que ahora los trayectos son más largos en tiempo desde las cabeceras hasta el final, y eso para mi es una falacia y un engaño porque, ¿qué pasa con las localidades intermedias? Le pongo un ejemplo en la línea Oviedo-Trubia-Collanzo, efectivamente desde Oviedo a Collanzo ahora se tarda más en el tren porque hubo unos cambios en los trayectos y por tanto los trazados ahora son un poco más largos. ¿Qué me dice usted de los usuarios y de la más de una docena de estaciones intermedias en ese trayecto, no tienen derecho a trasladarse en esas estaciones intermedias? Señor Morlán, no todos los viajeros van desde Oviedo a Collanzo, desde la cabecera hasta el final y viceversa, los hay que con FEVE se desplazan de un pueblo a otro, utilizando las estaciones intermedias, como decía antes. Y otra justificación aún más peregrina —le diría casi como un símil futbolístico: balones fuera— es cuando me dicen que TUA —la empresa municipal de autobuses del Ayuntamiento de Oviedo— ha ampliado la oferta de la línea 10 de los autobuses urbanos, por tanto ha caído la demanda. Señor Morlán, usted conoce perfectamente cómo está Asturias, los trenes van por las vías y los autobuses van por las carreteras. Usted sabe que en algunos casos las casas donde viven los vecinos que después son viajeros están a más de uno o dos kilómetros de la estación o de la parada del autobús. Por tanto déles usted el derecho a que puedan elegir si coger el tren o el autobús, pero no necesariamente tendrán que coger el autobús. Creo que deben reflexionar y restablecer algunos de estos servicios; no le digo todos pero algunos sí, y mejorarlos si se puede, que creo que sí, porque esta decisión ha originado —como le dije antes— un grave perjuicio a todos los habitantes de las zonas afectadas.

Espero y confío —puesto que ya se va a cumplir casi el año— en que ya hayan explorado el potencial de demanda de posibles usuarios con la oferta cultural de ocio y deportiva. Espero que en esa exploración hayan llegado ya a una conclusión y nos den alguna solución. Le repito, su decisión no ha contentado a nadie, han generado descontento en los vecinos, que son los viajeros, en los sindicatos, que son los propios trabajadores de FEVE, y en todos los alcaldes y gobiernos municipales que fueron afectados por esta decisión, y usted lo sabe. Han salido todos los alcaldes del occidente de Asturias —del Partido Popular, del Partido Socialista,

de Izquierda Unida, independientes y regionalistas— protestando por esta decisión de FEVE. Creo que no estaremos todos equivocados.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, para concluir esta pregunta, el señor secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Yo nunca diré que están equivocados los alcaldes o los ciudadanos, en absoluto. Nuestra obligación es intentar dar a los servicios la mayor eficiencia posible, y por la imagen que me está trasladando da la impresión de que hemos suprimido los servicios de FEVE en todas esas localidades. No; hemos reducido la oferta de servicios, pero no los hemos eliminado. En segundo lugar, en función de cómo vaya evolucionando la demanda y el desarrollo de las necesidades del conjunto de los servicios de FEVE, no habrá ninguna dificultad en ir analizando esa demanda y ver cómo se puede hacer frente a ella.

Yo sé que a veces es muy difícil —porque el ciudadano quiere tener derecho a esos servicios y me parece muy bien— buscar alguna fórmula para facilitar la movilidad a todos los que viven tanto en las ciudades como en las zonas rurales, pero mediante el Consorcio de Transporte Urbano y Metropolitano que hay en Asturias, a través de los diversos sistemas de transporte —Renfe, cercanías, FEVE o transporte urbanos—, el hecho de hacer frente a las necesidades del territorio de manera coordinada ahorrando los costes necesarios, indudablemente beneficiará al conjunto de la población. Me da la impresión de que son difícilmente mantenibles servicios tales como que en un tren de noventa personas vayan dos o, en algunos casos, no llegue ni a una, de acuerdo con los informes que se le hicieron llegar sobre cómo evolucionan las necesidades de los usuarios de FEVE en estos recorridos. La mezcla de todos esos componentes indudablemente tiene que dar una respuesta; esa respuesta tiene que ser que el usuario del transporte público, el usuario que necesite una movilidad, mediante uno otro modo de transporte, tenga la oportunidad de desplazarse. Tener el autobús y el tren tipo Cercanías o FEVE sería lo mejor para todos, pero entienda S.S. que a veces para buscar la eficiencia en el funcionamiento del servicio público habrá que compaginar la existencia de diversos sistemas de transporte para que el usuario satisfaga sus necesidades. Estaremos atentos a cómo evoluciona la demanda en FEVE, en Asturias.

No desdeñe la demanda que pueda plantearse por razones de ocio, deportivas o de cualquier otro tipo porque estoy observando que en Renfe-Cercanías hay muchos eventos deportivos y sociales, y para hacer frente a esas demandas se implementa y complementa el material móvil que existe. El hecho de que sea necesario que haya trenes de FEVE en unos horarios determinados a lo mejor tranquiliza mucho a las familias a la hora de

desplazarse a los lugares de ocio. Soy partidario de adecuar en la medida de lo posible la oferta que tenemos que hacer a la demanda que se nos plantea. Con ese espíritu hemos hecho esta reestructuración, esta nueva oferta de servicios que sin lugar a dudas, conforme vaya evolucionando, si es necesaria reconsiderarla, la reconsideraremos, pero por ahora la respuesta que hemos dado es la adecuada.

El señor **PRESIDENTE**: Damos por concluidos estos puntos del orden del día.

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

— **OBRA REALMENTE EJECUTADA Y OBRA CERTIFICADA DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A-8, TRAMO PENDUELES-UNQUERA, A 31 DE JUNIO DE 2009 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/62537). (Número de expediente 181/002121.)**

— **OBRA REALMENTE EJECUTADA Y OBRA CERTIFICADA DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A-8, TRAMO LLANES-PENDUELES, A 31 DE JUNIO DE 2009 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/62536). (Número de expediente 181/002122.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a los puntos 7.º y 8.º del orden del día, que se acumulan. Van a ser formulados también por el señor Reinares y se refieren a obra realmente ejecutada y obra certificada de la autovía del Cantábrico A-8, en los tramos Pendueles-Unquera y Llanes-Pendueles.

Señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Estas preguntas fueron efectuadas en julio de 2009 para contestación por escrito. Como el Gobierno incumplió el Reglamento, se reitera la contestación oral y me responden en octubre de 2009, cuando había solicitado ya la comparecencia y la contestación oral, es decir, un mes después. Yo pedía obra realmente ejecutada al 30 de junio de 2009 y obra certificada a 30 de junio de 2009. La contestación que facilitó su Gobierno por escrito a las preguntas fue la siguiente: crédito inicial, 4.750.000 euros; compromiso de proyecto, 4.885.000. Esto en cuanto a Pendueles-Unquera. En cuanto a Llanes-Pendueles, la contestación fue: compromiso de proyecto, 5.073.000; situación administrativa, obra en ejecución. Ya me dirá usted qué tiene que ver la contestación con mis preguntas. Yo pregunto por obra realmente ejecutada.

Y usted me contesta: crédito inicial, obra certificada, compromiso de proyecto; y en otro caso, obra en ejecución. Esto no tiene absolutamente nada que ver. El Gobierno no ha contestado a las preguntas que he hecho. Ahora ya casi no hace ni falta, porque dentro de poco va a cumplirse un año.

Las obras de Llanes-Unquera, que fueron licitadas en dos proyectos, Llanes-Pendueles y Pendueles-Unquera, son dos proyectos imprescindibles para Asturias; son los que comunican la autovía con Cantabria, es nuestra comunicación con el oriente. Usted decía que antes estábamos muy bien comunicados. Pues viene usted de Moscú, llega a Unquera y a partir de ahí coge una carretera de doble dirección. Estos proyectos, con un retraso secular —usted lo sabe—, vienen padeciendo —valga la redundancia— retrasos injustificables por parte de Gobierno socialista del señor Zapatero. Yo no le voy a relatar aquí las innumerables promesas que cantidad de dirigentes socialistas asturianos fueron haciendo permanentemente, llegando a establecer una carrera de compromisos de finalización: uno decía en 2010, otro en 2011, el otro recogía velas y decía que no antes de 2010... La realidad es que estos proyectos, en mi opinión, deberían estar ejecutados. No olvidemos que ustedes están gobernando desde 2004, este proyecto ya quedó resuelto por el Partido Popular en aquella fecha, y al día de hoy apenas se han iniciado. Los adjudicaron ustedes en el año 2008, cuatro años después, y unos meses justo antes de las elecciones. Según sus datos se inician en junio de 2008; en el año 2008 no se ejecutó absolutamente nada, establecieron unos plazos de 36 meses de ejecución —me parece— cuando son unas obras que técnicamente podrían hacerse en 18 meses. Lo que ocurrió fue que ustedes tenían muchísima prisa para adjudicar estas obras en el año 2008, como dije, unos meses antes de las elecciones, y no tenían previsto nada de nada, no habían iniciado ni las expropiaciones. Le voy a decir las consignaciones presupuestarias que establecieron para el presupuesto de 2009: en el año 2009, 9.823.000 euros, el 5 por ciento de la obra; en el año 2010, 30.592.000, el 17 por ciento de la obra; y para el año 2011, 142.344.000, el 78 por ciento del presupuesto. Este era el presupuesto del año 2009. Llega el presupuesto del año 2010 y rebajan las consignaciones en 14.131.000, y queda de la forma siguiente: año 2009, 9.823.000 —que era lo que tenían del anterior—; año 2010, 16.461.000, el 9 por ciento —rebajan 14.131.000 euros—; y año 2011, 154 millones, el 86 por ciento, incorporándose, como es lógico, los 14 millones que habían quitado de 2010. Es decir, que, según sus previsiones presupuestarias —el presupuesto es el que manda—, el 86 por ciento de las obras, con plazos de 36 meses, se va a ejecutar en seis meses. ¿Se cree usted, señor Morlán, que las empresas van a acometer las obras en el año 2010 y no cobrarlas hasta 2011, tal y como están los tiempos? ¿Qué significa esto? Significa una falta total y absoluta de voluntad política para que este proyecto se ejecute como prioridad y como necesidad.

Los asturianos ya estamos bastante cansados de estas promesas incumplidas y de estos cambios de consignaciones, pasándolas de 2010 a 2011. Son 14.131.000 euros los que han trasladado; ustedes dicen que se han deslizado del año 2010 al año 2011. Lógicamente, esto va a generar un problema en la ejecución, el final y la puesta en servicio de las obras. Está previsto finalizar estas obras en junio de 2011 y, como digo, con ese plazo de treinta y seis meses, entendemos también que se podrían realizar en menos tiempo; creemos que existe una falta de voluntad política para concluir estas obras, que son imprescindibles. Llevamos años y años cerceando el desarrollo turístico de esta zona del Principado de Asturias, pues la falta de comunicaciones como esta autovía nos tendrá otro año más, el 2010 y creo que también el 2011 —porque con estas consignaciones veo difícil que se finalice en el 2011— con los seculares atascos de tráfico de una zona con un potencial turístico muy importante. Si tienen duda de todo esto, que supongo que no, pregúntele al señor ministro del Interior, señor Rubalcaba, que acostumbra a pasar sus merecidas vacaciones por aquella zona; vacaciones que espero que no sean solo veraniegas cuando se resuelva el caso Faisán.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar, tiene la palabra el señor secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señoría, antes usted se ha quejado de mí por un comentario que he hecho. Le agradecería también que no mezclara churras con merinas y que cuando me pregunte lo haga por lo que yo debo responderle. Si no, recuperaré lo que le he dicho antes; tienen la responsabilidad donde ya les he dicho antes que la tenían.

En cuanto a la A-8, autovía del Cantábrico, permítame que me sonría un poco. Dice S.S. que hay falta de voluntad política y que el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero ha provocado retrasos injustificables. Señoría, ¿sabe cuándo se empieza esto? En el año 1993. ¿Sabe cuándo aprueban ustedes el estudio informativo? En el año 1997. Por su buena forma de hacer las cosas, por su coherencia, su seriedad, su rigor, se lo impugnan, se lo recurren y lo mandan a los tribunales hasta el año 2002. En 2002 lo reinician, con pocas ganas, porque entre el estudio informativo y la declaración de impacto ambiental pasan tres años, creo que la aprobamos en 2005. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)** Aprobada la declaración de impacto ambiental dividimos el tramo en dos proyectos, que empezamos en 2006.

Señoría, a veces pienso que usted no conoce ni su propia tierra, permítame que le hable así. No es lo mismo hacer una autovía entre Ávila y Salamanca que hacerla en el Cantábrico. No lo digo porque esté el Gobierno actual haciéndola, sino porque cualquier Gobierno va a tener las mismas dificultades. Desde luego, no creo que

ni los ministros ni los secretarios de Estado o los directores generales de carreteras estén picando, son las empresas que, por cierto, son muy buenas en España, las que están llevando a cabo la ejecución de estas obras. Yo sí que he pasado por el tramo entre Unquera y Llanes en varias ocasiones. Y me maravillo de las iniciativas y de las aptitudes que tienen nuestras empresas para superar esas dificultades orográficas que existen, y para hacer frente al mayor respeto posible a los intereses de los ciudadanos que tienen sus viviendas o casas en ese recorrido. A veces, uno piensa que no es posible que pueda pasar por allí una carretera, una autovía. Eso técnicamente es complicado. Dice S.S. que no tenemos ningún interés en que se haga. Señoría, el mayor interés nuestro es que se acaben cuanto antes las obras. No le quepa la menor duda: la del Cantábrico y cualquiera otra. No somos ningunos desalmados, como da a entender, que parece que no queremos que se acaben las infraestructuras, o que las estemos demorando por capricho. Espero que ustedes no sean así. Nosotros no lo somos. Nosotros no paramos una obra porque la empezó otra Administración, como me pasó a mí, que en el año 1996 pararon la autovía que venía a mi ciudad de Huesca, solo llegar el Partido Popular al Gobierno. No vengamos con cosas raras.

Nosotros vamos a cumplir con los plazos y con la ejecución de las obras que tenemos, superando todos los problemas de ejecución de obra porque existen y no porque queramos poner ninguna zancadilla en la ejecución de las obras, sino porque la orografía, las necesidades ambientales, el paso por entornos urbanos, la reposición de servicios requiere un tiempo y unos plazos, y hay que tener paciencia para que se produzcan y se lleven a cabo, tanto en su época como en la nuestra. El que ahora usted ponga el grito en el cielo y diga que no tenemos ningún interés... Afirmación que para usted es tan verdadera, para mí es muy falsa. Nosotros queremos que se acabe cuanto antes. Ahora bien, queremos que se acabe bien. No vaya a ser que después nos encontremos con algún problema derivado de una mala ejecución de una obra de estas características. La autovía del Cantábrico es una autovía que en todos sus tramos está siendo muy difícil y eso debería S.S. saberlo mejor que yo.

No le quepa la menor duda de que vamos a cumplir con nuestras previsiones y compromisos respecto a la autovía; vamos a ejecutar las obras de los tramos que nos quedan; el Unquera-Llanes sabemos todos que es un cuello de botella que existe en la autovía del Cantábrico y hay que acabarlo cuanto antes, pero se acabará con las garantías suficientes para que el tráfico se pueda desarrollar con toda normalidad. Ese es nuestro compromiso, señoría. No le quepa a usted la menor duda de que tenemos tanto interés como usted en que se haga cuanto antes. Y no lo digo por venir aquí a responder las preguntas que S.S. me formula, sino porque lo que queremos es que se acabe. Ahora bien, no le voy a poner entre la espada y la pared a la empresa para que haga las cosas mal. Cuando hablamos y nos sentamos con las

empresas, hay momentos de acuerdo y de desacuerdo. Pero sí que es cierto que las empresas marcan los ritmos en función de las disponibilidades presupuestarias y de cuáles son las previsiones de ejecución de unas obras que son complejas. A veces, por mucho dinero que pongas no las puedes hacer porque técnicamente es imposible y otras veces es más cómodo hacerlo, y puedes aportar más dinero, en función de cómo evoluciona la obra y debido a que siempre hay modificaciones presupuestarias que nos permiten acelerar esas obras por razones de carácter técnico y no por razones de otro tipo.

Señoría, respecto al futuro de la autovía del Cantábrico, permítame que le diga que antes he comentado que estaban bien comunicados pero indudablemente nos falta el tramo de Unquera-Llanes y otros tramos en el resto de la A-8. Confío en que haya interpretado mis palabras en el sentido de que tienen una buena vía de gran capacidad, que supera muchas dificultades orográficas por la cornisa cantábrica, va a mejorar sensiblemente toda la comunicación entre las diversas comunidades del Cantábrico, y las relaciones entre unas y otras y los intercambios económicos y sociales se producirán con mayor fluidez. Esté tranquilo, señoría, si es que en algún momento se ha puesto nervioso, porque nosotros acabaremos esta obra y la acabaremos bien. Pero no se olvide nunca de dónde vienen las dificultades porque, a veces, eso nos haría reconsiderar determinadas afirmaciones que se hacen.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para turno de réplica tiene la palabra el señor Reinales.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Yo no me pongo nervioso, señor Morlán. ¿Está usted algo nervioso con lo de Nicolás Soria, ese asunto que tenemos usted y yo pendiente hace tiempo? ¿No está nervioso? (**El señor secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, Morlán Gracia: ¡No!**) De acuerdo.

Tres temas. Hizo usted una relación de fechas. Efectivamente, se inició el proceso allá por el año mil novecientos y pico y se paralizó. ¿Por qué se paralizó? Porque había que respetar los derechos constitucionales de unas personas que entendían que se habían visto afectados. Usted mismo se contradice cuando dice: «Es difícil hacerlo en la cornisa cantábrica». Pero esos señores consideraban que se podía hacer por otros lugares mucho mejor para que no les perjudicase a ellos. Perjudicaba a otros, eso lo sabía usted también. Nosotros hemos respetado esos derechos constitucionales que tenían esos ciudadanos y por eso se retrasó. Se mandó paralizar y hubo que paralizarlo hasta que se resolviese.

Voluntad política para hacerla. Señor Morlán, ¿cómo viene a defender que tienen voluntad política cuando —y se lo acabo de leer ahora mismo— el 86 por ciento del presupuesto lo llevan al año 2011? ¿Qué voluntad política es esta cuando el presupuesto de 2010 solo es el 9 por ciento? ¿Eso es voluntad política? La voluntad política

se refleja, como ha dicho usted en alguna ocasión, en el Boletín Oficial del Estado y en los Presupuestos Generales del Estado. Esto no es tener voluntad política. La voluntad política sería decir: los 154 millones que tenemos para 2011, pasémoslos al año 2010, a ver si somos capaces de terminar las obras antes de finalizar el año 2010. Y si no son capaces técnicamente, traslademos la parte que queda de la consignación presupuestaria para el año 2011.

Me acaba de anunciar que va a haber modificados en estas obras. (**El señor secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, Morlán Gracia: Yo no he dicho nada de eso.**) Sí, sí. Escuchándole a usted —después leeré más detenidamente el «Diario de Sesiones»— me da la sensación de que sin haber empezado (acaban de segar los prados y de colocar las casetas de obra, porque poco más se hizo) va a haber proyectos reformados. No se preocupe que ya le he hecho unas preguntas y si, como le pidió la señora Villalobos, me contesta en tiempo y forma, tendrá que decírmelo.

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): Voy a leer yo también el «Diario de Sesiones», pero creo recordar que no he hablado de modificados. He dicho todo lo contrario, que íbamos a cumplir los compromisos temporales que teníamos. He afirmado que en este tipo de obras en la autovía del Cantábrico puede haber problemas técnicos, ambientales de reposición de servicios o relacionados con los propios afectados. En ningún momento he hablado de modificados en esta obra concreta. Si los hay o no, no lo sé; no tengo ni idea. Lo que sí le puedo decir es que la complejidad de la autovía del Cantábrico es tan inmensa, tan grande —y usted la debería conocer—, que no es lo mismo hacer una autovía en el Cantábrico que en un sitio llano; si me permite que se lo diga con tecnología comprensible. Es lo único que quería decirle.

En segundo lugar, la falta de voluntad política que sigue esgrimiendo la voy a contestar de otra manera. Entre 1999 y 2003, hicieron que las empresas que hacían obras en Asturias certificaran 1.545 millones de euros, es decir, las certificaciones de obras fueron de 1.545 millones de euros en esos cuatro años. Entre 2004 y 2008, se certificó obra por valor de 2.951 millones de euros. Si a duplicar la ejecución —no el presupuesto, sino la ejecución— le llama usted falta de voluntad política, que venga Dios y lo vea. Ustedes dan muy poco valor al dinero cuando les interesa. Si algo me molesta es que no sean capaces de reconocer que nosotros hemos duplicado en cuatro años no el presupuesto sino la inversión respecto al tiempo en que ustedes estuvieron en el Gobierno y a eso no le dan ningún valor. Luego habla S.S. de que si entre Unquera y Llanes... Los derechos

constitucionales, por supuesto. Ahora bien, si los hubieran respetado antes no hubiera habido recurso. Si hubieran respetado desde 1997 los derechos de esos ciudadanos, no tendrían por qué haber recurrido. No diga cosas raras, que respetan los derechos. Con lo que han hecho, me da la impresión de que poco lo respetaron, cuando tuvieron que recurrir y hubo que modificar el trazado. Reitero, señorías: están utilizando las infraestructuras que ustedes empezaron. Reconozco que las empezaron ustedes, porque desde que se empieza hasta que se desarrolla y se finaliza un tramo de autovía o un tren pasan muchos años y puede haber varios gobiernos. Siempre he dicho —y lo seguiré diciendo— que respetaré y aplaudiré las iniciativas que vienen del Gobierno anterior y que nosotros continuamos. Lo reconozco públicamente cada vez que voy por los sitios. Ahora, reconózcanme ustedes —o, por lo menos, cállense— que lo que estamos haciendo en la A-8 y lo que estamos haciendo entre Unquera y Llanes, que es el tramo que nos queda por finalizar en la A-8 oriental, es un tramo cuya ejecución viene condicionada por el hecho de que no se hicieron bien las cosas en su momento y luego tuvieron que rectificar. No me venga usted aquí con lo del respeto a los derechos de los ciudadanos, porque si los hubieran respetado antes no hubieran tenido que recurrir. Nosotros en cuatro años, de 2004 a 2008, hemos duplicado los recursos que se han invertido de verdad en Asturias. Lo digo con esta rotundidad, si me lo permite, porque parece que por mucho que lo diga ustedes no lo quieren entender y así nos va en muchas otras cosas. Creo que ustedes están tan encenegados con los socialistas y con José Luis Rodríguez Zapatero que son incapaces de reconocer la tozudez de los datos y piensan que una inversión de estas características no tiene mayor trascendencia, mayor dificultad. Al fin y al cabo, son casi 3.000 millones de euros los que se han gastado en Asturias en cuatro años.

Les pediría que cuando me hicieran estas preguntas, en lugar de poner de manifiesto la falta de voluntad política, tuvieran al menos la delicadeza, cuando invertimos 3.000 millones en cuatro años en una comunidad, no ya de reconocerlo pero sí por lo menos de no cuestionarlo; que no cuestionen actuaciones que no están motivadas por la falta de voluntad del Gobierno sino porque las condiciones técnicas y orográficas impiden que se vaya más rápido. Así no pasaría absolutamente nada, señor diputado. Creo que las cosas en política son bastante más sencillas y, sobre todo en materia de infraestructuras, cuando su desarrollo trae consigo bastantes años de la vida política de un país, todos somos un poco responsables de todo, de lo bueno y de lo malo. En este caso concreto, creo que sus acusaciones y sus reproches no son certeros ni correctos. (Aplausos.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): La pregunta que figura con el número 9.º en el orden del día está retirada. La pregunta que figura con el número 10.º ya fue contestada.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA BEGOÑA CHACÓN GUTIÉRREZ Y VARIOS SEÑORES DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR SOBRE FECHA EN LA QUE RECIBIÓ EL MINISTERIO DE FOMENTO EL ACUERDO PLENARIO DE FECHA 12 DE DICIEMBRE DE 2008 DEL AYUNTAMIENTO DE ANTEQUERA (MÁLAGA) INSTÁNDOLE A SOTERRAR EL AVE BOBADILLA-GRANADA A SU PASO POR DICHA LOCALIDAD (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/59853.) (Número de expediente 181/002079.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos a la pregunta que figura con el número 11.º en el orden del día. Para formularla tiene la palabra el señor González Muñoz.

El señor **GONZÁLEZ MUÑOZ**: Señor secretario de Estado, quiero agradecerle que esté aquí respondiendo estas preguntas. Lamento que tenga que venir un secretario de Estado a esta Comisión a responder preguntas porque no se contestasen por escrito en el plazo que marca el Reglamento.

Antes de ir al tema de mi pregunta (si ha tenido oportunidad de verla, comprobará que carece de la importancia para debatirla en esta Comisión porque con la respuesta simple de la fecha en la que se recibe una comunicación del excelentísimo Ayuntamiento de Antequera hubiéramos evitado este trance), quiero decir que me han llamado mucho la atención ciertas cuestiones que en el debate anterior de mis compañeros, en el último momento con don Jaime Reinares y con mi compañera doña Celia Villalobos, ha expuesto S.S. en la Comisión. Me llama la atención que le reproche a nuestro grupo el no reconocer datos, el estar siempre obcecados con el Partido Socialista, pero que no reconozca en sus compañeros de partido, en su propio partido, cierta obstinación también a ver ciertos datos. Ya que intenta educarnos con lo que está bien y lo que está mal, tanto a los que somos del PP como a los que no lo somos, le ruego que haga ese ejercicio dentro de su partido, que les vendrá muy bien a muchos de sus compañeros en el ministerio y en el Gobierno de España y no tache la actitud de ninguno de mis compañeros en esta Comisión. Es cierto, lo comparto con S.S., que hay ciertas obras que son complicadas, muy difíciles, cuyos proyectos técnicos son sumamente complicados —y evidentemente el debate político está en poner de manifiesto esas cuestiones—, pero quiero recordarle que sus actitudes, las de sus compañeros de partido en muchos otros proyectos y obras no han sido tan condescendientes como S.S. nos pide. Le recordaré que durante la obra de la autovía Córdoba-Antequera, aquella que cuando gobernaba el Partido Popular tenía que estar terminada en el año 2005, sus compañeros se manifestaban cada vez que había un

accidente de tráfico; sus compañeros de partidos, los alcaldes del Partido Socialista de todos los municipios que recorría aquella autovía, y la han terminado a finales del año 2009, principios de 2010. Le ruego, para atender a un criterio objetivo —no le digo que en algún momento, si lo cree, nos explique que hacemos cosas malas, le reconozco el derecho de hacerlo—, tenga esa misma vara de medir con sus compañeros de partido (como secretario de Estado del Gobierno de España estará actuando como tal), con los que son y los que no son del Partido Popular.

Respecto a la pregunta, tendrá conocimiento de un largo debate que tuvimos en el Ayuntamiento de Antequera y en el propio Congreso instando al ministerio a que sopesase el soterramiento del AVE a su paso por el término municipal de Antequera. Durante la discusión del proyecto ha habido varias variables de trazado, algunas estaban más alejadas del casco urbano, otras más cercanas, la última a escasos 200 metros en algunos puntos del actual corredor ferroviario, por donde iba proyectada la alta velocidad del Gobierno del Partido Popular. Para el Partido Popular, eso implicaría un alto impacto sobre el crecimiento de nuestro municipio. Sabe usted también que este debate ha sido amplio y han sido muchas las mociones de los grupos de la oposición, que hoy son la mayoría del Ayuntamiento de Antequera, que se han aprobado en nuestro municipio que instaban al ministerio a contemplar tanto la viabilidad técnica como económica del mismo. Por otra parte, han recibido en varias ocasiones el mandato del Ayuntamiento de Antequera instándoles a que contemplen el soterramiento del AVE.

Durante el proceso que empieza en diciembre de 2009 el PP ha demandado información. El ministerio a mí me ha contestado regularmente sobre las cuestiones que demandaba conforme a la situación del proyecto, del soterramiento, así como los informes, pero ha habido oscurantismo del Ayuntamiento de Antequera, así como falta de transparencia a la hora de ofrecernos datos vitales. El hecho de que el proceso de la licitación de los tramos y del proyecto fuera avanzando y el no trasladarle a Fomento lo que pensaba el Ayuntamiento de Antequera podía provocar que, una vez avanzado el proyecto, nos encontrásemos con que fuese sumamente costoso volver atrás, lo que podría perjudicar a otros municipios que esperan la alta velocidad en tiempo y forma. El Ayuntamiento de Antequera, como le he dicho en varias ocasiones en este debate, ha aprobado sendas mociones por mayoría, algunas con el voto abstencionista del Partido Socialista y del alcalde y otras con el voto negativo tras reuniones y contactos con el Ministerio de Fomento con el soterramiento del AVE, pero la mayoría del municipio, representado por sus representantes en el Pleno, ha apostado por el soterramiento.

Sí nos gustaría saber, porque usted conocerá que hace poco tuvimos la oportunidad de tener también una reunión en Fomento con el director general de ADIF, en la que se comprometió una serie de información que a

día de hoy seguimos sin tener, los estudios hidrogeológicos y demás que marcaban parte de la viabilidad del mismo proyecto y de la posibilidad de acometer el soterramiento, si el Ayuntamiento de Antequera ha sido diligente a la hora de transmitirle el sentir mayoritario del Pleno del Ayuntamiento y, sobre todo, si se recibió en la fecha que corresponde a la petición que le demandó de información —el Pleno fue el 12 de diciembre de 2008—, para saber si ejerce con las funciones de transmitir algo que, aunque él no apoye, una vez que es aprobado por la mayoría del Pleno, tiene la obligación de defender como alcalde del Ayuntamiento de Antequera.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): No tengo inconveniente en decir en todos los sitios a los que voy lo que digo aquí sobre la evolución y desarrollo de las obras, porque el hecho de generar falsas expectativas sobre la financiación de una obra o sobre el inicio de una obra va en contra de aquel que las hace. Yo prefiero ir con la verdad por delante, en el sentido de decir cuándo se pueden hacer las cosas, cuándo se van a hacer y después ratificar lo que pienso, que es que el paso que yo doy en la ejecución de una obra es porque alguien antes ha hecho un proyecto o alguien antes ha hecho unos estudios. Esto es todo un paquete completo y hay unos que lo empiezan y otros que lo acaban y a lo mejor los de en medio no se enteran de cuándo lo han acabado ni se enteran de cuándo lo empezaron, pero eso es así en la obra pública. En segundo lugar, el Ayuntamiento de Antequera y su alcalde nos ha hecho llegar y nos ha planteado de manera bastante potente, por así decirlo, su necesidad de que se produjera el cumplimiento de los acuerdos del Ayuntamiento de Antequera, como no puede ser de otra manera, si no yo no lo entenderé. Hay que entender que un alcalde se debe a lo que sus plenos plantean y, por tanto, tiene que trasladarlo. El Ministerio de Fomento, y yo no sé si usted estaría en ella, tuvo una reunión con la secretaria general de Infraestructuras, con los miembros —no se producen muy a menudo ese tipo de reuniones, también se lo tengo que decir— de todos los grupos políticos del ayuntamiento para explicar cuál era la situación y qué es lo que se podía hacer en esa integración.

Antes de centrarme en la problemática de Antequera, le quiero hacer una reflexión. Los temas de integración ferroviaria y de soterramiento son bastante complejos y bastante difíciles porque al fin y a la postre nuestra obligación como Ministerio de Fomento es que llegue el tren, que tenga unas buenas instalaciones ferroviarias y que los viajeros puedan subirse y bajarse. Los ayuntamientos y las comunidades, pero sobre todo los

ayuntamientos, tienen su obligación de ordenar, urbanizar, mejorar la movilidad y el sistema urbanístico de las ciudades y, dentro de eso, muchos ayuntamientos se están planteando el soterramiento del tren y quieren que nosotros lo hagamos, que el Ministerio de Fomento lo haga. El Ministerio de Fomento no hace soterramientos, mejor dicho, el Ministerio de Fomento no paga soterramientos, los hace, porque es una obra ferroviaria y el ministerio la tiene que hacer, pero el Ministerio de Fomento no paga soterramientos. Entonces, lo que está buscando en todos los procesos es la mejor manera de integrar. Por ejemplo, en las actuaciones que vamos a tener en Granada que su compañera diputada me recordaba antes, indudablemente va a haber un soterramiento pero porque hay unos suelos, porque se van a gestionar esos suelos y van a tener unos recursos para hacer frente al soterramiento. En otros casos, aunque no en el de Granada, depende de las condiciones técnicas o geotécnicas de los suelos donde se producen. En Antequera, el compromiso en el que estamos trabajando es que tenemos que llevar a cabo una resolución que sponga la mínima afección al acuífero que hay, la no afección a zonas con protección arqueológica y teniendo en cuenta de qué manera se puede producir la integración urbana mediante el rebaje de la rasante de la mayor longitud y cota posible, dejando, por lo que me informan después de esa reunión, la zona de la futura estación cubierta en la total longitud de los andenes. Es una actuación que no es una integración tipo soterramiento, porque hay aspectos técnicos, geotécnicos y geológicos, que impiden que se pueda acometer la obra de esa manera.

La decisión que hemos adoptado y que está avanzándose en los proyectos —no sé el compromiso que hubo, pero sí hubo un compromiso de facilitar esa información y les diré que se les facilita la información— es una solución que, con independencia de los aspectos financieros y económicos, tiene mucho que ver con los aspectos geotécnicos y geológicos que tiene la zona. Por ello queremos llevar a cabo la integración en esas condiciones. Cuando hay condicionantes hidrogeológicos o condicionantes arqueológicos, es muy difícil llevar a cabo soterramientos íntegros, como se produce en otros sitios. Aquí parece ser que la vía técnica que se ha planteado supone bajar la rasante y cubrir la estación. Yo creo que esta es una fórmula que, dentro de las posibilidades que existían, es la más adecuada. Habrá que aprobar el proyecto, se someterá a la aprobación del ayuntamiento y de la comunidad autónoma, de acuerdo con la del sector ferroviario, y ustedes nos darán su opinión en su momento. En cualquier caso, sí se ha hecho un esfuerzo importante a petición del alcalde de Antequera, derivado del acuerdo del pleno, y nosotros hemos llegado hasta donde técnicamente podíamos llegar.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para el turno de réplica tiene la palabra el señor González Muñoz.

El señor **GONZÁLEZ MUÑOZ**: Señor secretario, quiero agradecerle el tono de la respuesta. Es cierto todo lo que usted me ha transmitido, es cierto que existió esa reunión. Además, yo tuve la oportunidad de acompañar a la delegación que representaba a la totalidad del pleno y de los grupos en representación del Partido Popular y es cierto lo que usted expone de los compromisos a los que se llegó en esa reunión. Para su conocimiento, sí quiero hacerle una matización, porque entiendo que no tiene por qué conocer lo que supone la realidad actual del corredor ferroviario o por dónde se plantea este en Antequera y los compromisos y acuerdos a los que llegamos con la secretaria de Infraestructuras o con el director general de ADIF. Ahora mismo, en la zona de expansión de Antequera, lo que planea su PGOU, su plan general de ordenación urbana, en parte el crecimiento va por donde va el actual corredor ferroviario, lo que liberaría unos suelos que permitirían hacer frente a parte del soterramiento. Es cierto que los soterramientos no los tiene por qué pagar totalmente Fomento, pero también es cierto que hay casos de ayuntamientos en los que el soterramiento se está pagando entre el ayuntamiento, la comunidad autónoma y el Ministerio de Fomento. Hay casos, incluso en municipios de Andalucía, donde se ha llegado a acuerdos de financiación del propio soterramiento entre las tres administraciones.

Crear un corredor ferroviario en un municipio profundamente monumental, en el que la entrada a un municipio que vive del turismo sean las candelarias del AVE y el trazado de alta velocidad vallado, para nosotros supone una profunda negación de lo que es un futuro para nuestro municipio y sobre todo para un crecimiento racional del mismo. No es que esto lo diga este diputado, sino que es lo que recomienda la Junta de Andalucía, en crecimientos de capa de cebolla, circundado los núcleos de los municipios consolidados. Si lo tiene a bien, le agradecería que se informe y que pueda visitar lo que le estoy diciendo para que pueda comprender un poco lo que trato de expresarle, porque es difícil de entender si usted no lo conoce; hagamos los dos un ejercicio. En segundo lugar, no le quepa la menor duda de que este grupo es totalmente respetuoso con las afecciones a los acuíferos. Somos conscientes de que, como usted dice, estas obras pueden acabarlas distintos gobiernos de los que las empezaron. Evidentemente, el Partido Popular tiene vocación de gobierno y quién sabe si en un futuro a lo mejor le toca acabarlas. En eso tenga usted el total convencimiento de que nuestro respeto es exactamente el mismo que el que pueda tener el Ministerio de Fomento actual o el Gobierno del Partido Socialista. Pero es cierto que esos informes no los hemos visto, por lo que la decisión y el debate quedaron por nuestra parte postergados hasta conocer de primera mano dichos informes. Es cierto que al yacimiento arqueológico, que además

está protegido, es BIC, no le afecta por dónde va el actual trazado y es cierto que parece que puede afectar a un yacimiento que se encuentra posterior, aunque en la misma reunión nos comunicaban que eso estaba fuera del trazado a soterrar y que además se salvaba con una pasarela o con un puente para evitar la afeción al cortijo que tiene el yacimiento romano, pero hasta no conocer los informes hidrogeológicos y arqueológicos nuestro debate sigue postergado en nuestro municipio para tomar la determinación que creamos que defiende mejor los intereses de Antequera y para instar a Fomento a que, mediante el diálogo y el consenso para buscar la mejor opción, incluso sin negar la posibilidad de tener que debatir sobre cómo se financia la propia obra, plantee algo de futuro, algo que mejore circunstancialmente la integración del AVE en nuestro municipio. Es cierto que ADIF, que Renfe, que Fomento tiene que poner las vías, las estaciones y los viajeros, pero no puede con eso cortar, cercenar, las posibilidades de crecimiento de un municipio. Es cierto que la llegada del AVE a Antequera significa un lujo con el que no cuentan otras ciudades medias de la importancia de Antequera (**El señor presidente ocupa la Presidencia.**), pero también somos conscientes de que nuestro patrimonio, nuestro municipio, es un lujo que tiene 600 años y que no puede ver cómo las infraestructuras lo frenan.

Concluyo. Le agradezco que haya tenido a bien venir a contestarnos, le agradezco que haya tenido a bien venir a darnos respuesta —me quedo satisfecho con lo que me traslada, porque es la realidad de lo que se habló en esa reunión y de lo que además usted tiene conocimiento— y le emplazo a que en las próximas semanas haga usted en lo posible un último esfuerzo para intentar ver si es compatible con los informes hidrogeológicos y arqueológicos la posibilidad de ver cómo enfocamos el soterramiento del AVE a su paso por Antequera. Le emplazo también a conocer lo que sería la realidad de ese AVE soterrado a nuestro paso por el municipio de Antequera y de no tenerlo soterrado.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, para cerrar este punto tiene la palabra el señor secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Gracias, señoría, por su réplica. Me gustaría aclarar una cosa para que no haya malos entendidos. Las actuaciones de integración urbana, con soterramiento o sin él, tengo que reconocer que no son una idea nuestra. Las operaciones de integración urbana las heredé, por así decirlo, de mi antecesor, Benigno Blanco, y de las ocho o diez actuaciones que hay yo soy el presidente de los consejos de Administración porque él fue el que las estructuró. En esas actuaciones sigo la misma pauta que tenía el anterior secretario de Estado y la pauta es la que le he indicado, es decir, el Ministerio de Fomento hace frente a lo que supone la inversión en el sistema ferro-

viario y todo lo que sea llevar a cabo actuaciones de integración o de soterramiento tiene que venir con cargo a los ayuntamientos y a las comunidades autónomas. Lo que el ayuntamiento hace, dentro de su planeamiento urbanístico, con los terrenos ferroviarios que nos sobran a nosotros e incluso con los terrenos que puede poner el ayuntamiento, es marcar los recursos que se obtienen de la gestión de los suelos. En este momento le tengo que decir que la gestión de los suelos no es precisamente la mejor fuente de recursos, en absoluto. Es cierto que esos son los elementos necesarios para que el soterramiento que usted dice lo pueda hacer. Técnicamente lo hacemos nosotros porque somos los que conocemos el sistema ferroviario y la gente nuestra de ADIF es la que sabe cómo se hace un túnel y cómo se ha instalado la vía o cómo se hace una estación, pero no pagamos nosotros, quienes pagan son las propias instituciones que quieren que se soterre la alta velocidad.

Conozco Antequera y sé cómo está allí y en sus entornos todo el sistema ferroviario. En Antequera se ha hecho un esfuerzo importante para ver cómo podíamos hacer frente a los planteamientos que se nos hacían desde el ayuntamiento. En estos momentos le tengo que decir que no conozco los pasos que se han dado, qué nivel de desarrollo tienen esos estudios o ese proyecto, pero es cierto que el Ayuntamiento de Antequera y, por tanto, los grupos tendrán conocimiento del proyecto. No sé si existió el compromiso de anticipar algunos estudios; si fue así lo transmitiré para que se cumpla con lo adoptado en esa reunión. Indudablemente, lo que queremos es que se lleve a cabo la actuación de la mejor manera posible sin que suponga ninguna demora ni ningún retraso respecto a la conexión con Granada, no vaya a ser que después nos vengan diciendo: Ustedes han llegado tarde; cuando resulta que el problema está en otro sitio.

Debido a la cordialidad de la pregunta, y espero que de mi respuesta, no vamos a decir ninguna cosa especial, simplemente vamos a ver de qué manera la integración que produzcamos en Antequera sea la que mejor solventa los problemas, teniendo en cuenta lo que plantea el ayuntamiento pero también nuestras exigencias de nivel técnico, de nivel hidrogeológico o geotécnico que se están planteando en la configuración y evaluación del proyecto.

DE LOS DIPUTADOS DON SEBASTIÁN GONZÁLEZ VÁZQUEZ Y DON ÁNGEL JESÚS ACEBES PANIAGUA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, SOBRE:

— **CAUSAS DEL RETRASO EN LA REDACCIÓN DEL ESTUDIO FUNCIONAL DEL CORREDOR FERROVIARIO DE ALTAS PRESTACIONES MADRID-ÁVILA-SALAMANCA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 185/58160). (Número de expediente 181/002205.)**

- **FECHA PREVISTA PARA LA ENTREGA AL MINISTERIO DE FOMENTO DEL ESTUDIO FUNCIONAL DEL CORREDOR FERROVIARIO MADRID-ÁVILA-SALAMANCA, ENCARGADO A LA EMPRESA APIA XXI (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/64037.) (Número de expediente 181/002206.)**
- **PARTIDA DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO DE 2009 IMPUTABLE A LA PROVINCIA DE ÁVILA EN LA QUE SE CONTEMPLA LA REDACCIÓN DEL ESTUDIO FUNCIONAL DEL CORREDOR FERROVIARIO DE ALTAS PRESTACIONES MADRID-ÁVILA-SALAMANCA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/65335.) (Número de expediente 181/002207.)**

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente vamos a pasar a los puntos acumulados 12.º, 13.º y 14.º, preguntas que formula don Sebastián González Vázquez, sobre la redacción del estudio funcional del corredor ferroviario de altas prestaciones Madrid-Ávila-Salamanca. Tiene la palabra el señor González.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Señor secretario de Estado de Infraestructuras, gracias por comparecer ante esta Comisión para contestar a estas preguntas; concretamente las que yo le voy a formular fueron presentadas en su momento por escrito y no contestadas; algunas de ellas en mayo de 2009. No quiero crear más tensión, ya la ha habido suficiente en esta Comisión, pero si de algo le vale, como ha dicho que iba a hacer alguna indagación en su ministerio, me sumo a las manifestaciones de la señora Villalobos a mí en concreto; tampoco se han contestado muchas de las preguntas que hemos formulado, algunas de ellas lo han sido de manera inconcreta y otras saliéndose por los cerros de Úbeda. Espero que usted arregle esa situación.

Señor Morlán, una vez más en esta Comisión de Fomento vamos a hablar de las infraestructuras en la provincia de Ávila y lo vamos a hacer, también una vez más, en relación con el ferrocarril. Usted sabe que el ferrocarril es una infraestructura vital para Ávila, es imprescindible para nuestra actividad económica, social, cultural y turística, así como para nuestra cohesión territorial. Concretamente le vamos a preguntar —ya se ha dicho— por el Plan de altas prestaciones ferroviarias que el Partido Socialista comprometió en la campaña electoral de 2004 y que este Gobierno nada más llegar, en el año 2005, plasmó en el Plan estratégico de infraestructuras de transportes. Han pasado, por tanto, señor Morlán, más de seis años y los abulenses desconocemos en este momento cuáles son las previsiones del Gobierno para evitar que nuestra provincia, que la provincia de Ávila sea discriminada y quede marginada y aislada en materia ferroviaria. Queremos saber si

solo fueron promesas o si tienen de verdad alguna propuesta concreta y un calendario de actuaciones en relación con el ferrocarril de Ávila. En definitiva, queremos saber, señor secretario de Estado, si existe o no alguna planificación en relación con el ferrocarril de Ávila.

En diciembre de 2008 dijo ante esta Comisión —está en el «Diario de Sesiones»— que le preocupaba que la situación de Ávila sea peor que la que pueda haber en otras provincias —textual—; dijo que querían una alta velocidad para Ávila con mayores garantías o de mejor manera que la que el Partido Popular estaba diseñando —textual—; además dijo que en tres o cuatro meses —estoy hablando de diciembre de 2008— estarían definidas las prestaciones que podrían llevarse a cabo en la línea Madrid-Ávila-Salamanca, que confiaba en que fuera de alta velocidad y que esperaba que no hubiera dificultades ya que la técnica lo permitía. Son palabras textuales suyas, señor Morlán. Ha pasado ya mucho tiempo desde que usted hizo tales afirmaciones y desde que el Partido Socialista llegó al Gobierno y los abulenses seguimos sin conocer cuál va a ser nuestro futuro en lo que respecta al transporte ferroviario. Usted lo sabe, mucha gente vive en Ávila y trabaja o estudia en Madrid, en Salamanca o en Valladolid y viceversa. Para ellos el transporte por ferrocarril es fundamental, como igualmente lo es para el desarrollo turístico y económico, para crear empleo y para fijar nuestra población en nuestra tierra. Y usted sabe, señor Morlán, que las condiciones que actualmente ofrece el ferrocarril en Ávila no son las adecuadas. En Ávila hemos ido para atrás en materia ferroviaria. En el año 2004 conocíamos cuáles eran las previsiones; hoy —salvo que usted hoy nos aclare algo más— no sabemos cuál es el futuro del ferrocarril en Ávila. En el año 2004 sabíamos que Ávila se iba a conectar a la alta velocidad, no por el trazado convencional que ustedes están estudiando ahora, ya se había estudiado en aquel momento y el estudio de aquel momento dijo al ministerio que había grandes inconvenientes técnicos y sobre todo medioambientales. Era, por tanto, inviable; de ahí que la decisión en aquel momento fuera la conexión de Ávila directamente a la red de alta velocidad Madrid-Valladolid. En aquel momento ya estaba encargada la construcción y la explotación al entonces Gestor de Infraestructuras Ferroviarias en el año 2002. Ustedes llegaron y anularon esos acuerdos, anularon los proyectos y en consecuencia anularon la alta velocidad a Ávila. A cambio anunciaron, eso sí, unas altas prestaciones que aún no están definidas. Antes le he oído decir a usted, en respuestas al señor Reinares, que eran muy respetuosos con los proyectos de los gobiernos anteriores, pero no lo han sido.

En el año 2004 —creo que usted también lo sabe— se iba a mejorar el trazado de la red convencional para reducir tiempos —otro de los grandes problemas de este trazado entre Ávila-Madrid, Ávila-Salamanca y Ávila-Valladolid—, queríamos hacer competitivo ese transporte, se pretendía que el tiempo de viaje fuera en torno a los cincuenta minutos. No se ha hecho nada en este tiempo, señor Morlán, ni tan siquiera Seitsa está invir-

tiendo las cantidades que anualmente se presupuestan para la mejora del trazado de la vía a su paso por la provincia de Ávila. Hoy, el viaje entre Ávila y Madrid-Chamartín en cualquier caso es superior a hora y media; en otros casos estamos en torno a las dos horas y dos horas y cuarto yendo la cosa bien, ya que, como usted sabe, el trazado no admite velocidades superiores. Otra de las previsiones que en el año 2004 existían para Ávila era mejorar la línea convencional para extender a Ávila las cercanías de Madrid. En este momento seguimos sin cercanías. Por si acaso me responde en el mismo sentido en que a veces ya lo ha hecho en esta Comisión, es decir, que compete a la Junta de Castilla y León colaborar económicamente, me anticipo diciéndole que la Junta de Castilla y León está dispuesta a colaborar económicamente para extender las cercanías de Ávila a Madrid. Lo que pasa es que hay un inconveniente previo: la situación del trazado. Hay que actuar en el trazado para poder meter trenes de cercanías por él.

En resumen, la conexión de Ávila a la alta velocidad, la mejora del trazado de la red convencional para el tráfico de viajeros y mercancías, la reducción del tiempo de viaje a menos de una hora, la conexión de Ávila a la red de cercanías, más frecuencia y horarios adecuados, eran las previsiones para Ávila, señor Morlán, que tenía el anterior Gobierno del Partido Popular. Eso es lo que nos demandan en este momento la sociedad abulense, la plataforma social en defensa del ferrocarril, lo que nos demandan los sindicatos, las organizaciones empresariales, las agrarias; todo el mundo demanda, señor secretario de Estado, estas cinco cuestiones que le he mencionado. Hoy, después de seis años perdidos, los abulenses desconocemos cuáles son los planes del Gobierno, si es que existen, en relación con el ferrocarril. Nos han entretenido, señor Morlán, se lo digo con toda franqueza, con el famoso estudio funcional del corredor ferroviario de altas prestaciones Madrid-Ávila-Salamanca que ustedes han encargado. En él se iban a definir, analizar y comparar entre sí una serie de alternativas en el corredor Villalba-Ávila-Salamanca para el acondicionamiento de la línea existente para la alta velocidad o para buscar otras soluciones específicas para la alta velocidad. A fecha de hoy seguimos sin conocer el resultado, a pesar de que usted, como antes he dicho, se comprometió en esta Comisión a que lo conoceríamos a primeros de 2009. No han cumplido, señor Morlán.

Termino ya. Llevan cuatro años haciendo un estudio funcional. Nos hemos interesado por él en múltiples ocasiones, incluso por escrito he pedido personalmente una copia del mismo sin que nos haya sido facilitada. Se lo ha pedido Izquierda Unida, también diputados de su propio partido, y se lo ha reclamado la plataforma del ferrocarril de Ávila. ¿Qué misterio, si es que existe, encierra este estudio? Creo que ha pasado tiempo suficiente para que el Gobierno nos diga con concreción cuáles son sus planes. ¿Puede, señor Morlán, aclararnos algo al respecto? ¿A qué se debe este desinterés del Gobierno por el ferrocarril de Ávila?

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar tiene la palabra don Víctor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia.): Señoría, reitero mis palabras iniciales que ha planteado usted y que dije en la anterior comparecencia sobre mi preocupación y la del ministerio por la situación ferroviaria de Ávila y sobre cuáles eran sus posibles alternativas. Las reitero porque indudablemente es así. Ávila ha sido un nudo ferroviario importante en el conjunto del sistema y la conexión por la sierra de Guadarrama de la alta velocidad entre Madrid y Valladolid le ha eliminado servicios. Acabamos la conexión que ustedes iniciaron —para que vea que sí reconocemos que ustedes han hecho cosas—, pero es cierto que eso significaba buscar alternativas hacia Ávila porque tenía que incorporarse a la red del sistema de alta velocidad. Ustedes plantearon una alternativa que suponía conectar Ávila con la línea hacia Valladolid, hacia el norte de Ávila, dando un rodeo bastante importante al ferrocarril desde Ávila hasta Madrid, y convirtiendo a Ávila en un fondo de saco, con lo cual sus prestaciones ferroviarias disminuyeron considerablemente. En el PEIT, en el año 2005, planteamos que era necesario dar continuidad a una definición de la línea de alta velocidad, de altas prestaciones, entre Madrid y Ávila, hacerla continuar hacia Salamanca, porque de esa manera también conectábamos con Aveiro a través del eje prioritario que conecta Salamanca y Aveiro, de la Red transeuropea de transportes. Para llevar a cabo esa decisión, en el año 2007 sacamos un estudio funcional, que teníamos que llevar a cabo en dos años, en el que definiríamos las condiciones y características de ese corredor. Ese corredor posiblemente tiene sus conclusiones, tiene sus análisis y tiene sus alternativas, que oportunamente comunicaremos, pero le quiero decir una cosa y es que nosotros hemos estado invirtiendo dinero en este tiempo, modernizando las comunicaciones. Porque, si usted recuerda, nosotros hemos mejorado el trayecto con renovación de vía y actualización de catenaria entre El Escorial y Santa María de la Alameda; estamos en estos momentos en fase de ejecución de obra, con 39 millones de euros. Estamos redactando el proyecto de El Escorial a La Cañada y el proyecto de mejora del trazado entre Santa María de la Alameda y La Cañada. Es decir, digan lo que digan, nosotros estamos atendiendo a modernizar esa línea para que pueda producirse un mejor tráfico en los servicios de cercanías.

Sí es cierto que durante la ejecución de estas obras ha habido problemas y ha habido demoras y retrasos en la conexión entre Madrid y Ávila, y a veces esta hora y veintiocho minutos a la que usted se está refiriendo es un horario que tiene que ver con la ejecución de estas obras y, por lo tanto, con la minoración de la velocidad entre Ávila y Madrid. Aprovechando la existencia de ese estudio funcional, hemos hecho también otra cosa que entendíamos que era fundamental y prioritaria, ya no solo por la perspectiva de futuro de la alta velocidad, sino también en relación con el funcionamiento de los

servicios de cercanías, para compatibilizarlos con el tráfico de mercancías. Hemos lanzado el estudio informativo entre Las Matas y Villalba, estudio que está en información pública y que supone la cuadruplicación de la línea y la duplicación de la que va hacia Segovia. Lo que pretendemos con este estudio informativo es que exista mayor capacidad en la red para que se puedan prestar mejor los servicios de cercanías o los servicios ferroviarios entre Ávila y Madrid. Efectivamente, es cierto que en anteriores comparencias mías —del año pasado o de hace dos años— dije que tenía que haber un acuerdo no sé si dije con la Junta de Castilla y León o con la Comunidad de Madrid —ahora explico por qué—. Indudablemente, si la Junta de Castilla y León participa, nosotros encantados de la vida, pero el servicio de cercanías está incluido en el sistema de transportes de Madrid y, por lo tanto, cualquier ampliación del mismo tiene que hacerse a través de un estudio según lo que plantee el propio sistema de transportes de Madrid y la Junta de Castilla y León, como sucede con Guadalajara. Ese es un tema que sigue abierto y que en este momento no es de mi competencia y, por lo tanto, espero que se pueda decidir y hablar de ello en su momento, si es que al final todo el mundo estamos de acuerdo en que esos servicios pueden existir.

Si nosotros hemos lanzado el estudio informativo ya en lugar de esperar a las alternativas que tenemos para la conexión entre Ávila y la red de alta velocidad es porque sabemos la dificultad que tiene la conexión entre Villalba y Madrid. Pasamos por zonas orográficamente difíciles, por zonas urbanizadas y por zonas donde la cuadruplicación de línea va a ser bastante compleja. Por ello hemos querido anticiparnos a la presentación de las conclusiones de ese estudio funcional y a partir de ese momento empezar con ese estudio informativo, que es elemento fundamental y necesario para que el resto de las actuaciones de proyectos y de ejecución de obras se pueda producir. Esta cuadruplicación va a suponer liberar capacidad y, por lo tanto, liberar mejores surcos y producir mejores tiempos en los desplazamientos entre Ávila y Madrid, y creo que con ello iremos dando satisfacción a las necesidades que se vayan planteando en los desplazamientos que haya entre Ávila y Madrid.

Usted me ha dicho que quería compromisos, que quería fechas y datos, que es lo que siempre me plantean, para después decirnos si los hemos cumplido o no, como hicieron la otra vez, que dije que en cuatro o cinco meses podríamos tener unas conclusiones del estudio funcional y luego resultó que, como no lo hacía yo, sino quien lo tenía que hacer, que era una empresa, esos cuatro o cinco meses se convirtieron en alguno más. Por lo tanto, no pretenda que hoy le dé fechas, para que después, dentro de un tiempo, cuando no dependa de mí, me las pueda reclamar. Sí que es cierto que ese estudio funcional está finalizado y que se lo presentaremos. Ya sé que ustedes defienden su enlace con la línea de alta velocidad en Valladolid desde Ávila, pero yo pienso que a veces, cuando se toma este tipo de decisiones, se hace de

manera muy poco fiable. Le digo lo mismo que decía antes del corredor Cantábrico-Mediterráneo, de pronto, cogen el mapa, hacen una raya y dicen: por aquí. Y no se dan cuenta de que hacer eso que ustedes dicen no se puede o es muy difícil, y para hacer determinada conexión de Ávila con la línea de alta velocidad hay que atravesar LIC —que por cierto los declara la comunidad, no los declaramos nosotros—; hay que atravesar zonas protegidas —que las declara la comunidad, no las declaramos nosotros— y eso impide que en muchas ocasiones este tipo de actuaciones se lleven a cabo.

Como usted me ha planteado y me ha exigido de manera tan clara qué es lo que vamos a hacer, con independencia de decirle que la solución la tendrá en su momento, yo le reitero lo que le dije la otra vez, señoría, nosotros estamos trabajando en estos momentos en modernizar la línea desde Villalba hasta Ávila, estamos con el estudio informativo hasta Villalba, contra la cuadruplicación de la línea, para obtener más capacidad de nuestros servicios ferroviarios de cercanías, regionales y de mercancías, y estamos definiendo qué es lo que va a pasar con la conexión con la alta velocidad en Ávila, que desde luego no la queremos dejar. Y no somos nosotros quienes quitamos la posibilidad de tenerla, no se olvide. Porque ustedes nos están diciendo que nosotros no nos preocupamos por Ávila; nosotros tenemos que dar la solución a las decisiones que ustedes tomaron. Yo estoy de acuerdo en que se hiciera el túnel de Guadarrama, porque se conecta con todo el norte de España y eso beneficia a todo el norte de España, pero esa decisión tenía que haber venido acompañada por otra decisión igual de contundente y de rotunda respecto a qué pasaba con Ávila. Y a mí, sinceramente, lo que ustedes hicieron entre Ávila y la línea de Valladolid... Es una línea que trazaron para contentar a los abulenses, para contentarles, sin saber cuáles podían ser las repercusiones que existían con la definición de esa comunicación.

En definitiva, señoría, nosotros vamos a continuar con nuestro trabajo y nuestro esfuerzo para mejorar las conexiones con Ávila, estamos igual de preocupados que ustedes respecto a cómo se puede producir esa conexión, tenemos la responsabilidad de llevarlo a cabo y lo vamos a hacer. Y las conclusiones del estudio funcional, ustedes las conocerán y veremos a ver, entre las diversas alternativas que hay, cuál es la que más fácil se puede hacer, la que mejor respete las condiciones ambientales y territoriales y la que mejor facilita las conexiones de Ávila con el resto de la red ferroviaria española.

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

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Señor Morlán, hoy la sociedad abulense está pendiente de qué decía usted aquí en relación con la planificación del futuro ferroviario para Ávila, y yo lamento que no haya dicho nada nuevo de lo que ya sabemos. Y lamento que no lo haya hecho después de habérselo pedido tanto y después de haber pasado tanto

tiempo. Se ha dedicado usted a reiterar el discurso que ya viene haciendo en esta Comisión cuando le hemos preguntado sobre su preocupación por Ávila: que están estudiando, que están buscando alternativas, que no quieren hacer fondos de saco... No ha dicho absolutamente nada, ha dedicado mucho más tiempo a hablar de las cercanías de Madrid. Tiene un problema Madrid, efectivamente, con las cercanías de la zona noroeste. Está hablando incluso de los accesos a Segovia. Señor Morlán, yo le estoy preguntando por la planificación que tiene su ministerio en materia ferroviaria para Ávila. No le estoy preguntando por los problemas que pueda tener Madrid. Le estoy preguntando qué piensan hacer ustedes para mejorar la infraestructura ferroviaria con Ávila. Y no nos ha dicho absolutamente nada. Lo único que nos ha dicho está en relación con el estudio funcional que llevan desde hace cuatro años, señor Morlán, desde que sacaron a concurso el estudio funcional en el año 2006, tenían que haberlo hecho en el año 2008. ¡Cuatro años con el tema! Sin que sepamos nada. Hoy nos ha dicho algo, algo nuevo, es verdad, que tienen sus conclusiones, que tienen hechos los análisis y las alternativas que ya comunicaremos. Pero, señor Morlán, ¿cómo puede usted contestar a este diputado que tiene conclusiones, que tiene análisis, que tiene alternativas y que no me las quiere contestar hoy aquí, que es el objeto de esta pregunta? (**Varias señoras y señores diputados: Muy bien.**) Se lo tendré que preguntar al señor ministro en el próximo Pleno, en la sesión de control del Gobierno. Y le repetiré lo que le acabo de decir a usted aquí. Se lo tendré que decir, porque yo le pido a usted que nos diga cuáles son las previsiones para Ávila y ustedes se están saliendo por los cerros de Ubeda constantemente.

Nos ha dicho que nosotros queríamos pintar —o algo así— una línea de alta velocidad para Ávila que era inviable, más o menos según ha dicho usted. Se lo he dicho al comienzo de mi intervención. No sé si usted me ha entendido, ha estado atento o no. El anterior Gobierno del Partido Popular analizó el trazado que ustedes están estudiando ahora, y es un tratado muy difícil —usted lo sabe, lo acaba de decir—, muy complejo, con problemas medioambientales, zonas de especial protección de aves, orografía increíble. Es muy difícil. Ustedes están empeñados en decirnos que van a hacer por ahí las altas prestaciones, las altas velocidades, y sabe usted que es imposible. ¿Sabe lo que yo me temo, señor Morlán? Que, efectivamente, ustedes no nos dicen esas conclusiones o esas alternativas que tienen porque el estudio le dice que por ahí es inviable hacer lo que quieren hacer. Eso ya lo vimos nosotros en su momento; por eso se hizo la alternativa de conexión de Ávila con la alta velocidad. Pero es que no lo digo yo solo; ya se lo ha dicho hasta el propio ministro, el señor Blanco, al señor Herrera, presidente de la Junta de Castilla y León, en su última visita a Valladolid, que si había que retomar el anterior trazado se haría. Y eso se lo han dicho sus propios diputados en Ávila, en las reuniones habituales que tienen con usted. Y se lo están pidiendo sus propios diputados del Partido Socialista en Ávila. Por lo tanto, no es una cosa mía que

yo traiga aquí y me saque de la manga. Nosotros admitimos que ustedes pudieran cambiar esa alternativa. Ustedes dijeron: vamos a hacerlo por el trazado convencional. Bienvenido sea. Pero, señor Morlán, a fecha de hoy, después de seis años de Gobierno socialista, Ávila todavía desconoce cuál es su futuro ferroviario, y eso es lo que yo hoy le pedía con esta pregunta, le pedía un compromiso que, desgraciadamente, no voy a tener, porque usted ya ha dicho que aunque tienen las conclusiones, los análisis y las alternativas, no nos lo van a comunicar. Se lo preguntaré al señor ministro en el Pleno en el momento oportuno. (**Aplausos.-Una señora diputada: ¡Muy bien!**)

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señoría, yo lo que le he dicho —y espero haberme expresado bien— es que, por supuesto, nosotros tenemos las conclusiones. Lo que pasa es que tenemos que ver cuál es la mejor alternativa. ¿O es que no lo podemos ver, señoría? ¿O es que no tenemos la capacidad de decidir nosotros cuál de las alternativas que se han planteado y analizado del estudio funcional es la más correcta y la más adecuada? Me imagino que nos dará la opción ¿no? Déjenos que lo analicemos. Por eso he dicho que se lo diremos, pero déjenos que lo analicemos primero nosotros.

Señoría, en el año 2007 se empezó el estudio. Se licitó en el año 2006, pero se empezó en el año 2007. ¿Que llevamos unos meses de retraso? Sí, no se lo discuto. ¿Que hay una serie de alternativas? Sí, pero déjenos decidir a nosotros cuál es la alternativa que entendemos que es la más adecuada. Y estoy hablando de problemas ambientales y territoriales; no estoy hablando solamente de la conexión Madrid-Ávila por el trazado actual. Es que la conexión Madrid-Ávila con la línea de alta velocidad en esos trazados también tiene problemas de LIC. Señoría, no sé si usted lo sabe, pero sí tiene problemas de LIC. Por supuesto que entiendo que ustedes estén preocupados por cómo va a producirse la conexión de alta velocidad de Ávila con Madrid o con el resto de la red ferroviaria española. Y no me cuestione usted lo que estamos haciendo con los temas de cercanías porque estos tienen mucho que ver con los servicios a Ávila. Si usted no es capaz de entender que una cuadruplicación de la línea hasta Villalba supone que mejore la capacidad para llegar desde Ávila hasta Villalba y de Villalba a Madrid en mejores condiciones y en menores tiempos, por supuesto que sí. Los tiempos que ustedes han comentado con las transformaciones que pretendemos hacer en esa línea por supuesto que se producirán, señoría. Mire, yo le puedo aceptar lo del retraso; no se lo discuto. Lo que nosotros tenemos que hacer es ver —en función de todos los análisis territoriales, ambientales y de todo tipo que tenemos— por dónde va a suceder el tráfico ferroviario de alta

velocidad camino a Ávila o pasando por Ávila. Espero, señoría, que eso nos lo deje decidir a nosotros. Si ese estudio funcional está finalizado, déjenos analizarlo a nosotros. No sé de qué manera ven ustedes las cosas. Soy de los que creo que uno de los elementos era el antiguo trazado de ustedes, pero ese es uno de los elementos que está dentro de las conclusiones. Señoría, déjenos analizarlo. ¿Le gusta el tiempo que tenemos para hacerlo? No le gusta, por lo que estoy observando. Pero déjenos también que podamos marcar los tiempos en donde tomamos las decisiones, señoría. Mientras tanto, en lugar de reconocer que algo se está haciendo, ustedes no quieren reconocer que un estudio informativo supone empezar a trabajar en una mejora futura de la prestación de servicios, o que una modernización de la línea con el volumen de recursos que le he comentado supone también modernizar la línea y facilitar la prestación del servicio. ¿Que se podía hacer más? No se lo discuto, eso nos puede pasar en todas partes. Lo que sí le tengo que decir es que nosotros no nos hemos olvidado, ni no lo vamos a olvidar, de que hay que mejorar las relaciones ferroviarias con Ávila. Por ello, no es sencillo tomar una decisión, señoría, se lo digo en serio. Esto no es por justificar un retraso ni muchísimo menos. No es sencillo porque es de gran complejidad. No sé si usted conoce mucho el sistema ferroviario español, no tengo ni idea. No sé qué análisis hacen sobre la bondad o todos los condicionantes que tienen que ser manejados a la hora de afrontar cualquier decisión, pero no es sencillo adoptarla cuando intervienen factores que no tienen nada que ver con el funcionamiento del sistema, sino que tienen que ver con otros componentes de carácter territorial o de carácter ambiental, que son los que en estos momentos estamos analizando. En ese momento, cuando tengamos eso claro, les daremos una respuesta. No se preocupe, y espero que sea pronto.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Morlán. Con esto damos por concluida la comparecencia relativa al secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras.

Vamos a suspender la sesión durante un par de minutos para dar posteriormente la bienvenida a la secretaria de Estado de Transportes, doña Concepción Gutiérrez. **(Pausa.)**

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

— **PROYECTOS QUE SE VERÁN AFECTADOS EN SU FINANCIACIÓN PARA PODER ATENDER LOS SOBRECOSTES DE LAS OBRAS DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE «EL MUSSEL» EN GIJÓN (ASTURIAS) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/60435). (Número de expediente 181/002094.)**

— **PREVISIONES PARA ATENDER LOS SOBRECOSTES DE LAS OBRAS DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE «EL MUSSEL» EN GIJÓN (ASTURIAS) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/60434). (Número de expediente 181/002123.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión de la Comisión de Fomento dándole la bienvenida a doña Concepción Gutiérrez, secretaria de Estado de Transportes, que tiene una serie de preguntas para contestar. En primer lugar las que formula el señor Reinares. Como saben, los puntos 15.º y 16.º están acumulados por estar referidas ambas preguntas a los sobrecostes de las obras del proyecto de ampliación del puerto de El Musel, en Gijón, Asturias. Para su exposición tiene la palabra el señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Bienvenida, señora Gutiérrez. Estas son dos preguntas que no contestó el Gobierno incumpliendo el Reglamento de la Cámara y lo hizo después por escrito, cuando ya habíamos solicitado la contestación oral en esta Comisión. Para ilustrar a SS.SS. y a quienes escuchan esta sesión, voy a ponerles en situación. La Autoridad Portuaria del puerto de El Musel, en Gijón, con financiación del Gobierno de España a través de aportación de fondos de la Unión Europea, licita el concurso —entre comillas, diría yo— de las obras de ampliación del puerto. Se adjudican estas obras en 579 millones de euros. No habían transcurrido unos meses cuando, en una visita de uno de los responsables de las empresas adjudicatarias de las obras en compañía de los mandatarios socialistas asturianos, tanto del Principado como de la Autoridad Portuaria, aparece un sobrecoste de 251 millones de euros; es decir que en unos meses de ejecución de obras se descubre la existencia de un sobrecoste del 43 por ciento del presupuesto de adjudicación; de 571 millones de euros iniciales pasamos a 830 millones de euros. Casi nada, una pequeñez. Parece ser que uno de los motivos fue la aportación de la piedra para hacer los diques, que estaba previsto extraer de una cantera asturiana, según era contemplado en el pliego de condiciones de ese genuino concurso, y que como ahora no es posible hacerlo hubo que acudir a canteras lejos de la provincia con el consiguiente mayor coste, como si en Asturias no hubiese canteras. También algunos destacados y destacadas dirigentes socialistas manifestaron que las mareas y las corrientes marinas de El Musel no se habían comportado como tenían previsto los mandatarios de la Autoridad Portuaria, y también ello incrementó el coste. En un artículo que escribí en el diario *La Nueva España* el 16 de abril de 2009, inocentemente preguntaba: ¿Hubo algún cataclismo que modificara el emplazamiento de El Musel o de las canteras donde la empresa adjudicataria hizo el estudio de las obras para ofertar los 579

millones de euros? ¿Acaso se han producido corrientes marinas extrañas en la zona de El Musel? Que yo sepa no, aunque nadie me ha contestado.

Pero esto no termina aquí. Como no había dinero para financiar el sobrecoste de 251 millones de euros y parte de la obra principal estaba, como dije antes, financiada con fondos de la Unión Europea, no se les ocurre otra cosa a los socialistas de la Autoridad Portuaria que solicitar a la Unión Europea que financiase esto como una ampliación al proyecto. La Unión Europea nos dio un palo tremendo diciendo que la petición sobre la forma de contratar este sobrecoste —que fue adjudicado directamente, como es lógico, a los mismos que llevan las obras— no se ajustaba a la ley. De hecho la Unión Europea, por los datos que conocemos, parece que está analizando las posibles irregularidades que se pudieran cometer en la contratación inicial, según datos que figuran en prensa. Vaya por delante que desde el Partido Popular nunca —y lo digo bien alto, nunca— cuestionamos que las obras de la ampliación del puerto de El Musel beneficiaran a Asturias, nuestras críticas siempre fueron a la chapuza de la contratación y a la imagen que España y los españoles hemos dado ante la Unión Europea tratando de engañarlos para conseguir la financiación. Repito, nuestra crítica siempre fue a las formas y nunca al fondo.

Hoy tenemos unas obras adjudicadas en 579 millones de euros que con el sobrecoste de 251 millones, como dije antes, se van a 830 millones de euros, con una contratación en mi opinión poco clara y con unos sobrecostes en mi opinión presuntamente escandalosos y que tendremos que pagar los asturianos. Mi compañera en el Congreso de los Diputados, Pilar Fernández Pardo, ya pidió en su momento en esta Cámara responsabilidades al señor Blanco, ministro de Fomento, quien en su día dijo sobre los costes: Se debe hacer examen de conciencia sobre los sobrecostes por parte de los responsables de la Autoridad Portuaria y si hubo o no mala previsión. No pasó de ahí. Pues parece ser que el examen de conciencia no se hizo, no hicieron caso al señor Blanco. Yo me pregunto sobre este tema: ¿sería bueno que la fiscalía investigara este expediente en profundidad, no debajo del agua de El Musel, no, en superficie?

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar tiene la palabra doña Concepción Gutiérrez.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): Yo he venido a contestar dos preguntas que usted no ha formulado y que no tienen nada que ver con la exposición que ha hecho. Eso es lo primero que quería decir. Si usted ve cualquier tipo de irregularidad, como sabe, nuestro ordenamiento jurídico le ampara para que vaya al primer juzgado de guardia que estime oportuno para poner de manifiesto cualquier irregularidad que usted sospeche.

Todo el procedimiento de adjudicación y realización de la obra ha sido ampliamente debatido en el ámbito del Parlamento asturiano, como no podía ser de otra manera, dado que las decisiones competen fundamentalmente a la Autoridad Portuaria de acuerdo con nuestro ordenamiento jurídico, por cierto, Ley de Puertos del año 1997 acordada por el Partido Popular en la que daban esa competencia al ámbito de la comunidad autónoma. Por tanto, yo voy a contestar a lo que usted ha preguntado, no sin antes recordarle que todo el trámite del expediente se rige por la Ley de Contratos del Estado, y la legalidad hay que mirarla en aplicación de dicha ley. Lo mismo digo para el tipo de modificado. Usted ha hecho referencia a la causa básica de desvío presupuestario y la necesidad del modificado correspondiente que, como sabe, prevé la legislación española. Distinto es que desde la Unión Europea se cuestione la legislación española, pero eso es todos los días con respecto a las legislaciones de todos los países de la Unión Europea.

Centrándome en la pregunta que usted hace, que es exactamente cómo tiene previsto el Gobierno atender los sobrecostes de las obras del proyecto de ampliación del puerto de El Musel de Gijón y qué proyectos se verán afectados por su financiación, usted no quiere reconocer que ya se ha alcanzado un acuerdo, que ya hay un compromiso para la asunción del mismo y que supone un acuerdo específico para abordar el tema de la financiación en unos términos que yo entiendo bastante beneficiosos no solamente para el Estado, sino también para el puerto de Gijón. Este acuerdo, que parte de un acuerdo de bases celebrado el día 1 de febrero, se concreta en un acuerdo a tres bandas entre la Autoridad Portuaria, Puertos del Estado y el propio Ministerio de Fomento. Por el mismo, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Gijón han fijado un contrato de crédito por el que se concede un crédito por un importe de 215 millones de euros destinados a financiar el proyecto modificado de la ampliación del puerto de Gijón. El plazo por el que se concede este crédito es de 37 años con siete años de disposición y un periodo de amortización de 30 y permite a Puertos del Estado hacer frente a este crédito mediante una aportación patrimonial a dicho organismo de 215 millones en el capítulo 8, que usted conoce, en sucesivas anualidades hasta el año 2015. Puertos del Estado reintegrará dicha cantidad al Ministerio de Fomento en la medida en que la Autoridad Portuaria vaya satisfaciendo la cuota de amortización establecida. Además, se ha establecido un acuerdo entre Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Gijón sobre la normalización financiera, que vienen a ser los compromisos que asume la Autoridad Portuaria en relación con el cumplimiento de unas cláusulas para que lleve a buen puerto —nunca mejor dicho— este compromiso del Estado con el puerto de Gijón. Por tanto, y contestando también puntualmente a las preguntas que usted formula, el mecanismo de financiación acordado se basa en unos criterios de rentabilidad económica, en un interés específico de la importancia que tiene el puerto de Gijón,

como usted mismo ha resaltado —cosa que me parece que es importante resaltar— y en ese mecanismo de compromiso y de devolución. Por tanto, no afecta a otros proyectos de inversión que pueda tener comprometidos el Estado que, como sabe, vienen reflejados en el capítulo 6 y 7 de los presupuestos, y esta previsión de financiación está en el capítulo 8.

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

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Señora Gutiérrez, cuando yo hice estas preguntas no estaba resuelto todavía el tema del préstamo. Ha de reconocer que yo hice estas preguntas por escrito, no se me contestaron, después sí, pero no estaba resuelto el problema. La rentabilidad económica hay que buscarla; pero creo que también el Gobierno de España tiene que estudiar y analizar, y no mirar para otro lado, lo que pasó en El Musel, que es que llegaron allí y vieron como un cubo de basura que olía mal, dieron media vuelta y dijeron hay que tatarlo. Esa es la realidad. En cuanto a la rentabilidad económica, al final ¿quién va a pagar estos sobrecostes? ¿Por qué no entraron ustedes a analizar los sobrecostes? ¿Acaso el Gobierno de España no va a tener que poner dinero de las arcas del Estado para estos 251 millones de euros? ¿Quién va a pagar todo esto? Si los vamos a pagar todos. ¿Vamos a subir después las tarifas del puerto para luego no ser competitivos? Porque todo esto hay que pagarlo.

Llevamos hace tiempo denunciando esta situación y ustedes han resuelto el tema de la financiación, pero no han entrado en el fondo. Y como no han entrado en el fondo es por lo que quiero yo ponerlo también aquí de manifiesto. No sé si le corresponde a usted. Seguramente no, pero quiero ponerlo de manifiesto porque es dinero público y entiendo que ese dinero público debe de tener un filtro mucho más importante.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, tiene la palabra la señora secretaria de Estado de Transporte.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): Efectivamente, estas preguntas son consecuencia de unas preguntas formuladas por escrito, que se contestaron por escrito y que finalmente se formulan orales en Comisión como establece el Reglamento. Por tanto, en la parte que me corresponde de retraso en la respuesta, pido disculpas. Pero lo que yo querría resaltar es que se ha llegado a un buen acuerdo para la solución de un problema de financiación de un gran proyecto, como usted mismo dice, con un mecanismo de financiación crediticia, insisto. Eso quiere decir que se articula un préstamo que hay que devolver. No es un dinero a fondo perdido que tengamos que pagar todos. Es un préstamo que se articula sobre la base de un estudio económico financiero, de una rentabilidad en cuanto a la inversión y, por tanto, en cuanto a la devolución.

Comprendo que usted hoy, que debería de venir aquí a alegrarse de que se haya encontrado una solución porque supone la viabilidad del futuro del puerto de Gijón, dado que en estos momentos hay una estrategia del Partido Popular del no y de cuanto peor, mejor, usted no pueda reconocerlo. Pero yo le animo a que se una al Gobierno, se una al Principado de Asturias y contribuya a que este gran puerto sea lo que todos queremos, un puerto de interés general, un puerto estratégico y podamos avanzar, dado que hemos encontrado una fórmula que es crediticia, que apuesta por esa rentabilidad, y estoy segura de que cuando esté en funcionamiento todos queremos ser partícipes de ese éxito.

DEL DIPUTADO DON JAIME REINARES FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE RAZONES QUE IMPIDEN LA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL DISPOSITIVO DE APROXIMACIÓN A PISTA ILS EN EL AEROPUERTO DE ASTURIAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/060436.). (Número de expediente 181/002095.)

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la siguiente pregunta, punto 17.º, que también formulará el señor Reinares a la secretaria de Estado de Transportes, sobre las razones que impiden la puesta en funcionamiento del dispositivo de aproximación a pista ILS en el aeropuerto de Asturias.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: El aeropuerto de Asturias es, efectivamente, un aeropuerto que tiene dificultades para el aterrizaje cuando las continuas y permanentes nieblas, sobre todo en la época de primavera, se hacen presentes en esa zona. No voy a entrar en las condiciones técnicas que se precisan para atenuar este problema, pero sí quiero que se analicen las decisiones políticas que el Gobierno, y en este caso AENA, deben contemplar para que el aeropuerto deje de ser, permítame la expresión, una verdadera ratonera a veces para los usuarios.

Son frecuentes y muchas las ocasiones —y usted lo sabe, señora Gutiérrez— en las que en el aeropuerto de Asturias se originan suspensiones de aterrizajes como consecuencia de la niebla. El Partido Popular estableció y puso en marcha en el año 2003 el sistema de aterrizaje instrumental ILS, categorías II y III, en el aeropuerto, sistema de aproximación instrumental que deben seguir las aeronaves para las maniobras de aproximación y posterior aterrizaje. Hubo problemas, todos lo sabemos, pero usted sabe que esos problemas podían y pueden ser solventados con otro tipo de actuaciones si hay voluntad política para resolverlos. La orografía del terreno, cuando se accede al aterrizaje desde el interior en momentos de niebla, precisa que se acometan actuaciones como la de ampliar el campo de las balizas de la cabecera de la pista.

Esto se conoce, porque así lo han manifestado todos los comandantes de todas las líneas aéreas que operan en el aeropuerto de Asturias, y podrían —y digo que podrían pues no soy un experto, pero ellos sí— solucionarlo estableciendo a pleno rendimiento el ILS en la categoría III y así no tener estos problemas. Esto es lo que le pedimos al Gobierno: voluntad política y decisión para efectuar la inversión necesaria que permita a los pilotos tener la seguridad de poder aterrizar con todas las garantías utilizando el ILS categoría III.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar tiene la palabra la señora secretaria de Estado de Transportes.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): Señoría, empiezo por donde usted ha terminado: con toda la seguridad. Eso corresponde valorarlo a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, como sabe.

Usted formula esta pregunta en el mes de octubre y quiero decirle que con anterioridad, en el mes de septiembre, la empresa AENA ya había hecho una solicitud con el conjunto de mejoras que se han establecido para poder tener la categoría III. Estamos pendientes de que la agencia de seguridad lo valore en todos sus extremos. Pero, efectivamente, como usted dice, fue en noviembre de 2003 cuando entró en servicio el equipamiento ILS, categorías II o III, del aeropuerto de Asturias, junto con la definición de las maniobras de aproximación instrumental que deben seguir las aeronaves, así como los mínimos de operación establecidos para cada categoría. Eso lo ha citado usted en su pregunta y sabe exactamente qué ocurrió después. Lo que ocurrió después es que se plantearon una serie de problemas por parte del colegio de pilotos, por parte de las compañías, y eso determinó a la Dirección General de Aviación Civil, dadas las dificultades en la maniobra de aterrizaje precisamente por la orografía del aeropuerto, a evitar lo que era el aterrizaje en piloto automático integral y, por tanto, determinar la categoría II, que era la que ofrecía mayor garantía.

Desde aquella fecha —eso ocurrió en 2006, como usted sabe— hasta la actualidad se ha instalado en el aeropuerto de Asturias una nueva radiobaliza que permite mejorar los mínimos de operación de esta categoría y además existe un proceso continuo para la mejora de la seguridad y la utilización de esta tecnología. Todo ello se está haciendo con un trabajo comprometido por AENA, la Dirección General de Aviación Civil, así como el propio Copac, las compañías aéreas, intentando una permanente actualización de estudios y adaptación a las tecnologías más avanzadas en cada momento. Por esa razón, como le he dicho al principio de mi respuesta, existe en estos momentos un proceso iniciado con todas las mejoras incorporadas para que la Agencia Estatal de Seguridad pueda determinar en qué condiciones puede utilizarse o en qué categoría correspondería comunicar al aeropuerto de Asturias.

El señor **PRESIDENTE**: Para la réplica tiene la palabra el señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Perdone, señora Gutiérrez, no es correcto lo que usted dice. Mi pregunta es de mayo de 2009. En septiembre se transforma en pregunta oral porque no se había contestado y la respuesta de ustedes se produce en octubre de 2009.

Señora Gutiérrez, le decía antes que yo no iba a entrar en los temas técnicos. A mí me corresponde la parte política y esa parte política es la de exigir que como digan los técnicos se eviten estas continuas cancelaciones en el aeropuerto de Asturias. Usted conoce también la demanda que existe por parte del Gobierno, y en el Gobierno lo saben, en cuanto a la formación del personal que el Gobierno debe liderar para así cumplir también la total seguridad de los viajeros, los protocolos necesarios para aterrizar con la implantación del ILS en categoría III.

Todos sabemos que la niebla es un fenómeno natural y no solo se produce en Asturias, hay decenas y decenas de aeropuertos en todo el mundo y ahí tenemos Londres con el problema solucionado. ¿Por qué no se soluciona en España? Tengo que decirlo otra vez y lo he repetido varias veces aquí hoy, creo que no hay voluntad política del Gobierno, del señor Zapatero, para solventar este problema.

Le voy a dar a título de ejemplo las incidencias y cancelaciones que por estos motivos hemos tenido en el aeropuerto de Asturias. En el año 2003, 152; en 2004, 47; en 2005, 30; en 2006, 80; en 2007, 123 y 2008, 28. No tengo los datos de 2009, pero por las informaciones de prensa que fui recopilando son más de 80 y calculo que estas cancelaciones han afectado a más de 75.000 personas. Le pido, señora Gutiérrez, que dentro de sus posibilidades tome cartas en el asunto y resuelvan este problema que tenemos en Asturias, pues el aeropuerto para nosotros es un elemento de dinamización económica de nuestra región. Se lo pido por favor.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar réplica a su planteamiento tiene la palabra la señora secretaria de Estado de Transportes.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): Señoría, si me habla de voluntad política, ¿cómo le voy a negar yo la voluntad política al señor Cascos, asturiano de pro, de establecer un mecanismo en el año 2003 contra todos los intereses de Asturias? Es que no me cabe en la cabeza eso. **(El señor Reinares Fernández: Llevan seis años gobernando.)** No, es que es cuando se establece y es cuando se pone en marcha. Es cuando se pone en marcha. Me compara Asturias con Londres. Vea la orografía de Londres y vea la orografía de Asturias. Tiene la respuesta directa, señoría. Cuando hay un problema técnico hay que abordarlo desde la tecnología, desde la capacidad de las compañías, porque, como usted muy bien sabe, no solamente se trata de los dispositivos técnicos que

tenga un aeropuerto, sino también la formación de las tripulaciones, la voluntad de las compañías, es decir, son toda una serie de elementos que usted conoce perfectamente y que son los que tratamos precisamente de abordar. Por tanto, termino como empecé. No hay un problema de voluntad política, todo lo contrario. Tenemos muchísimo interés en que todas las instalaciones e infraestructuras técnicas que están ubicadas en el aeropuerto puedan ser utilizadas de la mejor forma posible por todas las compañías que utilizan ese aeropuerto, pero, desde luego, hay que hacerlo con todos los requisitos y exigencias de seguridad y este va a ser el empeño en el que yo me voy a comprometer en este Parlamento.

El señor **PRESIDENTE**: Para concluir la parte primera de la Comisión de Fomento del día de hoy vamos a dar la palabra a doña María Begoña Chacón. ¿Es quien va a formular la pregunta número 18 en representación del Grupo Popular?

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Está retirada.

El señor **PRESIDENTE**: Está retirada. No se había comunicado esto a la Mesa. Por tanto, habiéndose retirado esta pregunta, damos las gracias a la secretaria de Estado de Transportes por su comparecencia y hacemos un alto de unos minutos para empezar con el dictamen del proyecto de ley por la que se modifica la Ley de Navegación Aérea, comunicándoles, señorías, que aproximadamente en el plazo de quince o veinte minutos —no más— estaríamos en disposición de votar. Por tanto, los portavoces de cada grupo parlamentario, a efectos de que los miembros de la Comisión estén preparados a partir de las doce y media, vayan trasladando estas indicaciones. Vamos a despedir en todo caso a la secretaria de Estado, reiterándole las gracias en nombre de la Mesa, Comisión y portavoces. **(Pausa.)**

RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR LA SIGUIENTE INICIATIVA LEGISLATIVA:

— PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 48/1960, DE 21 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN AÉREA. (Número de expediente 121/000054.)

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar el siguiente punto del orden del día, que es la ratificación de la ponencia para informar sobre el proyecto de ley por el que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea. Quiero recordarles que la ponencia está integrada por los diputados don Rafael Simancas, doña Dolors Puig y don Vicente Guillén, del Grupo Socialista; don Andrés José Ayala y doña Concepción de Sant Ana Fernández, del Grupo Popular; don Pere Macias, de Convergència i Unió; don José Ramón Beloki, del PNV; don Gaspar Llamazares, del

Grupo de Izquierda Unida, y el señor Jorquera del Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego. ¿Se da por ratificada la ponencia? **(Asentimiento.)** Se considera ratificada.

APROBACIÓN CON COMPETENCIA LEGISLATIVA PLENA, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA SOBRE:

— PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 48/1960, DE 21 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN AÉREA. (Número de expediente 121/000054.)

El señor **PRESIDENTE**: A continuación vamos a pasar a emitir el dictamen sobre el informe elaborado por la ponencia referido al proyecto de ley de Navegación Aérea. Si les parece, vamos a hacer un único turno de intervenciones sobre el conjunto del informe, que cada grupo administrará como considere oportuno. Si en algún grupo tiene intención de intervenir más de un portavoz que lo comunique a la Mesa. A continuación de las intervenciones de cada grupo se procederá a la votación. Por tanto, reitero lo que he manifestado anteriormente, en unos quince o veinte minutos podríamos estar en disposición de votar las enmiendas que queden vivas.

En primer lugar, porque así lo ha pedido ya que tiene que estar en varias comisiones simultáneamente, tiene la palabra el señor Tardà.

El señor **TARDÀ I COMA**: Agradezco a los grupos parlamentarios que nos hayan permitido intervenir en primer lugar y además lo haré muy brevemente porque, como ha dicho el presidente, coinciden distintas comisiones a una misma hora, por lo que me limitaré a explicitar algunos puntos tanto de la posición de Esquerra Republicana como de Izquierda Unida.

Como quiera que el ponente es el compañero don Gaspar Llamazares, permítanme que empiece por exponer la posición de Izquierda Unida, que mantiene vivas las enmiendas números 27, 29 y 30. El resto de las enmiendas las ha retirado y han sido transaccionadas —y supongo que durante la intervención del diputado señor Simancas se conocerán sus términos— las enmiendas números 21, 22 y 26, con lo cual los objetivos que perseguía Izquierda Unida se han visto parcialmente culminados, el reconocimiento de los transeúntes trabajadores y usuarios de servicios de un lugar en concreto como objeto también de derecho; las reparaciones que tuvieren derecho a reclamar los municipios en donde se superaran niveles de contaminación acústica en los exteriores, así como una última aportación muy interesante relacionada con la capacidad de presencia de ayuntamientos en la Comisión mixta, que se refiere a aquellos ayuntamientos que atendiendo a un tema de debate singular que les afectara, pudieran, aun cuando no formaran parte de la Comisión mixta, participar en la reunión, aunque no tuvieran capacidad de

voto. Estos son los contenidos de las tres enmiendas transaccionadas de Izquierda Unida, las números 21, 22, y 26. Las enmiendas 27, 29 y 30 siguen vivas.

Respecto de Esquerra Republicana, no voy a repetir los argumentos que nos llevaron a presentar una enmienda a la totalidad porque en su momento los hicimos explícitos. Asimismo, en el momento en que se debatió la enmienda a la totalidad, anunciamos que estábamos negociando con el Grupo Socialista los contenidos de nuestras enmiendas. Las negociaciones fueron por buen camino y hemos visto transaccionadas algunas de las enmiendas de Esquerra Republicana, razón por la cual, podemos decir —además de felicitar la buena disposición que ha tenido siempre el diputado señor Simancas en aras de llevar a buen puerto la negociación— que nos sentimos relativamente satisfechos, pero satisfechos, de lo que se ha conseguido. Quisiera destacar la creación de la Comisión mixta, que estará constituida por organismos estatales, pero también por entidades y organismos de carácter autonómico, donde tienen cabida los ayuntamientos y donde las decisiones deberán tomarse por consenso más allá de otras garantías, que también quedan reflejadas en el contenido de lo pactado y que auguran que será una Comisión que deberá velar y deberá emitir informes preceptivos. Por tanto, creo que nos hemos dotado del instrumento necesario a fin y efecto de poder resolver las cuestiones que se planteen en un futuro inmediato. El haber introducido no solamente la variable de la normativa estatal, sino también la normativa autonómica que se debe aplicar en cada uno de los aeropuertos, refuerza las potencialidades de esta Comisión mixta. Por tanto, lo alcanzado es sustancial y esperamos que con la lealtad de todas las instituciones nos permita poder avanzar sin demasiados problemas, por lo que de alguna manera alcanzamos un cierto éxito después de mucho años de luchas de los vecinos y también de los ayuntamientos en pro de la calidad de vida de sus ciudadanos, de aquellos ciudadanos que viven en los entornos de los aeropuertos. Este Parlamento y este grupo parlamentario, no de forma exclusiva, pero sí de forma significativa, ha trasladado a esta Comisión en repetidas ocasiones desde el año 2004 distintas iniciativas en ese sentido y de ello se desprende que estemos relativamente satisfechos de la aprobación de esta ley.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, para fijar su posición tiene la palabra el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS:** Voy a procurar ser lo más breve posible. Como expusimos en el debate a la totalidad de este proyecto de ley, nuestra posición de inicio era enormemente crítica porque entendíamos que en su redacción inicial se rompía el equilibrio necesario entre el desarrollo de los aeropuertos y su conciliación con la calidad de vida de los ciudadanos y además se introducían elementos, desde nuestro punto de vista, de discutible constitucionalidad: elementos de desprotección de derechos fundamentales, se establecía un régimen transitorio que significaría una suspensión temporal de

los derechos, se introducían elementos de retroactividad que afectaban a derechos reconocidos, se habilitaba al gestor aeroportuario para definir de forma unilateral los objetivos de calidad acústica sin contar con comunidades autónomas ni establecer mecanismos para la participación de los municipios y vecinos afectados, se soslayaban las competencias autonómicas; creemos que había un fin indisimulado que informaba todo este proyecto de ley, que era soslayar los efectos de un auto judicial por todos conocido. Creemos que en el proceso de negociación de las distintas enmiendas estos aspectos que motivaban nuestra posición crítica han conseguido superarse. Nos sentimos satisfechos —aunque la satisfacción, como es lógico, nunca es total— de las transacciones a las que se ha llegado en la reunión de la ponencia, ya que, desde nuestro punto de vista, aseguran el respeto a la normativa autonómica, establecen mecanismos de participación efectiva de las comunidades autónomas y también de consulta a los municipios y vecinos afectados; se introducen elementos importantes, como que los objetivos de calidad acústica no deben afectar única y exclusivamente al interior de las edificaciones, sino también al exterior y, por lo tanto, también hay que adoptar medidas correctoras o compensatorias para asegurar que estos objetivos afecten al exterior de las edificaciones; además, se eliminan los elementos que desde nuestro punto de vista ofrecían mas dudas de constitucionalidad, como la suspensión temporal de derechos y los elementos de retroactividad en lo que afectaba a derechos reconocidos. También quiero manifestar nuestro reconocimiento a la labor del portavoz del Grupo Socialista, don Rafael Simancas, en cuanto a su disposición al diálogo para llegar a un entendimiento con los grupos que partíamos de una posición muy crítica y corregir aquellos aspectos del proyecto de ley que desde nuestro punto de vista eran criticables. Nos sentimos, insisto, satisfechos con las transacciones a las que se ha llegado y, en coherencia, el Bloque Nacionalista Galego va a votar a favor de todas estas propuestas de transacción. Aunque nos parecen muy razonables las tres enmiendas que mantiene vivas Izquierda Unida, todo acuerdo o todo pacto también conlleva compromisos de renuncia a las posiciones originales que se mantenían y, por lo tanto, el Bloque Nacionalista Galego se abstendrá en la votación de estas enmiendas que siguen vivas.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, tiene la palabra el señor Beloki, por el Partido Nacionalista Vasco.

El señor **BELOKI GUERRA:** Desearía iniciar mi intervención reconociendo que en el momento en que este grupo, y yo en su nombre, recibió el proyecto de ley del ministerio, dicho proyecto de ley me resultó simplemente incomprensible, no lo entendía. Tras notables esfuerzos buscando información y haciéndome con referencias de dónde venía, adónde quería ir y cuál era el texto que se redactaba, concluí que esta ley, de incomprensible para

mí, pasaba a ser seguramente innecesaria, siempre que se hubieran cumplido las leyes existentes en este ámbito con diligencia por parte de todos y de forma breve. Ese ha sido el esquema en el que mi grupo ha trabajado con ese trasfondo. El Gobierno y todos los grupos parlamentarios deseaban que este proyecto de ley saliera adelante, y hemos hecho esfuerzos para ver si efectivamente terminábamos con un texto acordado; afortunadamente, todos hemos hecho esos esfuerzos para que así haya sido. Quiero agradecer sinceramente a todos los grupos parlamentarios y, evidentemente, en primer lugar, al representante del Grupo Socialista, el esfuerzo de ponernos de acuerdo. Quiero creer que además de ese esfuerzo, que en sí mismo es saludable y plausible, también hemos conseguido aclarar, clarificar algo. Quisiera creerlo, pero tampoco tengo dudas para poder afirmar que todavía habría mucho margen para la clarificación en este proyecto de ley tan corto. Es decir, todas las cosas son siempre mejorables y esta lo es notablemente mejorable. En la raíz de los problemas a los que aludo de este proyecto de ley está que estamos ante una actuación excesivamente reactiva, un punto a bote pronto improvisada; y la necesidad de hacer algo para supuestamente resolver un problema sin que se haya diagnosticado de verdad dónde se había originado este problema. Al final, en todo caso, se trataba de modificar un determinado artículo de una determinada ley y se ha articulado una cosa que puede entenderse como razonable. Pero como he dicho en alguna otra ocasión y quisiera que también constara en el «Diario de Sesiones» ahora, creo que no estamos en el problema de una ley sino en el problema de cómo se cumplen las leyes, de si se cumplen y cómo se cumplen las leyes. Dicho de otra forma, hecha esta ley podemos vernos nuevamente con los mismos problemas que supuestamente habíamos intentado resolver si efectivamente los distintos agentes que están obligados al cumplimiento de esta ley no lo hacen con mucha mayor diligencia que lo han hecho en el pasado; y me refiero a AENA, también a AESA en sus funciones y también a la dirección general. Porque si algo ha quedado claro es que en un entorno aeroportuario siempre existirá confrontación de intereses diversos, entre los vecinos que viven ahí, entre los ayuntamientos que están intentando hacer su urbanización y desarrollar sus ciudades y entre el propio aeropuerto, siempre habrá contraposición de intereses que no se resuelven con una ley porque son de un punto de equilibrio difícil, en un marco legal, pero en el que hace falta poner muchas horas, mucha disposición, muchas ganas de llegar a un acuerdo, que ha faltado hasta ahora. En todo caso, debo reconocer que en el texto que finalmente hemos acordado se produce una especie de reconocimiento explícito de cosas que ya estaban reconocidas, por ejemplo el reconocimiento de los ayuntamientos o el reconocimiento de los ciudadanos, con quienes hay que entenderse a la hora de establecer las servidumbres o a la hora de hacer los planes de acción. Eso es albarda sobre albarda si se quiere, pero bien está si con eso se llega a la conciencia de los agentes que están implicados en la gestión de estos temas de que efectiva-

mente existen unos ayuntamientos además de una autoridad aeroportuaria, de que existen unos ciudadanos que en unos casos están viviendo ahí antes de que el aeropuerto haya sido diseñado, y que todo debe ser tenido en cuenta a tiempo y en su momento y no tarde y mal, que es lo que en este momento estamos intentando resolver.

Afortunadamente, a través de las transacciones, también hemos llegado a establecer un cierto adelantamiento, es decir, algo así como: vamos a ser más diligentes en el cumplimiento de las leyes que ya teníamos, por ejemplo la Ley del Ruido, y hay unos planes de acción que se adelantan. Bueno, pues bienvenido sea, si es que efectivamente con esta iniciativa legal lo que hacemos es leernos las leyes que antes teníamos, darnos cuenta de que estábamos cumpliendo mal, decir cuáles son los agentes que tienen que cumplir esta ley y en qué términos y además nos disponemos a cumplirlas de forma más diligente que en el pasado. Se podrían citar muchos textos de la ley que hablan de que esto es lo que estamos haciendo, pero seguramente uno de los más paradigmáticos es la disposición adicional nueva, donde se dice que las administraciones autonómicas y locales deberán tener en cuenta las servidumbres acústicas, los planes de acción, los planes directores y los planes o programas de expansión o ampliación aeroportuarios para adaptar sus ordenamientos urbanísticos, a fin de no generar lesiones o perjuicios a los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes. Esto es una especie de principio general que ya estaba en la legislación anterior, por supuesto, es de una obviedad palmaria. Pero también ha tenido que añadirse: A tal efecto, el gestor aeroportuario asegurará el cumplimiento de los plazos establecidos en la normativa a aplicar. Es decir, cumplirá las leyes y cumplirá en plazo, que es la única forma de cumplir, porque lo que no se cumple en plazo se incumple, simplemente. De forma que, insisto, creo que es lo más importante que hacemos y si de aquí se derivara que efectivamente las leyes que ya estaban en vigor, y con lo que hayamos podido aclarar en esta modificación legal, se van a cumplir en adelante, lo que fue incomprendible en un momento, lo que estimé innecesario, puede convertirse en útil; y con esos votos porque sea una ley útil es con lo que termino mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra en nombre del Grupo Convergència i Unió don Pere Macias.

El señor **MACIAS IARAU**: Nuestro grupo, como es bien sabido, ha participado también de forma activa en las transacciones para transformar este proyecto de ley en un texto que sea plenamente respetuoso con nuestro ordenamiento jurídico. Siendo conscientes de esta labor que se ha realizado por parte del Parlamento, vamos a dar apoyo al conjunto de transacciones. Para nosotros este proceso no ha sido sencillo. Comprendemos los motivos que han llevado al ministerio a promover esta modificación legal. También creemos que por parte del

ministerio y por parte de todos los grupos se ha comprendido que hay que ajustar plenamente a derecho cualquier modificación legal, por más que haya urgencias del tipo que sean. Nuestro grupo ha recabado información de los ayuntamientos y asociaciones afectadas para ver cómo podíamos proceder en este proceso. Lógicamente, cuando no vimos claro el proceso presentamos una enmienda a la totalidad, que posteriormente fue retirada porque se llegó a unas transacciones y hemos seguido este proceso de diálogo hasta el final. Me imagino que, como los demás portavoces, estos días habrán recibido, por parte de alguna asociación, la petición de que se fuera más allá introduciendo nuevas modificaciones. Nosotros hemos analizado todo con atención, como hemos hecho a lo largo de todo el proceso, y creemos que con el texto que se aprobó en ponencia se pueden dar por resueltas las cuestiones que se nos solicitaban, incluso una que hacía una explícita mención a que se respetaran las sentencias vigentes. Nosotros creemos que en ninguna ley hay que decir que se respeten las sentencias vigentes porque nos parece absolutamente sobrero y, además, nos parece una falta incluso de atención a la propia división de poderes. El Gobierno sabe que tiene que respetar las leyes y los tribunales son quienes tienen que ejecutar su función de arbitraje. Por lo tanto, nos parece que el proceso ha sido positivo.

Con relación a una enmienda transaccional que ha sido presentada por el señor Tardà, vamos a darle nuestro apoyo. Hemos hablado con los dos proponentes de la transacción y hemos sugerido —creo que lo van a aceptar; el señor Tardà ya lo ha comunicado y luego el señor Simancas dirá lo que crea conveniente— unas pequeñas modificaciones que pueden mejorar la redacción y el propio sentido de la misma. Con relación al artículo 4 en su apartado a) en la penúltima línea se dice: sin perjuicio de los derechos de los afectados. Yo creo que: es sin perjuicio del derecho. Por lo tanto, la primera propuesta sería modificar los derechos por el derecho, porque hablamos de un derecho que es a denunciar. Posteriormente, donde dice: que se produzcan, yo creo que es más correcto decir que pudieran producirse o que se pudieran producir, ya que me parece más respetuoso con el tono. Asimismo, creemos que además del derecho a denunciar hay también el derecho —y esta es la adenda que proponemos— a recabar su subsanación. Es decir, no solo les damos el derecho al pataleo, sino a recabar que se solucionen las cuestiones pendientes. Por lo tanto, sugerimos que para perfeccionar esta transacción se introduzcan estas tres pequeñas cuestiones de estilo —y no de estilo— porque, en cualquier caso —y así se lo he comunicado y creo que los dos proponentes de esta transaccional podrán suscribirlo—, lo que nuestro grupo intenta es perfeccionar el conjunto de las enmiendas. Finalmente, una de nuestras últimas enmiendas que quedaban vivas y fue transaccionada también en la ponencia, para nosotros tiene una importancia notable. La disposición final primera, título competencial, decía: La presente ley se dicta al amparo de las competencias atribuidas con carácter exclusivo al

Estado en el artículo 149.1.20.^a, y nosotros proponíamos su sustitución por el artículo 149.1.23.^a Esto tenía un sentido por cuanto la 20.^a se refiere a la navegación aérea y la 23.^a a las competencias ambientales, que para nosotros justifican la protección de los derechos de los ciudadanos, y a esto hemos estado aquí apelando en todas las intervenciones. Además, el artículo 149.1 en su apartado 23.^a apela en el marco también de las competencias compartidas con las comunidades autónomas, que nos parece que es otra de las cuestiones que también cabía plantear. Esto se transaccionó también en la ponencia. Nos parece satisfactorio y correcto tal como ha quedado con la apelación a las dos disposiciones. En este sentido, nuestro grupo va a darle su apoyo y no va a apoyar las pocas enmiendas vivas, creo que van a quedar dos o tres, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Simplemente quiero manifestar que se ha producido un trabajo satisfactorio donde nuestro grupo, como siempre, ha intentado hacer lo que siempre hacemos, que es intentar dialogar al máximo con los ciudadanos a través tanto de sus representantes institucionales en los ayuntamientos como a través de las propias entidades vecinales, plataformas de defensa, etcétera. Esta contribución que ha podido hacer *Convergència i Unió* se debe, en definitiva, a las aportaciones y al trabajo legítimo y constitucionalmente protegido de los ciudadanos de hacerse oír ante sus representantes reclamando sus legítimos derechos. Este ha sido un procedimiento satisfactorio, por cuanto estas demandas que hemos podido trasladar han podido contar con un amplio consenso por parte de todos los grupos.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, no por que esta ley se esté debatiendo en la Comisión de Fomento con competencia legislativa plena deja de ser una ley importante. Entendemos que se trata de una ley importante porque trata de conciliar los derechos legítimos de los ciudadanos y el interés general, concretamente la eficiencia y el funcionamiento de las infraestructuras, en este caso, las aeroportuarias de nuestro país, no solamente la relativa a Barajas sino la de todos los aeropuertos. También es verdad que esta ley se ha suscitado en torno a una sentencia que hay que cumplir, una sentencia que reconoce la lesión de unos derechos a unos ciudadanos concretos y que ciertamente parece que se produce —volvemos a repetir lo que ya dijimos en su momento porque nos parece esencial también la diferencia que tiene que haber aquí entre legislación en el Congreso y el control también de la actuación de la Administración— por cierta dejadez y desidia por parte de AENA en el cumplimiento de alguna de sus obligaciones y concretamente en una sentencia. Por tanto, queremos sustraernos de las dos cuestiones. Queremos sustraer el debate legislativo de lo que es el control parlamentario de la acción del Gobierno,

pero significando ambas situaciones. Por tanto, ahora haremos referencia al texto de la ley y concretamente el texto de la ponencia.

Verdaderamente, lo han dicho otros representantes de grupos parlamentarios, el texto que trajo el Gobierno era mejorable y creemos que esa mejora se ha conseguido dentro del trabajo de la ponencia. Quiero agradecer, como han hecho otros portavoces, el planteamiento del portavoz del Grupo Socialista, pero también hay que agradecer el planteamiento de todos los ponentes en general, que hemos acudido a esta ponencia con un afán clarísimamente constructivo en los intereses que estábamos defendiendo y valorando en ese momento. El Grupo Parlamentario Popular ha visto que todas sus enmiendas —de una manera o de otra, con mayor o menor literalidad— se han visto recogidas. Por tanto, las inquietudes que nosotros habíamos tenido con el texto del Gobierno se han visto solventadas y no tenemos ninguna dificultad en votar —tal como hicimos en la ponencia— la aprobación de esta ley, porque entendemos que se han producido mejoras muy importantes en el texto; se ha potenciado claramente la coordinación y la sintonía que tiene que haber para esa doble función de conciliar los derechos legítimos de los ciudadanos y el interés general; se han coordinado los planes de acción con las servidumbres y las declaraciones de impacto ambiental, que en cada momento tienen que ser las que determinen cuáles son las medidas correctoras; hemos implicado a las administraciones territoriales. Creo que la creación de la Comisión y el juego que se ha dado al final no solamente a los componentes sino también a los representantes de los ayuntamientos afectados a través de la enmienda transaccional, es bueno. Me gustaría destacar las comparecencias de los alcaldes de ayuntamientos implicados a instancias del Grupo Parlamentario Popular, que creo que nos sirvieron de mucho para arrojar más luz todavía sobre este proyecto de ley. Y de forma clara y expresa quiero subrayar la mejora importante en el reconocimiento y respeto de los derechos reconocidos preexistentes y la expresa referencia al artículo 9.3 de la Constitución. Por tanto entendemos que el texto responde a las pretensiones que la ley tenía.

En cuanto a la enmienda transaccional, incluso con esa sugerencia que ha hecho el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), nos parece bien y, si los grupos proponentes admiten esa corrección, nosotros también la vamos a apoyar. Evidentemente, no vamos a apoyar las enmiendas que ha mantenido vivas el representante de Izquierda Unida. En este sentido, también queremos señalar que mantener esas enmiendas de forma testimonial, con el conocimiento claro y expreso de que no se van a aprobar, es querer cumplir con sus fieles con platos vacíos. Por lo tanto, nos parece bien que se quieran mantener aquí unas enmiendas que van a tener un voto solo para poder dar testimonio de su mantenimiento, pero sin ninguna defensa y con la conciencia de la no viabilidad de las mismas. Esto cualquier grupo minoritario lo puede hacer; un grupo mayoritario se podría ver abocado a si, por casualidad, pudieran aprobarse sometiénolas a votación. Creo que, ya que hemos tenido la función que hemos

tenido en la ponencia, habría que ser un poquito más serio a la hora de mantener algunas de estas enmiendas. Acabo, señor presidente, deseando por parte del Grupo Parlamentario Popular que la ley sirva al fin pretendido, que no es otro que poder conciliar los derechos de los ciudadanos y el interés general y por supuesto el mejor funcionamiento de nuestras infraestructuras, y que en ningún caso sirva o pueda utilizarse para no cumplir alguna de las sentencias en las que estamos todos pensando.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, antes de proceder a la votación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista don Rafael Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Quisiera comenzar con una felicitación por partida triple a esta Comisión y a sus integrantes. Primero, porque vamos a aprobar una ley importante, que actualiza una normativa de hace cincuenta años en torno a la regulación de un sector estratégico para nuestra economía y nuestra sociedad, la navegación aérea. Segundo, porque el trabajo de ponencia y de Comisión va a mejorar significativamente el proyecto. Quisiera extender, como ha hecho el señor Ayala, el agradecimiento y el reconocimiento por este trabajo a todos los ponentes y a todos los integrantes de esta Comisión sin señalar a ninguno en especial. Y un tercer reconocimiento, una tercera felicitación, porque estamos llegando a un acuerdo amplio en torno a una disciplina compleja, porque complejo es conciliar los derechos ambientales con la garantía del funcionamiento efectivo y eficiente de las infraestructuras de transporte. No es fácil conciliar ambos intereses y a través de este texto que ahora vamos a aprobar creo que lo hemos conseguido. La ley se ha elaborado y se va a aprobar con el objetivo de consolidar y ampliar derechos: el derecho a la protección frente al ruido, el derecho aquí reivindicado —es verdad— por representantes parlamentarios, municipales y vecinales a una vida con una calidad digna, también el derecho a la movilidad y el derecho al progreso económico y el empleo. Hemos logrado —de aquí, creo, el reconocimiento merecido para el conjunto de la Comisión— hacer compatibles tales derechos.

Son dos las razones fundamentales para la reforma que en el trabajo final de esta Comisión se constatan. Una, desde el punto de vista del ciudadano, sujeto de derechos ambientales. Cada vez hay más aeropuertos, cada vez hay más actividad aeroportuaria, cada vez hay más ruido y nuestras normas se están quedando obsoletas. ¿Qué hace esta ley? Asegurar que la regulación que protege los derechos ambientales se adecua a los requerimientos internacionales más exigentes. Por tanto, desde el punto de vista del ciudadano sujeto a derechos ambientales, un avance. Pero también estamos consolidando un avance respecto a la otra perspectiva, que yo he querido subrayar una y otra vez a lo largo de los debates en torno a esta ley: la perspectiva del gestor aeroportuario. También es una perspectiva que nos importa. El derecho ambiental es inexorable, es incuestionable, pero también el de quien gestiona una

infraestructura que tiene una importancia capital a la hora de asegurar la movilidad de los ciudadanos y de promover el desarrollo económico y el empleo. Pues bien, a más ruido más demandas, más requerimientos vecinales, municipales, institucionales y judiciales al gestor aeroportuario. Hay que proporcionar al gestor aeroportuario herramientas jurídicas que aporten seguridad para que el trabajo sea eficiente y respetuoso con todos los derechos a la vez. Creo que en esta ley se avanza también razonablemente en ese sentido. Por tanto, una ley equilibrada que respeta derechos y es consecuente con las inversiones millonarias que hemos hecho en las infraestructuras aeroportuarias. No podemos permitir que esas inversiones queden sin un desarrollo eficiente y razonable.

La ley va más allá de cualquier sentencia, como hemos planteado también insistentemente a lo largo de los debates de este proyecto. Las sentencias se han de cumplir y punto, y eso es lo que va a hacer el Gobierno. Ahora bien, el Gobierno también es responsable de la defensa del interés general, que pasa, entre otras cosas, por asegurar un funcionamiento eficiente de las infraestructuras de transporte, en concreto de los aeropuertos, y eso es lo que vamos a hacer con un instrumento ahora mejorado, que es la regulación que se establece a través de esta ley.

El trabajo de ponencia ha sido interesante, ha mejorado —no nos duelen prendas reconocerlo— el texto. Ahora se trata de un texto más garantista respecto a los derechos, más participativo. A partir de la ponencia se mejora con estas enmiendas transaccionales acordadas en principio con el Grupo de Izquierda Unida e incluso con las apreciaciones del señor Macias, que nosotros aceptamos sin más consideración. Se trata en esta ley de que sean sujetos de derecho ambiental, además de los propietarios y ocupantes de bienes, también los trabajadores, los usuarios de servicios y demás; se trata de que los planes de acción contemplen medidas compensatorias para municipios en los que se supere el objetivo de calidad acústica en el exterior de edificaciones y se trata de dar participación, aunque no voto, en las comisiones mixtas a los ayuntamientos que no formen parte de las mismas pero que sean objeto en sus intereses de un debate específico. Nosotros vamos a respaldar, como es lógico, estas transaccionales a las enmiendas 21 y 22 del Grupo de Izquierda Unida, la enmienda 26 del Grupo de Izquierda Unida y también vamos a rechazar, por los argumentos que acaba de manifestar el señor Ayala, con los que coincidimos, y porque no encajan razonablemente en el texto, el resto de las enmiendas que el Grupo de Izquierda Unida mantiene vivas.

Si tuviera que subrayar, para terminar, cuatro claves en el proyecto que hoy se aprueba diría lo siguiente: Primero, que el proyecto obliga al Estado a respetar los objetivos de calidad ambiental más exigibles en la regulación internacional; por tanto, derechos ambientales ampliados. Segundo, servidumbres acústicas elaboradas conforme a técnicas depuradas. Tercero, planes de acción con medidas correctoras y compensatorias estrictas. Y cuarto, adelantar en diez años el cumplimiento de la

legislación ambiental española, en concreto, la ley del ruido. En definitiva, una buena regulación, una buena legislación que ha recibido mejoras significativas, que yo agradezco, de parte del conjunto de los grupos.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de proceder a la votación, que lo haremos en un minuto, señores portavoces, me gustaría, como presidente de la Comisión de Fomento y en nombre de toda la Mesa, felicitar a todos los grupos parlamentarios por el esfuerzo que han hecho en la ponencia y por el intenso ejercicio de diálogo y de entendimiento que han hecho en el estudio de un proyecto de ley, que se remitió por el Gobierno, si no recuerdo mal, el 16 de diciembre. En dos meses todos los grupos parlamentarios han sido capaces de ponerse de acuerdo y alcanzar un grado de consenso del 99 por ciento. Enhorabuena a todos por ese intenso diálogo que ha propiciado que la Comisión haya culminado un proceso legislativo más, dentro de la labor que estamos desarrollando estos últimos meses, y que con ello se aumente la producción legislativa de la Comisión de Fomento.

Sin más, vamos a proceder a votar, recordando que el Grupo de Izquierda Unida ha retirado todas las enmiendas, excepto las que vamos a votar en primer lugar, que son las números 27, 29 y 30, que permanecen vivas. No nos pueden acompañar ni el señor Llamazares ni el señor Tardà porque en este momento están en otra Comisión.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos en contra, 34; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Vamos a votar de manera conjunta, si ningún grupo tiene inconveniente, las enmiendas transaccionales a las enmiendas 21, 22 y 26 de Esquerra Republicana-Izquierda Unida, con la matización, que ha quedado recogido en la Mesa, que ha hecho anteriormente el señor Macias.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas por unanimidad.

Finalmente, procedemos a la votación del texto del informe de la ponencia.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado por unanimidad.

Reiterando el agradecimiento a todos ustedes, dándoles las gracias a los medios de comunicación y a los servicios de la Cámara, levantamos la sesión.

Era la una de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**