



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2010

IX Legislatura

Núm. 528

FOMENTO

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

Sesión núm. 31

celebrada el miércoles 28 de abril de 2010

Página

ORDEN DEL DÍA:

Ratificación de la ponencia designada para informar el proyecto de ley sobre las infraestructuras y los servicios de información geográfica en España. (Número de expediente 121/000056.) . 3

Aprobación con competencia legislativa plena, a la vista del informe elaborado por la ponencia, del proyecto de ley sobre las infraestructuras y los servicios de información geográfica en España. (Número de expediente 121/000056.) 3

Preguntas:

— Del diputado don Andrés José Ayala Sánchez, en sustitución del diputado don Rafael Antonio Hernando Fraile, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre relación detallada de los regalos recibidos por el titular del Ministerio de Fomento en los últimos tres

	Página
años (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita. (Número de expediente 184/069025.) (Número de expediente 181/002600.)	10
— De la diputada doña Rosa María Díez González, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre motivos por los que la Ciaiac no ha emitido aún el informe definitivo del accidente del helicóptero Sikorsky S-61 de la compañía Helicasa S. A. (Número de expediente 181/002495.)	12
— Del diputado don Pere Macias Arau, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre garantías de la prestación del servicio postal universal tanto en áreas rentables como no rentables financieramente. (Número de expediente 181/002540.)	14
— Del diputado don Pere Macias Arau, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre la respuesta del Gobierno a la denuncia formulada por la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) en relación a la supuesta posición privilegiada de Renfe en el mercado ferroviario. (Número de expediente 181/002446.)	15
— Del diputado don Carlos González Serna, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre implementación del Plan de accesibilidad universal de Renfe para favorecer el derecho al libre desplazamiento de las personas con discapacidad. (Número de expediente 181/001796.) . . .	17
— De la diputada doña M. ^a Gloria Gómez Santamaría, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre fechas previstas para la finalización de las obras en el aeropuerto de Parayas y coste de las mismas. (Número de expediente 181/002643.)	18
— Del diputado don Manuel Pezzi Cereto, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre compromisos acordados entre el Ministerio de Fomento y la Junta de Andalucía en materia ferroviaria, especialmente para el desarrollo del corredor ferroviario transversal. (Número de expediente 181/002645.)	19
— Del diputado don Celso Luis Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre apoyo por el Ministerio de Fomento del soterramiento de las vías del tren de alta velocidad en la integración ferroviaria en la ciudad de Ourense, al igual que lo hace en otras capitales de España. (Número de expediente 181/002259.)	21
— Del diputado don Ángel Jesús Acebes Paniagua, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre los criterios básicos del estudio funcional que se realiza sobre la red ferroviaria Madrid-Ávila. (Número de expediente 181/000947.)	23
— De la diputada doña M. ^a de la Concepción de Santa Ana Fernández, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre garantías de la llegada de la alta velocidad a Granada en 2013, soterrada y con la nueva estación operativa. (Número de expediente 181/002330.) .	25
— De la diputada doña Dolors Montserrat Montserrat, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre la fecha prevista para que se liciten, inicien y finalicen las obras de desdoblamiento entre Girona y la frontera francesa. (Número de expediente 181/002515.)	27
— Del diputado don Arsenio Fernández de Mesa Díaz del Río, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre previsiones acerca de la construcción de una nueva estación para la llegada del AVE a El Ferrol (A Coruña). (Número de expediente 181/002523.)	29
— Del diputado don Francisco Xesús Jorquera Caselas, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre disposición del Ministerio de Fomento para realizar un by-pass en Betanzos (A Coruña) que permita reducir los tiempos de viaje por ferrocarril entre Ferrol y A Coruña. (Número de expediente 181/002649.)	31
— Del diputado don José Ignacio Landaluce Calleja, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre actuaciones durante el semestre de la Presidencia española de la Unión Europea para la integración plena de la Comunidad andaluza en la Red transeuropea de transportes. (Número de expediente 181/002183.)	33
— De la diputada doña M. ^a Gloria Gómez Santamaría, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre valoración de la primera fase del proyecto para la integración de la totalidad de la vía estrecha a la tarjeta del transporte de Cantabria. (Número de expediente 181/002644.)	35

— Del diputado don José Ramón Beloki Guerra, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), sobre planes del Gobierno para la reordenación del espacio ferroviario del que dispone ADIF en Irún. (Número de expediente 181/002650.)	36
— Del diputado don José Ramón Beloki Guerra, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), sobre grado de cumplimiento de la proposición no de ley relativa a la variante sur ferroviaria a su paso por los municipios de Trapagarán y Ortuella (Vizcaya). (Número de expediente 181/002651)	38

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

RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR EL PROYECTO DE LEY SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS Y LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA EN ESPAÑA. (Número de expediente 121/000056.)

El señor **PRESIDENTE:** Procedemos al comienzo de la Comisión de Fomento del día de hoy. Les recuerdo que tendremos, en primer lugar, la ratificación de la ponencia y, a continuación, el debate de las enmiendas de la ponencia del proyecto de ley sobre las infraestructuras y los servicios de información geográfica en España. Aunque se lo he dicho antes del comienzo a los portavoces, por favor, trasladen que aproximadamente a las cuatro y media de la tarde, se estará en disposición de poder votar. Inmediatamente empezará el 2.º punto del orden del día, que son las comparecencias para contestar las preguntas, en primer lugar, del subsecretario, posteriormente de la secretaria de Estado de Infraestructuras y, para finalizar, del secretario de Estado de Transporte. En vista de la larga tarde-noche que tenemos por delante les pediría concreción en las intervenciones.

En primer lugar, damos por ratificada, la ponencia que debatimos el última día de la semana pasada, concretamente el jueves. ¿Están ustedes de acuerdo? (**Asentimiento.**)

APROBACIÓN CON COMPETENCIA LEGISLATIVA PLENA, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA, DEL PROYECTO DE LEY SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS Y LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA EN ESPAÑA. (Número de expediente 121/000056.)

El señor **PRESIDENTE:** Entramos sin más en la defensa de las enmiendas que permanecen vivas o en la fijación de posición de cada grupo parlamentario, comenzando por orden de menor a mayor, Hay una petición del señor Tardà que espero que acepten, ya que tiene que

estar dentro de muy poco tiempo en otra Comisión. Si no tienen inconveniente, empezamos por el portavoz de Esquerra Republicana de Cataluña.

El señor **TARDÀ I COMA:** Desearía agradecer a los compañeros de los distintos grupos parlamentarios que me permitan intervenir en primer lugar, puesto que ahora mismo hay convocada otra Comisión en la que debo intervenir; además lo haré muy brevemente. Mi grupo parlamentario, Esquerra Republicana, ha presentado un total de siete enmiendas al proyecto de ley sobre las infraestructuras y los servicios de información geográfica en España, de las cuales se retiran, en aras de las transacciones presentadas por el Grupo Socialista, las números 5,6,7,8 y 9. Las transaccionales acordadas son en algunos casos casi literales y, en otros, muy cercanas, lo cual nos lleva a una cierta —si me permiten la expresión— satisfacción del redactado de los contenidos de las transaccionales. Asimismo, se retira la enmienda número 11, que no someteremos a votación por no tener sentido en este momento de la tramitación.

Señorías, para finalizar debo decirles que comparativos con otros compañeros diputados catalanes el orgullo de una institución que depende de la Generalitat de Catalunya, el Institut Cartogràfic de Catalunya, porque tiene un reconocimiento de buen funcionamiento y de servicio a la sociedad. Este buen funcionamiento quizás se hubiera podido alterar un tanto mucho —si me permiten la expresión popular— por las disposiciones que contenía el proyecto de ley, razón por la que hoy les digo que nos sentimos satisfechos de los acuerdos contenidos en las transaccionales presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista. Debemos decir también que con las enmiendas incorporadas se deja patente que la trasposición de la directiva que se realiza mediante el mismo se ciñe únicamente sobre los servicios cartográficos dependientes de la Administración General del Estado, salvando de esta forma las competencias autonómicas y en el caso que nos ocupa, las competencias de las instituciones de autogobierno del ámbito catalán. Por ello, nos sentimos un tanto aliviados, y no es ninguna contradicción puesto que todavía el debate no queda absolutamente amortizado. Mantendremos viva la enmienda número 10, sobre el título competencial contenido en la

disposición final segunda, pues no puede sustentarse el carácter de básico del proyecto de ley sobre la base de lo establecido en el artículo 149.1.18.^a de la Constitución, ya que no es el título competencial que habilita al Estado para dictar una normativa básica en materia cartográfica. Saben que este es un debate profundo y permanente, no de esta ley de forma exclusiva, sino de muchas de las leyes, de los textos legislativos que presenta el Gobierno y que conforma una buena parte del discurso del debate sobre cuáles son los soportes en los que el Gobierno hace sustentar los proyectos de ley. El hecho de que mantengamos la enmienda número 10 no quita lo dicho anteriormente sobre el sentimiento de alivio que nos embarga por haber podido trabajar conjuntamente con otros grupos parlamentarios, en especial con el Grupo Socialista, a fin y efecto de mejorar el proyecto de ley para tener un texto legislativo acorde con la necesidad de la trasposición y salvaguardando las competencias autonómicas.

El señor **PRESIDENTE:** Para defender las enmiendas, por el Partido Nacionalista Vasco tiene la palabra su portavoz, el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA:** Tampoco me duelen prendas en reconocer que ha habido un esfuerzo por el Grupo Parlamentario Socialista para acercarse a las enmiendas presentadas por mi grupo, pero a pesar de ello voy a intentar razonar por qué mi grupo no va a apoyar este proyecto de ley. Antes de entrar en el detalle de las enmiendas diré de forma resumida que creemos que es un proyecto de ley que viene con un marco rancio y alejado de la realidad. No diré que la cartografía que de alguna forma es objeto de consideración de este proyecto de ley, es aquella tecnología preindustrial que consistía en representar en un papel de pergamino el territorio. Esa fase ya ha sido superada por todo el mundo; la ampliación que en el siglo xx se produjo de esa cartografía al catastro es algo incorporado ya en las estructuras administrativas también de la Administración central, y es evidente que todos, también la Administración central, se han dado cuenta de que eso que se ha introducido a mediados del siglo pasado, que es la fotogrametría, la fotografía aérea —lo que ha supuesto un abaratamiento de costes—, ha conllevado a que otras muchas administraciones se hayan puesto a hacer aquello que antes hacía alguien en un pergamino con aquellas dificultades; se han puesto a hacer topografías, tareas geodésicas y, también muy importante, se ha creado un sector privado de empresas de levantamientos catastrales y topográficos. Todo eso ocurrió a mediados del siglo pasado. A finales de siglo en esta misma área se incorporó la informática a este campo y se abrieron dos vías: la primera, una cartografía clásica, que continúa ofertando los mismos productos, aunque ahora trabajan con ordenador; y otra línea de trabajo, la de la información espacial que comienza a capturar y organizar la información de otra forma; el suelo es uno, pero se empiezan a depositar en el suelo todo el conjunto de las informaciones que son espaciali-

zables de otra forma. Se van incorporando nuevos datos, lo que permite generar productos de mayor penetración en un sector de mercado por otra parte ávido de información espacial y, en primera instancia, se crea, por ejemplo, un conjunto de consultoras basado en sistemas de información geográfica. Este sector y las administraciones a las que sirven son las que conciben la Directiva Inspire, que al parecer nosotros estaríamos ahora trayendo a nuestra legislación.

Esto es lo que ha venido sucediendo más o menos hasta ahora, pero las oportunidades que en este momento todo el mundo percibe, a través sobre todo de esta segunda línea de la información espacial que se abre a finales del siglo pasado, está generando unas oportunidades que algunos al parecer se empeñan en no ver. Un informe bien reciente firmado por Lisa Campbell de Autodesk, John Curlander de Microsoft, Steven Hagan de Oracle, Michael Jones de Google y por el general Jack Pellicci del Ejército de los Estados Unidos, dice que cuando en estos momentos Estados Unidos lucha contra la recesión económica más importante de los últimos sesenta años —lo que está pasando ahora— es hora de subrayar que, en orden a una recuperación económica rápida, es absolutamente necesario lanzar lo que ellos entienden por la infraestructura nacional de datos espaciales. Es que lo es, pero no porque estemos en un ejercicio teórico para la recesión económica en la que estamos. A modo de conclusiones, dicen que esto se tiene que hacer a través de sistemas ampliamente distribuidos, como la web, es decir, exactamente al revés de lo que aquí se dice, al revés de lo que propone este proyecto de ley, que sigue con los esquemas clásicos de que hay alguien que desde arriba va imponiendo los sistemas, los procedimientos y va haciendo las cosas. Este es el error garrafal que estamos cometiendo a día de hoy. No es que no tenga la lógica del pasado, lo que no tiene es ninguna lógica de futuro. Por eso digo que estamos en un marco rancio y que no responde ni a las necesidades ni mucho menos a las oportunidades de futuro. Y esto hay que decirlo, porque algunos pueden conformarse con decir que se traslada la Directiva Inspire; pues no se está respondiendo a las necesidades frente a las crisis económicas que países como Estados Unidos están planteando en un informe reciente, del que acabo de darles cuenta, que le transmiten al presidente Obama. Y por si Estados Unidos todavía siguiera lejos de la mente de algunas de SS.SS. puedo citarles otro ejemplo, como Nueva Zelanda —que geográficamente está lejos, pero en psicología puede no estar tan lejos para algunos—, donde hablan de que el beneficio obtenido por la implantación de este tipo de sistemas en el año 2008 fue de 600 millones de euros, es decir, el 0,6 del PIB; que el establecimiento de una infraestructura de datos espaciales tiene una ratio de coste-beneficio de 1 a 5; que los incrementos de productividad pueden llegar hasta un 3 por ciento en transportes y un 5 por ciento en gestión forestal, y solo son ejemplos. Dicen también que la nueva implantación ha producido unos costes de 200 millones de dólares. Sigue habiendo resistencias a esto, es evidente, en Nueva

Zelanda y también en nuestro Estado. Y la ineficiencia del sector público viene dada —que es de lo que en el fondo estamos tratando aquí con este tema— por una aversión al riesgo, porque prefieren no tener una ausencia de competencias, sino que alguien desde arriba lo regule todo, a su manera y a su medida, por una ausencia de incentivos y la búsqueda de objetivos burocráticos. Con este proyecto de ley, como mínimo, estamos perdiendo una enorme oportunidad, o no haciendo ni de lejos lo que debíamos hacer y lo que otros están planteando que deben hacer, a pesar de que estén, como en el caso de Estados Unidos, notablemente más adelantados que nosotros.

Como ustedes comprenderán, desde esta perspectiva es difícil votar que sí a un proyecto de ley. Mi grupo no tiene arrestos para pensar lo que piensa que es esto y a continuación dar el sí a un proyecto de ley que responde a un marco rancio y que está notablemente, también entre nosotros, aislado de la realidad. Por otra parte, si tuviéramos tiempo veríamos que el desarrollo de todo esto ha ido al margen de lo que aquí se propone, también en la España democrática, porque vayan ustedes analizando institución a institución. Aquí se ha citado a la Generalitat y cualquiera podría citar muchos municipios y diputaciones donde se ha hecho un trabajo enorme, que en este proyecto de ley parece que no existe, porque está respondiendo al esquema rancio del que venimos. Esta es la razón por la que mi grupo no va a votar favorablemente este proyecto de ley; y reconocemos los esfuerzos. Alguien podrá echarnos en cara, no sin un punto de razón, que podríamos haber presentado otras enmiendas que las que hemos presentado; y es cierto. El Grupo Socialista es testigo de que en régimen de ponencia le hemos dicho que mi grupo le iba a acompañar en este proceso hasta el final, si quería entrar, porque para eso el proyecto de ley requería que se le diera la vuelta como un calcetín en bastantes extremos. No lo ha querido, y respetamos que no lo haya querido. Una vez que no lo ha querido, que es lo que a mi grupo le va a hacer no votarlo favorablemente, no estamos ajenos al reconocimiento de una labor de aproximación que sí se ha hecho desde el Grupo Socialista.

Termino con la primera parte de mi intervención diciendo que de alguna forma este proyecto de ley viene aquí no solo no teniendo en cuenta la realidad, que es mucho más compleja que la que aquí se recoge, y queriendo ordenarla de forma que va a ser absolutamente ineficaz. A mi juicio, no va a servir para nada e incluso viene sin cumplir sus propias obligaciones; lo dije en ponencia y lo quiero dejar claro también en Comisión. Cuando en el año 2008 debatimos la Ley del Suelo mi grupo fue uno de los grupos, consta en el «Diario de Sesiones», que subrayó que una de las cosas a la que dábamos más importancia en esa ley era a la disposición adicional primera, que hablaba del sistema de información urbana. ¿Y qué decía? Que con el fin de promover la transparencia la Administración General del Estado, en colaboración con las comunidades autónomas, definiría y promovería la aplicación de aquellos criterios y

principios básicos que posibiliten desde la coordinación y complementación con las administraciones competentes en la materia, la formación y actualización permanente de un sistema público general e integrado de información sobre suelo y urbanismo, procurando asimismo la compatibilidad y coordinación con el resto de sistemas de información y, en particular, con el catastro inmobiliario. Esto consta en la disposición adicional primera de una ley que salió por consenso y que mi grupo apoyó. Este es además uno de los preceptos por los que mi grupo dijo que, a la hora de desarrollar una política de suelo —como otras muchas políticas— lo más importante era disponer de una información transparente, para lo cual se requería una información espacializada. Nada de esto se ha hecho, es peor, hoy viene un proyecto de ley que no responde a esta filosofía. A nuestro juicio, desde esa perspectiva es algo que no reconoce ni siquiera sus propias obligaciones legales, no al menos a la altura de lo que debería reconocerlas. Dicho todo esto, mi grupo tampoco coincide con alguna interpretación que se ha hecho de que este proyecto de ley, de acuerdo con las enmiendas introducidas, se ajustaría al ámbito competencial de la Administración General del Estado. No coincide en la interpretación que se ha hecho, entendemos que otros la puedan hacer, pero es la razón de la enmienda número 12, en la que decíamos específicamente que queríamos que se establecieran las normas generales en el ámbito de las competencias estatales. En la enmienda transaccional que finalmente ha resultado no se recoge en esos términos sino en otros que, a nuestro juicio, están muy lejos de ser equivalentes a lo que proponíamos, de ahí que sigamos manteniendo la enmienda número 12.

Asimismo mantenemos la enmienda número 13 porque creemos que lo que proponíamos —no voy a extenderme en exceso porque ahí están las justificaciones a las enmiendas que presentamos— y lo que hoy se nos ofrece no es lo mismo. Estamos de acuerdo en la enmienda que se aceptó de la 14, por lo que la retiramos. En cuanto a las enmiendas 15, 17 y 19, respecto de las que creíamos, por cierto de acuerdo con el Consejo de Estado, que deberían ser textos legales y que mejor que en una ley deberían estar recogidas en un reglamento, seguimos pensando que lo estén, sobre todo cuando esto se relaciona con la disposición final segunda, que es uno de los motivos que tenemos de mayor desacuerdo con esta ley, en los límites que se establece en la presente ley, que tiene carácter de legislación básica; en los términos en que queda finalmente, no nos satisface. De forma que seguimos manteniendo la 15, la 17 y la 19 por las razones apuntadas. Seguimos pensando, como un ejemplo de lo que puede ser el marco rancio del que hablaba, que las funciones en relación con la infraestructura de información geográfica de España que se establecen en el artículo 4 no responden a la realidad, a la complejidad y a lo que debiera ser el futuro en este campo, de forma que mantenemos la enmienda número 16. Aceptamos la transaccional sobre la 18, por

lo que la retiramos. En la enmienda número 20 se establecen las funciones de la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, y buena parte de la explicación de la razón de ser de que este proyecto de ley esté aquí entre nosotros en los términos en que está en ese Instituto Geográfico Nacional, no es de recibo. Finalmente, mantenemos las enmiendas números 21, 22, 23, 24 y 25, siendo básicamente la razón —por no extenderme más allá de lo que ya me he extendido— que nos hubiera parecido que lo que aquí se hacía era muy limitado al ámbito de la Administración General del Estado. Hubiéramos mirado para otro lado, no porque se hubiera resuelto el primer problema del que he hablado, sino porque es evidente la intención permanente que hay en numerosos artículos de extender el ámbito de las competencias y de supuestamente regular todo un sistema que nunca va a funcionar en tales términos y que va a funcionar, entre comillas, en la forma en que ha venido funcionando. Sería deseable que funcionara mejor porque los intentos que se hacen de regular hasta los extremos y los términos en los que se hacen son intentos que, además de estar llamados al fracaso, responden muy imprecisamente y de forma muy insuficiente a lo que entendemos por Estado de las autonomías.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra al portavoz del Grupo Popular, señor Jorquera, puesto que no estaba usted ¿quiere fijar la posición?

El señor **JORQUERA CASELAS**: Dado que no hemos presentado enmiendas, no voy a intervenir, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Damos la palabra al señor Macías, portavoz de Convergència i Unió.

El señor **MACIAS IARAU**: Voy a ser breve. En primer lugar, quiero decir que uno comparte prácticamente todas las explicaciones del señor Beloki que, desde su rigor acostumbrado, nos ha dado una serie de motivaciones por las cuales las cosas no se acaban de hacer correctamente. Nuestro grupo, como suele hacer en relación con cualquier proyecto de ley, lo acomete con la voluntad de perfeccionarlo, y para ello voy a confesar a las señoras y señores diputados que nuestra metodología es muy sencilla: nos leemos aquello que los organismos de las instituciones del Estado dicen en nuestro caso de las instituciones autonómicas de la Generalitat de Cataluña, con relación a la ley. A partir de estas observaciones, que casi siempre suelen ser bastante ajustadas a derecho y al sentido común, intentamos convencer al grupo del Gobierno sobre la bondad de estos razonamientos. A veces esto resulta especialmente sencillo porque los ponentes nombrados son personas abiertas y dialogantes, y en este sentido, quiero agradecer al señor Ruiz Llamas que haya hecho un buen trabajo dentro del margen que un diputado al servicio del Gobierno puede tener, máxime cuando desde la primera jugada el grupo principal de la oposición le regala un par de goles de renta. A los demás se nos hace bastante com-

plicado intervenir, a pesar de ello lo intentamos, y en este caso, repito, quiero reiterar el buen trabajo que ha hecho el ponente del Grupo Parlamentario Socialista. Algunas de nuestras enmiendas han sido asumidas total o parcialmente, por lo que quedan subsumidas y retiradas, por tanto quedan vivas no la totalidad de nuestras enmiendas, sino las no consensuadas que son las que vamos a defender.

Además, anuncio a las señoras y señores diputados que en el trámite del Senado vamos a intentar continuar hasta el último día con el compañero o compañera del señor Ruiz Llamas que corresponda para intentar llegar a más acuerdos. Nos gustaría deshacer dos acuerdos entre el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Popular porque casi siempre son acuerdos a la baja desde el punto de vista del sentir autonómico, y esto espero que le duela al amigo Ruiz Llamas igual que me duele a mí. En cualquier caso, espero que el Grupo de la Entesa en el Senado actúe también con el máximo respeto a aquello en lo que el Institut d'Estudis Autònoms de Catalunya se ha pronunciado respecto de esta ley. Entre las observaciones que el Consejo de Estado y el Institut d'Estudis Autònoms de Catalunya tenían en relación con la ley había dos cuestiones; una coincidente, y es que con la excusa de una trasposición de una directiva, que hay que hacer, se ha intentado como siempre focalizar en una determinada estructura del Estado una serie de competencias que a nuestro entender no le corresponde; con la excusa repito, de la trasposición de una directiva. Nos parece bien y como dice el Consejo de Estado hay que trasponer esta directiva, pero nos hubiera gustado que nos hubiéramos limitado a trasponer esta directiva o, en su caso, tal como dice el señor Beloki, hacer las cosas bien. Aquí se hizo un *mix* y la verdad es que al final los *mix* suelen dar un pésimo resultado.

Con la aportación de algunas enmiendas, concretamente una del Partido Popular que reflejaba también el sentimiento de la letra del Consejo de Estado, se han corregido algunos aspectos de invasión normativa, no ya competencial sino de invasión normativa que el proyecto de ley ejecutaba, repito, porque parece que en la voluntad popular tiene más peso un determinado grupúsculo de funcionarios de ciertos servicios del Estado que no los representantes legítimos de los ciudadanos del país. Como en muchas otras leyes, aquí estamos acumulando unos determinados institutos y administraciones del Estado que quieren acaparar competencias sin darse cuenta, como decía el señor Beloki, de que la red nos invade y nos sobrepasa a todos, y de que esta voluntad infantiloides de acaparar competencias no casa ya con este mundo. En cualquier caso, nos felicitamos, repito, de la aportación positiva del Partido Popular, que permitió consensuar una de sus enmiendas, creo que es la enmienda segunda. Nos parece bien y estamos satisfechos, como también de que a partir de otras enmiendas nuestras se consiguió este objetivo, repito, no del nacionalismo catalán, sino del Consejo de Estado del Reino de España, es decir, que las leyes hagan lo que tienen que hacer ni más ni menos. En este sentido, la ley ha

recogido como mínimo estos aspectos. Ahora bien, estamos insatisfechos porque la ley sigue representando esta voluntad de acaparar competencias, de forma, repito, un tanto infantiloides: esto lo hago yo; que no lo haga el ministerio; esto lo quiero para mi institución porque, si no, en una de estas reformas que nos pide la buena de Elena Salgado nos va a hacer desaparecer. Esto es, a mi entender, totalmente contrario a lo que se llama sentido de Estado. Me gustaría que algún día los grupos mayoritarios, PP y PSOE, supieran tener sentido de Estado y que los altos funcionarios del Estado estuvieran por encima del sentido de acaparación de competencias, porque lo único que consiguen es que perviva su función pública. Queremos denunciar este aspecto, y lo vamos a hacer con nuestras enmiendas. Anunciamos que, aunque vamos a valorar positivamente los trabajos hechos por la ponencia y por la Comisión, de forma especial por el ponente, vamos a intentar, hasta su último paso por las Cortes Generales, que esta sea una ley plenamente constitucional y, además, con sentido común. Que por una vez las leyes las hagamos los diputados y las diputadas y no las hagan ciertos altos funcionarios, que lo que debían hacer es funcionar, que para eso se les paga. Repito que vamos a votar favorablemente todas las enmiendas vivas de los otros grupos que van en el mismo sentido que las nuestras, especialmente las del Partido Nacionalista Vasco. Vamos a mantener vivas nuestras enmiendas y vamos a intentar darles la vuelta en el Senado. Hacemos una llamada, una vez más, a los grupos mayoritarios para que tengan sentido de Estado y se den cuenta de que la razón de Estado es la razón del señor que está trabajando aquí delante, del señor minero de Asturias, del señor agricultor en paro de Andalucía o del señor empresario catalán, y no de unos determinados privilegiados que pretenden mantener unos chollos que, en esta época, ya deberían haber desaparecido.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, tiene la palabra para defender la posición del Grupo Parlamentario Popular la señora Ramallo.

La señora **RAMALLO VÁZQUEZ:** Intervengo para defender la postura del Grupo Parlamentario Popular. A este proyecto de ley hemos presentado cuatro enmiendas y, según el informe y las reuniones de ponencia, se aceptaron dos, el 50 por ciento, desde su inicio, y las otras dos enmiendas, la número 1 y la número 2, se transaccionaron, por tanto, mi grupo está razonablemente satisfecho. Agradecemos al ponente del Grupo Socialista la sensibilidad que ha tenido. Eran mejoras al proyecto presentado. Eran mejoras técnicas y redacciones que se propusieron para garantizar la interoperatividad y la seguridad de los datos geográficos, que son competencia del Consejo Superior Geográfico y que se realizaron conforme a lo dispuesto a tal efecto por la Comisión Europea. Mi grupo ha aportado ajustes de mejora en la redacción, ciñéndose a lo dispuesto en la Directiva Inspire 2007/2 y atendiendo a la recomendación expresa del Consejo de Estado y en la primera de las enmiendas,

aceptada la transacción, para incluir dentro de la aplicación del capítulo V, relativo a la organización de los servicios de información geográfica y cartográfica, a las administraciones autonómicas y locales que opten por integrarse en el sistema cartográfico nacional.

El Parlamento Europeo y el Consejo han aprobado esta directiva el 14 de marzo de 2007, por la que se establece una infraestructura de información espacial en la Comunidad Europea, denominada Inspire. El objetivo fundamental era establecer una infraestructura de información geográfica por la Unión Europea que sirva de ayuda para la adopción de medidas relativas a políticas y actuaciones que puedan incidir, tanto directa como indirectamente, sobre el medio ambiente. Este era el objetivo fundamental de este proyecto de ley. La trasposición de determinados preceptos de la referida directiva exige norma con rango de ley y, así, considerando como punto de partida las distintas iniciativas de las administraciones y organismos del sector público para constituir infraestructuras y servicios de información geográfica, el proyecto de ley incorpora al ordenamiento jurídico español la directiva; dispone de una marca general mínima para su constitución, de manera que se asegure la coordinación e integración en el ámbito del Estado español, garantizando, por una parte, el cumplimiento por España de lo establecido en la directiva, incluido el establecimiento de la infraestructura de información geográfica de España, que ha de integrar al conjunto de infraestructuras de información geográfica y servicios interoperables de información geográfica, bajo responsabilidad de las administraciones públicas españolas, que es simplemente lo que se recoge, al amparo del artículo 149.1.18.^a y apartado 23.^a de la Constitución española, y conforme a la sentencia 76/84, del Tribunal Constitucional, que afirma la capacidad del Estado para dictar normas de obligado cumplimiento que garanticen la unicidad técnica y coordinación de la actividad cartográfica. En consecuencia mostramos nuestro apoyo por las mejoras que se han logrado introducir a través de las enmiendas. Es un proyecto de ley que está compuesto por veintidós artículos, distribuidos en cinco capítulos, tres disposiciones adicionales, una derogatoria única y cuatro disposiciones finales, y al cual se le añadió tres anexos, uno de información geográfica de referencia, el dos de datos temáticos fundamentales y el tres de datos temáticos generales.

Para concluir, quisiera decir que estamos de acuerdo con el principio inspirador de esta ley, que no es otro que la trasposición de una directiva, que exige a todos los Estados miembros unificar determinada información geográfica y tenerla disponible a través de una infraestructura informática concreta. Tanto mi compañero Celso Delgado como yo, que hemos asistido a la ponencia, entendemos que se han recogido de manera más práctica y más clara con aportaciones que ha habido durante las reuniones, y entendemos que se han recogido el 95 por ciento de lo que pretendíamos en nuestras enmiendas. Agradecemos sinceramente la armonía que ha tenido este proceso.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, don Román Ruiz.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Señorías, lo primero que tenemos que tener presente es que la ley se fundamenta en una trasposición de la directiva europea y que esa trasposición es la que se ha trasladado a la ley. Lo que se ha hecho es buscar un marco general común que asegure la coordinación e integración de la misma entre las diversas administraciones públicas y organismos del sector público en España. Esta ley diseña el marco de esta actuación en cuanto a protocolos operativos, normalización de las especificaciones técnicas con las que se debe operar, y el Estado lo que hace es trasponerla, respetando a las diversas administraciones con competencias en sus ámbitos, sean administraciones de las comunidades autónomas o del ámbito local, y el Gobierno y el Grupo Parlamentario Socialista han puesto de manifiesto esta sensibilidad en las ponencias donde nos hemos reunido. Lamento que el señor Beloki no estuviera en la última ponencia, donde parte de su argumentación respecto al artículo 4 se recogió en la enmienda número 2 del Partido Popular, en la que se decía que la ley se ajustara a cuestiones básicas de trasposición y que las cuestiones reglamentarias se desarrollarían a posteriori. Por tanto, una parte de su argumentación no la ha recogido o no la ha sabido ver.

Es difícil que se haga una crítica como la que ha hecho el señor Beloki respecto a esta centralización del Estado, cuando se recogen enmiendas que el Partido Nacionalista Vasco ha presentado y que son idénticas a las que han presentado en algunos casos Convergència i Unió, Esquerra Republicana y el conjunto de fuerzas nacionalistas. Cada vez que se diseña una ley de Estado parece que lo que se quiere es agredir, pero esto tiene una lógica tremenda. No tiene ningún aspecto de agresión ni de falta de respeto a las comunidades. Es exactamente lo mismo que hacemos nosotros, trasponemos una directiva europea y el Estado traspone esa directiva europea al conjunto de las administraciones públicas, con absoluto respeto al marco competencial que se tiene. No puede ser de otra manera cuando hemos aceptado o transaccionado en este caso la enmienda 12, la enmienda 13, la enmienda 14 a la 16, la enmienda 18, la enmienda 21 y la enmienda 23 del Partido Nacionalista Vasco, ya que las mismas también tienen que ver con lo que decían Convergència i Unió y el Institut Cartogràfic de Catalunya. En el artículo 1, por ejemplo, se ha introducido de forma clara, y creo que remarcando ese respeto a la autonomía de los demás antes de conformidad con las competencias estatales, que era una de las cosas que se nos pedía; o que esta trasposición es a los efectos de la Directiva 2007; o que en el marco de: sin perjuicio de lo que los organismos del sector público tengan que establecer, se pueden establecer mecanismos de colaboración con otras administraciones que sean precisa; o que el Consejo Superior Geográfico entre sus funciones también tendrá la de órgano de coordinación, pero propo-

niendo a las autoridades acciones conjuntas a desarrollar con las administraciones pública; o una muy importante, que era fundamental, mostrar la sensibilidad que tiene este Gobierno con el marco autonómico y como está constituido el Estado, un nuevo apartado al artículo 8. La enmienda 32 que responde también a otras del Partido Popular y Esquerra Republicana que dice, que las comunidades autónomas con competencias en el ámbito de la cartografía y de la información geográfica participarán en la elaboración de las normas técnicas que establezca la Comisión Europea en los términos que se acuerde con ellas. ¿Qué más respeto nos pueden pedir? Nos tenemos que poner de acuerdo. La aplicación de esa normativa básica que tiene el Estado de unicidad, de interoperabilidad, en definitiva, de todo aquello por lo cual se traspone esta directiva, se tiene que cumplir. Es de obligado cumplimiento porque se tiene que garantizar la unicidad técnica, la interoperatividad y la coordinación entre las diferentes administraciones públicas. También se asegura el acceso a los datos geográficos, a los servicios interoperables que constituyen estas infraestructuras en el conjunto de la Administración del Estado, pero también por las administraciones autonómicas, consiguiendo alcanzar de esta manera una disponibilidad, que es lo que pide la Directiva 2007. La ley también prevé el almacenamiento, disponibilidad y mantenimiento de actos geográficos al nivel más adecuado, de manera que se puedan confirmar de forma coherente los que provengan de cualquier administración. En definitiva, la información geográfica amplía y promueve una mejor organización de los servicios públicos de información cartográfica sobre los principios basados en la cooperación entre las administraciones. Comprendo que el señor Macias tenga que defender su papel, que es el de decir: vengo aquí a garantizar que se va a respetar el marco competencial de Catalunya, del Institut Cartogràfic; yo, también. Esta ley lo recoge en el fondo, si no nos hubieran ofrecido estas transaccionales. El Partido Popular comparte también esa filosofía porque lo hemos hablado. En su día les dijimos: Entendemos que hay aspectos de la ley que deberían dejar el sello de que el conjunto de administraciones públicas, incluidas las comunidades autónomas, tienen competencias compartidas y algunas competencias propias. Por tanto, reservando la unicidad y lo que de competencia básica tiene esta ley, se debería respetar este marco competencial de todos.

Esto lo hemos recogido, señor Macias. En todo caso, usted seguirá defendiendo las enmiendas. Lo que le puedo decir, desde el Grupo Parlamentario Socialista, es que son las básicas, las que defienden las competencias de la Comunidad Autónoma de Cataluña y del resto de comunidades del Estado, porque este proceso no se ha debatido solo en ponencia. Este proceso ha llevado más de un año en el cual el Instituto Cartográfico Nacional se ha ido reuniendo con todas las comunidades autónomas y ha ido pactando toda la ley. Es evidente que el Congreso es soberano y que lo que se ha hecho, al final, es recoger todo, pero es nuestra misión introducir aquellas cues-

ciones que, desde el punto de vista político, reflejen los mayores consensos posibles. Nuestra voluntad en esta ley ha sido la de llegar al mayor acuerdo posible, el más amplio porque entendemos que esta es una buena labor. Nos corresponde que todo el mundo se sienta integrado y que las leyes que salgan de aquí se puedan aplicar después de forma correcta por parte de todos y cada uno en el ámbito de sus competencias. Por ejemplo, en cuanto a las enmiendas 29, 35 y 42, que en este caso *Convergència* dice que deja vivas respecto al catastro, lo que dice el Estatuto de Autonomía de Cataluña en su artículo 221 es que las formas de gestión consorciadas del catastro entre el Estado, la Generalitat y los municipios, se harán de acuerdo con lo que disponga la normativa del Estado y de manera que se garantice la plena disponibilidad de las bases de datos para todas las administraciones en la unidad de información. Este precepto queda claramente salvaguardado en el contenido del proyecto de ley.

Respecto a la enmienda número 17 del PNV al artículo 4 se pactó en ponencia una enmienda transaccional entre todos los grupos que deja sin efecto lo que era la enmienda número 17. Sobre otros temas que quedan vivos, como las enmiendas 19 y 20 del Partido Nacionalista Vasco y 33 y 34 de *Convergència*, me fundamento en que los artículos 15 y 16 del proyecto de ley no tienen consideración de legislación básica conforme a la disposición final segunda, resultando y obligando exclusivamente a la aplicación a la Administración General del Estado; por consiguiente, no afecta al sistema constitucional de distribución de competencias y no altera las competencias de las comunidades autónomas. Respecto al coste económico del proyecto de ley, enmiendas 21 y 22 del Partido Nacionalista Vasco, o las enmiendas 36,37 y 38 de *Convergència*, la aplicación del plan de medios, que ha sido una de las enmiendas transaccionadas para la implantación de esta ley, ya se dota de un sistema. Decimos: De mayor eficiencia y austeridad; y además hay que tener en cuenta que el esfuerzo de inversión necesario para crear estas infraestructuras ya se ha realizado a lo largo de estos años y ya existen, luego ya se han financiado conforme al sistema de financiación autonómico. Respecto a la enmienda de modificación del apartado primero de la disposición final segunda, la validez del artículo 149.1.18.^a, de competencias básicas del que se habla mucho, es la enmienda 10 de *Esquerra Republicana* que ha dicho que la mantenía; en cuanto a la 24, del Partido Nacionalista Vasco o la 40 de *Convergència*, el objetivo principal de la directiva, no de esta ley, es el establecimiento de una infraestructura de información espacial o geográfica. Para ello es necesario regular el funcionamiento y la relación entre las diferentes administraciones públicas implicadas, sin que esto suponga en ningún caso invasión de competencias.

Respecto a la disposición final segunda, enmienda 11 de *Esquerra*, la 25 del Partido Nacionalista Vasco y la 41 de *Convergència*, el artículo 6.1 pactado entre los agentes públicos de todas las administraciones, solo reserva al Consejo Superior Geográfico, preservando la capacidad

de cada autoridad competente para adoptar sus propias decisiones. El resto del precepto constituye una mera trasposición de la directiva. Por ello, tampoco entendemos que esto pueda entrar en contradicción con el artículo 111 del Estatuto de Autonomía de Cataluña.

Señorías, doy las gracias a todos los grupos por la colaboración que hemos tenido. Niego la mayor. Esta es una ley inclusiva para el conjunto de las administraciones públicas del Estado que respeta el nivel de competencias que cada una tiene, pero que garantiza también la unidad y la interoperatividad de todos los servicios geográficos del conjunto de las administraciones públicas españolas. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a proceder a votar en medio minuto, pero antes de llevar a cabo esta votación, permítanme que en nombre de la Mesa y como presidente traslade la felicitación a todos los grupos parlamentarios, a sus portavoces, especialmente a los ponentes por el intenso esfuerzo que han hecho en el trabajo de ponencia e igualmente, señor Macias, por el intenso esfuerzo de diálogo y de entendimiento, aunque no se haya posibilitado el consenso. Sin más dilación, vamos a iniciar el trámite de la votación, avisando al señor Jorquera que acaba de salir, para que entre.

Procedemos a la votación de la única enmienda que permanece viva de *Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya*, porque la enmienda número 11 ha sido retirada. Votamos la número 10.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 34.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Procedemos a votar las enmiendas que permanecen vivas del Grupo Parlamentario Vasco, que son las 12 y 13, 15, 16, 17, 19, 20, 21 y 22 a 25.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 34.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Procedemos a votar en conjunto las enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán números 29, 30, 33, 34, 35, 37, 38 y 40 a 42.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 34.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

El Grupo Socialista ha retirado la suya. Votamos una enmienda técnica, que ha sido repartida y que tienen todos los ponentes, al artículo 6, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, para cambiar el párrafo 6.1 que pasa a 6.8.

Efectuada la votación, dijo

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

Por último, votación del proyecto de ley. Como se ha pedido votación separada por *Convergència i Unió*, procedemos a votar en primer lugar el artículo 2, apartado 1; artículo 7, apartado 2; y artículo 13, apartado 2.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; en contra, uno; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados. Finalmente, el resto del proyecto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Damos por concluido este punto. Les rogaría, por favor, que antes de que se marchen reciban a los miembros del Gobierno, que están aquí en la puerta: secretaria de Estado, secretario de Infraestructuras y subsecretario. **(Risas.)** Que no haya estampida. Un minuto solamente y damos la bienvenida. **(Pausa.)**

PREGUNTAS:

— **DEL DIPUTADO DON ANDRÉS JOSÉ AYALA SÁNCHEZ, EN SUSTITUCIÓN DEL DIPUTADO DON RAFAEL ANTONIO HERNANDO FRAILE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE LA RELACIÓN DETALLADA DE LOS REGALOS RECIBIDOS POR EL TITULAR DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN LOS ÚLTIMOS TRES AÑOS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA). (Número de expediente 184/690257.) (Número de expediente 181/002600.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, tomen asiento que comenzamos el siguiente punto del orden del día. Antes les comunico, por una parte, que se han introducido dos nuevas preguntas del señor Beloki —lo hemos comentado hoy en una reunión que hemos tenido todos los portavoces—; por tanto, se amplía el orden del día con los números 18.º y 19.º con las dos preguntas del señor Beloki; en segundo lugar, señora Díez, si no tiene inconveniente, el señor Ayala solicita por urgencia ser el primero en intervenir. Les pido —en esto voy a ser inflexible en esta ocasión, saben que no lo somos casi nunca—, que sean taxativos en el tiempo: cinco minutos en cada una de las preguntas, que pueden utilizar en uno o dos turnos; a los cinco minutos cortaremos el uso de la palabra. Por ello, por favor, sean concretos.

Quiero, en primer lugar, dar la bienvenida a esta Comisión de Fomento al señor subsecretario del Ministerio de Fomento, don Jesús Salvador Miranda Hita; a la secretaria de Estado de Transportes, doña Concepción Gutiérrez del Castillo; y a nuestro querido secretario de Estado

de Infraestructuras, don Víctor Morlán. Especialmente quiero dar la bienvenida al subsecretario del ministerio porque es la primera comparecencia que hace con nosotros en esta Comisión. Muchas gracias, por su presencia.

Sin más dilación damos comienzo a la primera de las preguntas que aparece en el número 4.º del orden del día, que iba a formular el señor Hernando y que en su lugar va a formular el señor Ayala: Relación detallada de los regalos recibidos por el titular del Ministerio de Fomento en los tres últimos años. Tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Seré muy breve y no agotaré el tiempo ni en la primera ni en la segunda intervención. Mi primera intervención se ciñe a la literalidad de la pregunta: ¿cuál es la relación detallada de los regalos recibidos por los titulares del ministerio, señor Blanco y señora Álvarez, en los últimos tres años?

El señor **PRESIDENTE**: Señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Miranda Hita): Lo primero que quiero hacer en treinta segundos es agradecer a la Comisión la oportunidad de comparecer en esta primera ocasión ante SS.SS. y lógicamente ofrecerles mi colaboración en todo lo que yo pueda aportar al trabajo de esta Comisión.

Respecto a la pregunta que me hace el señor Ayala, permítame que inicie esta intervención recordando el firme compromiso del Gobierno con la transparencia en la gestión de los recursos públicos y su decidida apuesta por la claridad y la rendición de cuentas sobre la gestión. Como muy bien saben SS.SS., en el año 2005 fue aprobado por el Gobierno el código de buen gobierno, donde más allá del cumplimiento de las leyes los miembros del Ejecutivo y todos los cargos de la Administración General del Estado contrajeron un compromiso con los ciudadanos, que es un compromiso ético, un compromiso para que su actuación esté inspirada y guiada por esos principios éticos que el propio código recoge, y que hasta ese momento no habían sido formulados de una manera expresa y codificada. El código de buen gobierno y la Ley 5/2006, que regula los conflictos de intereses de los miembros del Gobierno y los altos cargos de la Administración General del Estado, nos han dotado, como saben, de un marco de actuación ético inédito hasta esa fecha. Y, como también saben SS.SS., de acuerdo con lo establecido en el código, tanto los miembros del Gobierno como los altos cargos deben actuar en el desempeño de sus funciones de conformidad con la Constitución, con el ordenamiento jurídico y deben hacerlo de acuerdo también con los principios integridad, imparcialidad, transparencia y austeridad, entre otros.

En el caso del Ministerio de Fomento, de mi departamento, les puedo decir que yo personalmente recibí, a las pocas semanas de que el ministro Blanco se incorporara a su función, la instrucción de recordar a todos los altos cargos del ministerio, y así lo hice, esos compromisos, tanto de la Ley de conflicto de intereses como del Código de buen gobierno. Un conjunto de normas que

recordé a todos ellos por escrito, en las que también se recuerdan las incompatibilidades en el desempeño del cargo para el ejercicio de cualquier actividad profesional y las obligadas, una vez cesado el ejercicio de esa responsabilidad pública, durante los dos años posteriores al momento del cese, junto con el deber de abstención en los asuntos cuyo despacho colisione con los intereses particulares y la obligación de presentar las preceptivas declaraciones sobre bienes y actividades que todos ellos presentan. En ese conjunto de normas se recoge, explícitamente, la prohibición de aceptar ningún trato de favor o situación que implique privilegio o ventaja injustificada así como rechazo de cualquier regalo, favor o servicio en condiciones ventajosas que vayan más allá de los usos habituales, sociales y de cortesía. Por otro lado, señoría, debo decirle que el contenido del código de buen gobierno aprobado en 2005 coincide con otros similares aprobados en España como, por ejemplo, el propio código de buenas prácticas del Partido Popular, adoptado en diciembre de 2009 y que, en parte, recoge también estos mismos contenidos.

Por todo ello —y con esto termino—, tomando como referencia ese código le manifiesto que los obsequios recibidos por el titular del Ministerio de Fomento se han realizado todos ellos —como no puede ser de otra manera— en el contexto de los usos habituales y sociales y de la cortesía que el propio código determina, sin que se hayan trascendido o traspasado en ningún caso ese tipo de comportamientos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor subsecretario, su explicación no deja de ser eso. Los códigos éticos y los principios a los que usted ha hecho referencia no solamente están para enumerarlos sino para cumplirlos. Fíjese que esta pregunta oral tiene su origen en una pregunta no contestada formulada en el mes de octubre del año 2009 y transformada en oral debido a que, precisamente, el Gobierno ha incumplido lo previsto en el artículo 190 del Reglamento de la Cámara, no ha contestado en el plazo reglamentario de los veinte días de su publicación ni en la posible ampliación que le permitía el Reglamento. Por lo tanto, señor subsecretario, lamentándolo mucho, usted ha venido hoy aquí a hacer una faena de aliño y a cumplir con platos vacíos. Además, no nos ha contestado usted a la cuestión que el señor Hernando planteó en su momento, que nos hiciera la relación de los regalos recibidos con su detalle. Si ustedes nos lo ocultan en esta sesión de control en la Comisión de Fomento puede ser por tres motivos: el primero, que tenga que ver con el valor propio del regalo; el segundo, que puede tener que ver con la persona física o la empresa que hace el regalo; y el tercero, y más grave, la razón por la que se hace y se recibe el regalo. Y en el Ministerio de Fomento, que realiza importantes contratos con numerosas empresas y que toma decisiones sobre obras muy importantes y sobre concesiones de muy largo plazo, el ejercicio de transparencia tiene que ser mayor que el exigido al resto

de la Administración pública. Resulta curioso, señor subsecretario, que no solamente nos ha ocultado esa relación y ha hecho un trato genérico de lo recibido, sino que tampoco nos ha dicho si ha habido lugar al rechazo de algún regalo; no nos ha dicho si alguno de ellos se ha tenido que incorporar al patrimonio del Estado siguiendo las propias normas de comportamiento a las que usted sí ha hecho referencia. Por lo tanto, usted debería decir aquí hoy si el ministro o la ministra se han quedado —le hemos preguntado por los dos—, en su caso, con todos los regalos recibidos o si es que el ministro o la ministra no han declarado el recibo de ningún regalo y, por eso, usted hoy no nos puede hacer la relación —esa es la segunda posibilidad; y como le he dicho anteriormente también querría saber cuáles se han rechazado.

Mire, señor subsecretario, hay regalos —como usted ha dicho— de pura cortesía, que entran dentro de las buenas relaciones que puede haber entre cargos públicos y cualquier persona, que no tienen por qué ser ocultados y que no tiene mayor trascendencia el que usted hiciera aquí la relación de ellos. Estamos acostumbrados a ver altos cargos que reciben productos agrícolas o pequeños detalles y no tendría importancia que usted los dijera hoy aquí. Otros ministros nos han hecho una relación de cuáles han sido esos regalos recibidos por los titulares u otros altos cargos del ministerio. El hecho de que usted hoy aquí los oculte expresamente, señor subsecretario —y lamentándolo mucho porque no me gusta hacer este tipo de intervenciones—, denota ocultismo y el cumplimiento contrario a lo que usted ha venido aquí a expresar públicamente, que es el cumplimiento de un código ético que han hecho ustedes exclusivamente para quedar bien pero no con ánimo de cumplirlo.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, señor subsecretario, tiene la palabra.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Miranda Hita): Señor Ayala, entiendo la observación que usted hace, pero no puedo compartir con usted la conclusión del ánimo de ocultismo. Hay ánimo de ocultismo cuando hay algo que ocultar, y en el caso del Ministerio de Fomento no hay nada que ocultar. El Ministerio de Fomento y el ministro de Fomento, al que se refiere específicamente la pregunta, cumple rigurosamente con el código ético. Por lo tanto, si no hay nada que ocultar, es imposible contarle qué regalos se han recibido que incumplen esa regla del código ético, porque no existe ninguno y es imposible ocultar lo que no existe. En consecuencia, permítame que le reitero que se han cumplido las reglas del código ético, que los regalos son —como alguno de los ejemplos que usted ha citado— libros, objetos de escritorio, objetos de cortesía que no pasan, en ningún caso, de un valor que dé lugar a su inventariado dentro del patrimonio del Estado. Precisamente por esa escasa cuantía de su valor no queda registro de su recepción.

Para concluir, le insisto en la idea de que existe el pleno ánimo de cumplir el código y se cumple efectiva-

mente. Por lo tanto, no hay nada que ocultar ni nada que se haya ocultado.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ROSA MARÍA DíEZ GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE LOS MOTIVOS POR LOS QUE LA CIAIAC NO HA EMITIDO AÚN EL INFORME DEFINITIVO DEL ACCIDENTE DEL HELICÓPTERO SIKORSKY S-61 DE LA COMPAÑÍA HELICSA S.A. (Número de expediente 181/002495.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la segunda pregunta que formula doña Rosa Díez, del Grupo Mixto: Motivos por los que la Ciaiac no ha emitido aún el informe definitivo del accidente de helicóptero Sikorsky S-61 de la compañía Helicsa, S.A. Tiene la palabra la señora Díez.

La señora **DÍEZ GONZÁLEZ**: Señor subsecretario, como todas SS.SS recuerdan, el 8 de julio de 2006 tuvo lugar en Roque Bermejo, Tenerife, el accidente mortal del helicóptero Sikorsky S-61, de la compañía Helicsa con el resultado de seis personas fallecidas. El informe preliminar de dicho accidente tardó en emitirse prácticamente un año desde el accidente, cuando este plazo de un año es el que se recomienda, como máximo, para la publicación del informe final, dado el valor y utilidad que para la futura prevención de accidentes similares tiene dicho informe, que debe tener un carácter eminentemente técnico al ir exclusivamente dirigido a la prevención de futuros accidentes. El Juzgado de lo Social número 10 de Madrid, en su sentencia de 22 de enero de 2010, ya firme —aunque el informe al que he hecho referencia todavía no se ha producido—, declara como hechos probados algunos de los siguientes. Este helicóptero tuvo ya un primer aviso de la luz roja de emergencia que avisa a la tripulación de una fuga de nitrógeno con el que van rellenas las palas del rotor principal el día 6 de julio de 2006. Al día siguiente, viernes, 7 de julio, el helicóptero realizó varios vuelos de entrenamiento con las brigadas forestales detectando, al final del vuelo, un nuevo encendido de la luz roja de emergencia. Comunicada la avería —dos averías iguales en el mismo ala y del mismo calibre— el centro de mantenimiento en Las Palmas de Gran Canaria decidió el traslado del helicóptero en vuelo y transportando pasajeros desde la isla de La Palma a las Palmas. Cumpliendo dicha instrucción, el helicóptero accidentado despegó a las ocho y diecinueve de la mañana del día 8 de julio de 2006 de la isla de La Palma. De las conversaciones grabadas que registran las conversaciones de la tripulación en la cabina se constata que durante dicho vuelo se encendió por tercera vez para la misma tripulación que fallece el indicador de baja presión del nitrógeno contenido en el interior de las palas del rotor principal a las ocho cuarenta y uno, avisando presumiblemente de una fisura en la pala afectada. Como la sentencia citada recoge acertadísimo en su razonado y extenso fundamento de derecho tercero,

en el manual de mantenimiento de este modelo de helicóptero figura que, abro comillas, tras una segunda señal de aviso de la luz roja de emergencia el aparato no debe volar sin haber cambiado previamente la citada pala. De esto no cabe más que concluir que el helicóptero, tras los sucesivos avisos de los dos días previos que acabo de relatar, el día 8 de julio de 2006 no debió volar. Son fundamentos de la sentencia, no son reflexiones que les haga esta diputada.

La Dirección General de Aviación Civil —en los días de autos aún no existía AESA— no investigó los hechos a pesar de su evidencia —o por lo menos no tenemos conocimiento—, ni abre expediente alguno a la compañía hasta que a raíz de una denuncia del Sindicato de Pilotos de Líneas Aéreas documentando y poniendo de relieve lo aquí relatado de forma indubitada, dicho organismo, abro comillas —es lo que dice el organismo—, se ve forzado muy a su pesar, cierro comillas, a tener que abrir un expediente sancionador en el que de forma incomprensible y benévola para la compañía subsume las numerosas infracciones graves relatadas en una sola falta grave y, además, deniega tanto al sindicato citado como a los familiares del copiloto fallecido la personación en dicho expediente, abro comillas, por no ser partes interesadas. Dicho expediente, en la actualidad, está paralizado. La Comisión de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, a fecha de hoy, todavía no ha emitido su informe definitivo. Según la escueta respuesta a una pregunta que les hice por escrito el año pasado y de la que he tenido respuesta hace dos meses, dice el Gobierno que no hay informe definitivo por la complejidad desde el punto de vista técnico y procedimental de la investigación, ni se ha efectuado recomendación alguna, que es lo más grave, para evitar accidentes similares en el futuro.

Es este relato de hechos, probados en sentencia firme, lo que me lleva a reiterarles, esta vez oralmente en Comisión, la pregunta que les hice por escrito y que el presidente ha leído al inicio de esta intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar tiene el señor subsecretario de Fomento la palabra.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Miranda Hita): Señoría, usted ha citado una sentencia y los hechos probados en esa sentencia, y me permitirá que antes de entrar en la explicación del contenido de mi respuesta le haga ver que la función de la Comisión de investigación de accidentes de Aviación Civil no es una función jurisdiccional. Nada tiene que comentar el Ministerio de Fomento con relación a lo que se ha considerado probado por la sentencia y lo que haya decidido la autoridad judicial, puesto que la competencia del Ministerio de Fomento se ciñe exclusivamente a la investigación técnica de los accidentes, que es lo que está haciendo la comisión de investigación.

Señorías, la investigación técnica de los accidentes de Aviación Civil es una labor compleja que a veces sufre más demora de la que sería deseable. En los accidentes

especialmente graves como el que nos ocupa, el del helicóptero que se hundió en las aguas de Canarias, los periodos de investigación son a veces más largos de lo que sería, como digo, deseable, porque las dificultades y la propia complejidad de las tareas que hay que acometer así lo exigen. Es verdad, como dice S.S., que la Organización de Aviación Civil Internacional recomienda en sus resoluciones que la respuesta final a las causas que ocasionaron los accidentes se publique o se apruebe en el plazo de doce meses desde el inicio de la investigación, como también es verdad que esa recomendación va acompañada de la de emitir un informe si antes de transcurrir ese plazo de doce meses no se ha podido ultimar la investigación. Esa recomendación de que se informe en el plazo de doce meses y si no se publique un informe interino del estado de la investigación, se incorporó en nuestro ordenamiento jurídico mediante un decreto de 1998, que es el que regula el funcionamiento de la Comisión técnica de investigación de accidentes aéreos. Eso lo cumplió la comisión de investigación, como S.S. acaba de comentar, mediante la publicación del informe preliminar de 5 de junio de 2007, antes de que se cumpliera ese plazo de un año.

Pese a que las labores de investigación de la comisión se iniciaron, como digo, el mismo día del suceso —momento en el que se desplazaron al lugar del siniestro tres investigadores de la comisión—, algunas características concretas de este accidente como son las circunstancias y el lugar en el que se produjo, la dificultad para recuperar del mar los restos del aparato y la ausencia de supervivientes que pudiesen declarar sobre lo acontecido han dificultado seriamente el avance de la investigación. Sabe S.S. que únicamente se pudieron rescatar cinco cadáveres y que el cadáver del copiloto nunca pudo ser rescatado. En todo caso, el proceso de investigación se encuentra hoy muy avanzado y precisamente esta mañana ha celebrado pleno la comisión de investigación para analizar, entre otros, este informe, las alegaciones, las pruebas y los distintos materiales y testimonios que se han acumulado hasta el presente en esta investigación en particular. El conjunto de elementos de juicio no solo es diverso por su naturaleza sino que también lo es por su origen, dado que entre ellos se encuentran desde alegaciones requeridas al fabricante del aparato siniestrado o a la compañía operadora hasta aportaciones de los familiares de los fallecidos —usted también los ha citado— a los que tuve la oportunidad de recibir la semana pasada y conocer directamente de ellos cuáles son sus demandas y sus reclamaciones acerca de la propia comisión de investigación.

Con toda esa información confío en que con la mayor celeridad la comisión pueda cumplir con los dos objetivos para los que está constituida, que, insisto, no son enjuiciar los hechos ni atribuir responsabilidades de orden penal o civil sino exclusivamente determinar las causas técnicas de los accidentes para de ahí derivar las recomendaciones que correspondan para el futuro. Esos dos objetivos los va a cumplir como es natural la comi-

sión, como siempre los cumple, pero quiero anunciarles que en la sesión de esta mañana como consecuencia de la presentación de un escrito por parte de los familiares y de la evacuación de un informe jurídico sobre ese escrito, la comisión ha decidido ampliar la investigación a las alegaciones realizadas por los familiares en la medida en que se entiende que pueden ser pertinentes para el esclarecimiento completo de las causas técnicas del accidente. En consecuencia, la investigación sigue y lo hace, sobre todo en este momento, con la consideración de las alegaciones formuladas por los propios familiares de las víctimas.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Díez, antes de darle la palabra quiero recordarle que solo dispone de un minuto.

La señora **DÍEZ GONZÁLEZ**: Me atenderé a ese minuto.

Señor subsecretario, no crea que no soy comprensiva con todas las dificultades que sin duda tiene la comisión para elaborar el informe, pero entre un año, que es la recomendación, y cuatro años, que son los que se van a cumplir dentro de dos meses, sin informe definitivo, ha pasado un plazo de tiempo extremadamente largo desde mi punto de vista y no justificado. Efectivamente la comisión no tiene que entrar en temas de carácter penal; no es su cometido, pero en tanto no haya un informe definitivo y no haya recomendaciones pueden ocurrir accidentes similares, por tanto no está cumpliendo su obligación de prevenir muertes similares por accidentes similares. Cuatro años, señor subsecretario; cuatro años es demasiado tiempo incluso para un asunto, como usted nos acaba de decir, tan complejo. Entre un año y cuatro hay tres años en el medio y de verdad no encuentro en la respuesta que usted me ha dado —me hubiera gustado lo contrario— justificación alguna, porque, insisto, ¿qué tiene que ocurrir para que finalmente se emita ese informe con las recomendaciones para evitar daños de estas características?

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente para la réplica tiene la palabra el señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Miranda Hita): Señoría, estoy de acuerdo con usted en que el plazo de cuatro años es excesivo. En todo caso, quiero insistir en que lo que está haciendo la comisión ahora es considerar las pruebas sugeridas por los propios familiares. Es imprescindible que, aunque se demore un poco más la investigación, se tengan en cuenta esas alegaciones. Lo que no puede hacer el Gobierno bajo ningún concepto es dejar a las víctimas desprotegidas, por eso queremos que se oiga la voz de las víctimas y que finalmente en la resolución de la cuestión se tenga en cuenta lo mucho y muy importante que tienen que decir y que han trasladado por escrito a la propia comisión.

— **DEL DIPUTADO DON PERE MACIAS ARAU, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ), SOBRE GARANTÍAS DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO POSTAL UNIVERSAL TANTO EN ÁREAS RENTABLES COMO NO RENTABLES FINANCIERAMENTE. (Número de expediente 181/002540.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la quinta pregunta del orden del día, que formula el señor Macias y que dice lo siguiente: ¿Qué garantías de la prestación del servicio postal universal tanto en áreas rentables como no rentables financieramente lleva a cabo el Gobierno? Señor Macias, tiene la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor Miranda, muchas gracias por su presencia hoy aquí.

Todos somos conscientes —el propio señor ministro lo decía en el Pleno hace pocas semanas— de la problemática del sector postal, hasta el punto de que me imagino que el Consejo de Ministros tendrá ya en la antesala el proyecto de ley postal que supongo que un día de estos remitirá a la Cámara y que habrá de dar respuesta a algunas de las preguntas que se le formulan. Sin embargo, a nosotros nos preocupa —creo que la preocupación no es solamente de *Convergència i Unió* sino de amplios sectores del país— que se garantice la prestación del servicio postal universal tanto en áreas rentables como no rentables, razón por la que le formulamos esta pregunta, que coincide además —el señor subsecretario lo sabe perfectamente— con una problemática importante a nivel de diálogo social que parece interrumpido en el sector. En este sentido, me gustaría que nos pudiera dar algunas respuestas al porqué de esta interrupción del diálogo social y sobre todo respecto a la continuidad del servicio postal universal. En cualquier caso, repito, este es un tema muy importante en primer lugar para los trabajadores. Por otro lado, este es un servicio público esencial y nosotros somos los primeros que creemos que lógicamente hay que llevar a cabo la adaptación a las directivas europeas, pero con el objetivo clarísimo de cubrir la prestación de este servicio, y es en este sentido en el que le planteamos esta pregunta. Ya sabemos que en las áreas rentables esto lo va a hacer no solamente Correos sino también otros en competencia, pero me gustaría que me dijera cuáles son las previsiones del Gobierno en áreas no rentables y si tiene el Gobierno algún plan estratégico para hacer frente a la prestación de este servicio postal universal.

El señor **PRESIDENTE**: Señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Miranda Hita): Señor Macias, el ministerio y yo mismo compartimos la preocupación por la garantía del servicio postal universal y quiero darle la garantía —valga la redundancia— de que así es y así va a seguir siendo con la nueva regulación que prepara el Gobierno, como usted

mismo ha comentado, con relación a la trasposición de la Tercera Directiva Postal.

La prestación del servicio postal universal está garantizada por el Estado, y lo está a través de la obligación que tiene de cubrir el coste neto de este servicio con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, una vez auditada la contabilidad analítica correspondiente al operador que lo presta, que es la sociedad pública Correos y Telégrafos. Esta obligación está reconocida ya en la Ley 24 del año 1998, del servicio postal universal y de liberalización de los servicios postales, en el marco de lo que establecía en su momento la Directiva europea de 15 de diciembre de 1997 relativa a las normas comunes para el desarrollo del mercado interior de los servicios postales en la comunidad y la mejora de la calidad del servicio. La Sociedad Estatal Correos y Telégrafos es, como S.S. sabe, una sociedad anónima que ha cerrado el ejercicio 2008 con un volumen de ingresos cercano a los 2.150 millones de euros, y lo cerró con beneficios. Correos ha destinado a la inversión en los últimos años un importe que se ha situado en el entorno de los 230 millones de euros anuales, lo que ha permitido una importante modernización de la sociedad, particularmente en lo que se refiere a las infraestructuras de oficinas, flotas de vehículos y nuevas tecnologías. Aunque la crisis económica está afectando a Correos, como a otros muchos sectores económicos, y no solo en España, sino en el conjunto de los países desarrollados, lo cierto es que puede decirse que Correos es una empresa preparada para competir, preparada por tanto para esta tercera fase del proceso de incorporación del derecho comunitario a nuestro derecho interno; es una empresa que, además de estar preparada, financieramente es sólida, porque tiene un muy escaso endeudamiento. Por tanto, estoy seguro de que va a afrontar con decisión y firmeza los retos que se van a derivar de la nueva situación del mercado postal tras su plena realización a partir del 1 de enero de 2011, conforme a la directiva de 2008, que obliga a ello.

En todo caso, señoría, quiero anticiparle que el anteproyecto de ley en el que está trabajando el Gobierno en este momento, por el que se traspone esa Tercera Directiva, mantiene y consolida el concepto de coste neto del servicio postal universal y las obligaciones del prestador público estatal Correos y Telégrafos de hacerse cargo de este servicio postal universal. En el anteproyecto de ley se definen las exigencias de calidad, de asequibilidad del precio y de cobertura territorial o geográfica de ámbito nacional que se van a imponer al prestador público, tanto en las áreas rentables como en las áreas no rentables financieramente para la actuación empresarial. Estas obligaciones las va a cumplir el operador público justamente con la garantía que la propia ley ofrecerá.

Como consecuencia y para terminar, ratifico el compromiso del Gobierno de regular la trasposición de la directiva con protección del servicio postal universal —es el primer objetivo—, protección de los derechos de los usuarios de los servicios postales garantizándoles la accesibilidad del servicio tanto en términos de precio

como territoriales y finalmente garantía de que los operadores del mercado pueden actuar con un terreno de juego nivelado y con equilibrio de los intereses que se presentan en este mercado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Nos daba el dato del resultado económico de 2008 y yo pediría el de 2009. La previsión de los Presupuestos Generales del Estado en 2009 para 2010 ya no es de beneficio, sino un resultado negativo entre los 60 y los 120 millones de euros, y la propia previsión de los Presupuestos Generales del Estado en 2010 para 2010 es de una pérdida de alrededor de 150 millones de euros. Por el contrario, la aportación del Estado solo serían 75 millones. Creo que hay que demandar cómo se prevé esta necesidad de financiación del servicio postal universal.

Más allá de esto, ya que contamos con la presencia del subsecretario, me gustaría demandarle cómo está la formación de la Comisión Nacional Postal. Nuestro grupo desea estar presente en esa comisión, como es lógico, y nos gustaría una respuesta en este sentido. También querríamos conocer si ya tiene el plan estratégico que se había encargado y que según algunas fuentes ya está en manos del ministerio y si los grupos lo podemos tener. Finalmente, en una situación de empleo importante, 76.000 empleos, parece ser que hay 4.000 empleos no renovados. Esto crea una situación sindical problemática y nos gustaría saber si el Gobierno tiene previsto reanudar el diálogo social, que de hecho está en estos momentos interrumpido.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Miranda Hita): Comenta S.S. los resultados negativos de la empresa en 2009 y la previsión para 2010. Sobre esto quiero decirle que resultados negativos los tiene la empresa pública prestadora del correo y del servicio postal universal en España como los están teniendo todas las empresas que prestan este servicio en el conjunto de los países que forman parte de la Unión Postal Universal.

Este es un fenómeno general porque el mercado está encogiéndose, cada vez hay menos actividad en ese mercado postal y es un mercado muy maduro, pero esto no tiene nada que ver —y quiero subrayarlo— con la garantía del servicio postal universal. Precisamente la garantía del servicio postal universal consiste en que si hay pérdidas el Estado subvendra al coste correspondiente y a esas pérdidas, de manera que quien no va a sufrir el daño es el prestador público. El Estado es el que se encarga, mediante la subvención, de hacer frente a ese efecto de la menor facturación y, sin embargo, sí que debe mantenerse el servicio desplegado conforme está en la actualidad.

Respecto de la Comisión Nacional del Sector Postal, S.S. sabe que hace unos meses el Gobierno aprobó el

decreto que regula su constitución y sus reglas de funcionamiento. Por tanto, estamos en la fase última para que el ministro de Fomento pueda presentar en esta Cámara la composición de la comisión y de manera inmediata su constitución. Espero que esto pueda tener lugar en pocas semanas.

También me pregunta por el Plan Estratégico de Correos y tengo que decirle que ese plan no es del Ministerio de Fomento, sino de Correos. Por tanto, el Ministerio de Fomento no elabora ese plan ni tiene por qué conocerlo, más allá de lo que tiene que ver con el servicio postal universal. Concretamente me preguntaba si el ministerio lo tenía. El ministerio no tiene ningún plan estratégico y si lo tiene la empresa es, conforme a la propia Ley de patrimonio de las administraciones públicas, una cuestión que corresponde exclusivamente a la empresa. Sí le anticiparé, en relación con el proyecto de ley que estamos elaborando, que precisamente para que haya una coordinación y una clara imbricación entre el plan estratégico y el cumplimiento de las obligaciones de servicio público del servicio postal universal se va a ordenar al operador público que ese plan estratégico efectivamente se atenga a los requisitos del SPU y, en consecuencia, a partir de ese momento sí que tendrá que haber una coordinación muy clara entre el plan y la propia prestación del servicio.

La última cuestión que me plantea es la situación sindical y la ruptura del diálogo social. Me permitirá que le diga que el diálogo social no está roto. Hay una parte de la representación sindical de Comisiones Obreras que ha adoptado una estrategia sindical determinada que consiste particularmente en no reunirse con el Ministerio de Fomento para discutir la ley y no atender la invitación que yo al efecto les cursé para el 11 de marzo pasado, pero hay otra parte de la representación sindical que sí está manteniendo un diálogo social, fluido y abierto con el ministerio y que hemos llegado ya a importantes avances en la definición de las condiciones del servicio en el futuro. Con independencia de eso, hay otra cuestión de fondo que es el convenio colectivo de Correos en el que tampoco tiene competencia alguna el Ministerio de Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor subsecretario, don Jesús Miranda, por su asistencia por primera vez a esta Comisión. Esperamos verle pronto.

— **DEL DIPUTADO DON PERE MACIAS I ARAU, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGENÇA I UNIÓ), SOBRE LA RESPUESTA DEL GOBIERNO A LA DENUNCIA FORMULADA POR LA COMISIÓN NACIONAL DE LA COMPETENCIA (CNC) EN RELACIÓN A LA SUPUESTA POSICIÓN PRIVILEGIADA DE RENFE EN EL MERCADO FERROVIARIO. (Número de expediente 181/002446.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos la Comisión con la comparecencia de doña Concepción

Gutiérrez del Castillo, secretaria de Estado de Transportes, ya veterana en esta casa, con una serie de preguntas, tres concretamente. La primera de ellas es también del señor Macias, sobre la respuesta del Gobierno a la denuncia formulada por la Comisión Nacional de la Competencia en relación con la supuesta posición privilegiada de Renfe en el mercado ferroviario.

Tiene la palabra el señor Macias. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

El señor **MACIAS I ARAU**: Bienvenida, señora secretaria de Transportes. Yo simplemente quería reproducir en primera instancia la pregunta. Hubo una denuncia formulada por el sector y una tramitación por parte de la Comisión Nacional de la Competencia en relación a la supuesta posición privilegiada de Renfe, y a mí me gustaría conocer cuál es la opinión del ministerio en relación con este dictamen de la Comisión Nacional de la Competencia y, lo que es más importante, en relación con aquello que la Comisión Nacional de la Competencia mandataba a RENFE. ¿Qué es lo que se está ejecutando para dar cumplimiento al restablecimiento de las condiciones de la competencia en el mercado de transportes?

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

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez Del Castillo): Señor Macias, efectivamente no hay una denuncia como tal, sino que hay un informe de la Comisión Nacional de la Competencia emitido en el trámite de informe de un reglamento. Se solicitó informe por parte del ministerio y esta comisión hace un repaso al proceso de liberalización del sector del transporte ferroviario, y por tanto me voy a remitir a ese informe al que usted hace referencia que se refiere precisamente a todo lo que se viene haciendo para la transposición del conjunto de directivas y reglamentos que se han ido promulgando por la Unión Europea y que por supuesto son el marco que está definiendo la situación del operador Renfe. Permítame un breve recordatorio.

Como usted sabe, son tres los grandes paquetes ferroviarios de normativa comunitaria y prácticamente todas las normas han sido transpuestas o están en vías de transposición a nuestro ordenamiento jurídico, pero voy a hacer un resumen de la situación en que nos encontramos. La primera ley del sector ferroviario del año 2003 regula la separación entre el operador y el administrador de infraestructuras. El desarrollo de dicha ley hace efectiva esta separación a partir del día 1 de enero de 2005. En segundo lugar, la liberalización del transporte de mercancías. Como usted sabe, la Unión Europea señalaba distintas fases, la última de ellas tendría que haberse realizado en marzo de 2006; sin embargo en España, como sabe, todo este proceso se hizo antes y está en vigor desde el 1 de enero de 2005, anticipándose a la fecha límite enmarcada por la Unión Europea e incluso a lo realizado por otros países. Tam-

bién, con la entrada en vigor de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, se ha producido la apertura al mercado de los servicios de transporte internacional de viajeros y en estos momentos el Ministerio de Fomento está realizando una estrategia para favorecer el cumplimiento de esta norma en una doble dirección: en primer lugar, se están consolidando las infraestructuras necesarias que nos permitan la conexión de alta velocidad con Francia y Portugal, los dos países de referencia para garantizar esta interconexión, y además Renfe-Operadora está llevando a cabo negociaciones con otros operadores que deben fraguar acuerdos que nos permitan hacer efectiva esta prestación continua de servicio internacional. Como usted sabe, no existe una norma en el seno de la Unión Europea para la liberalización del transporte interior de pasajeros, pero sí me gustaría resaltar que el proyecto de ley de economía sostenible, que ya está en esta Cámara, contiene una amplia referencia al desarrollo del Reglamento 1370/2007, de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, y hay un capítulo específico dedicado al transporte y movilidad sostenible que va a definir determinados servicios de interés público de transporte de viajeros por ferrocarril y por carretera y las obligaciones de servicio público en el transporte de viajeros que puedan ser objeto de ayuda pública. Desde luego, esto va a clarificar bastante toda la situación de la operadora pública y, además, esta ley establece en la disposición final vigésimo novena el órgano regulador del mercado ferroviario, por el que usted en otra ocasión me ha preguntado. Todo este conjunto de normas es el que determina la situación de Renfe-Operadora y, si usted tiene interés, ahora en la réplica podemos profundizar en alguno de los aspectos y comentarios que esta norma establece para determinada situación especial de la operadora pública.

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

El señor **MACIAS I ARAU**: Muchas gracias, señora secretaria de Estado, por su explicación, sucinta y clara. Primera cuestión, creo que es importante que en el marco de la ley de economía sostenible se puedan aprobar todas estas disposiciones. Le avanzo que nos parece insuficiente el trato que se da en el proyecto de ley, como organismo independiente, al organismo regulador ferroviario. Nos gustaría poder hablar aquí de un auténtico ente regulador, no de un ente tan supeditado al propio ministerio como el que se prevé en la ley, al igual que ciertas disposiciones contenidas, pero creo que habrá tiempo para esto y, desde luego, por parte de nuestro grupo existe la voluntad de negociar y llegar a la mejor de las disposiciones.

Poca cosa más, señora secretaria de Estado, solamente quiero hacerle una pregunta. El tema de pasajeros es muy reciente y no hay perspectiva, hay que hacer otros deberes antes y no es objeto de preocupación, pero en el tema de la liberalización de mercancías, a pesar del tiempo transcurrido, usted habla del 1 de enero

de 2005 y estamos ya en 2010, las cosas no han acabado de funcionar. Por tanto, le pregunto si usted está en condiciones de hacer un diagnóstico de por qué esto no acaba de funcionar, realmente no funciona como mercado liberalizado y además no funciona incluso como un mercado eficiente, porque perdemos cada año tráfico ferroviario de mercancías. En cualquier caso, si no tiene este diagnóstico o no está en condiciones de hacerlo, sí quiero manifestarle que este es un elemento que, a juicio de nuestro grupo, como hemos planteado reiteradamente, debería ser objeto de atención prioritaria por parte del Gobierno. El objeto de plantear este tema es simplemente poner de manifiesto esta circunstancia; por una parte, la oportunidad que tenemos en la ley de economía sostenible de acotar y hacer una buena regulación, un buen ente regulador, y, por otra parte, ser capaces de diagnosticar qué ha pasado para que en la liberalización de mercancías nos haya pasado como a los franceses, que no les funciona, y no como a los alemanes, que les funciona bastante más. Le agradezco sus respuestas por adelantado.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): En turno de réplica, la señora secretaria de Estado tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): Efectivamente, es un tema de preocupación del Gobierno y en estos momentos se está elaborando un plan específico para mejorar sustancialmente, con unos objetivos cuantitativos y definidos en relación con el transporte de mercancías por ferrocarril. Ya está prácticamente elaborado, se ha consensuado con la mayoría de las comunidades autónomas en diálogos previos, y el ministro pretende llevarlo a una conferencia sectorial para aprovechar todas las sinergias y las propias competencias de ambas administraciones para relanzar una estrategia clara en pro de incrementar sustancialmente la participación del transporte de mercancías por ferrocarril. Usted me pide un análisis, y tengo mi propia opinión, y usted probablemente tenga la suya, de qué es lo que ha ocurrido en estos cinco años de liberalización, yo le puedo decir que el que no hayamos tenido mejores resultados no se debe a que haya habido ningún tipo de limitación a la competencia, sino más bien al contrario. Creo que ahí puede haber coincidido una situación económica determinada para que la rigidez que tiene el propio sistema ferroviario haya incidido en la situación actual, pero lo que sí le puedo decir es que para la elaboración del plan se hace un diagnóstico que creemos certero y sobre todo se hacen una serie de propuestas. No cabe duda de que es necesaria una mejor conexión entre los nodos y las plataformas logísticas con todo lo que es la red ferroviaria, que permita una mayor garantía de fiabilidad del sistema y que el sector privado compita realmente, no con Renfe porque en este momento hay una excelente colaboración, sino más bien con otros modos de transporte quizás más flexibles y que están

incrementando su cuota de mercado. Tendríamos que reflexionar sobre la liberalización que hemos propiciado porque otras operadoras públicas de otros países europeos son las que han aprovechado esta situación de liberalización. Por tanto, no es que tengamos insuficientes normas de defensa de competencia, no es que haya problemas que constriñan en ese mercado la libertad de actuación, sino que se debe a otras circunstancias que son objeto de análisis de este plan, que ya le anuncio que en breves fechas presentará el ministro al conjunto de las comunidades autónomas.

— **DEL DIPUTADO DON CARLOS GONZÁLEZ SERNA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE RENFE PARA FAVORECER EL DERECHO AL LIBRE DESPLAZAMIENTO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD. (Número de expediente 181/001796.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos a examinar el punto del orden del día que figura con el número 7, sobre la implementación del Plan de accesibilidad universal de Renfe para favorecer el derecho al libre desplazamiento de las personas con discapacidad. Para formular la pregunta tiene la palabra por el Grupo Socialista el señor González Serna.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Señora secretaria de Estado le doy la bienvenida en nombre de mi grupo y en el mío propio. Sabe que para el Grupo Parlamentario Socialista es una satisfacción tenerla aquí y estamos totalmente seguros de que su comparecencia será de gran interés y utilidad para los miembros de esta Comisión.

Dicho esto a modo de bienvenida, comienzo a argumentar la que es mi pregunta. Como usted sabe, el Gobierno ha adquirido importantes compromisos con las personas con discapacidad en torno al derecho al libre desplazamiento. A juicio de mi grupo, en estos años el Ejecutivo no solo ha mantenido un discurso político nítido y sobre todo comprometido con el derecho al libre desplazamiento de las personas con discapacidad, sino que además ese discurso ha venido acompañado de valiosos compromisos jurídicos. Señalaré dos que me parecen extraordinariamente importantes. De una parte, la ratificación de la Convención de Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad; quiero señalar que fuimos uno de los primeros países de la Unión Europea en ratificarla y eso nos enorgullece y llena de satisfacción. De otra parte, la promulgación del Real Decreto 1544/2007, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para las personas con discapacidad, un real decreto cuyo artículo segundo está dedicado en exclusiva al transporte ferroviario y que lleva aparejado un detallado anexo primero relativo a las condiciones básicas de accesibilidad al ferrocarril. En este anexo, lejos de plantea-

mientos vagos e inconcretos se hace una relación minuciosa de las características que han de tener las estaciones y todo lo que las rodea y también de las características del propio material rodante y todos los elementos relacionados con la accesibilidad. Un real decreto que en la parte relacionada con Renfe-Operadora entendemos que se ha concretado en un plan de accesibilidad cuyo objetivo, según declara la propia empresa, es situar en el primer nivel europeo en cuanto a accesibilidad ferroviaria a nuestro país, a España. Ni que decir tiene, señora secretaria de Estado, que el Grupo Parlamentario Socialista comparte plenamente este objetivo y que animamos al Gobierno a trabajar con intensidad para su plena consecución, a pesar de que somos conocedores de la complejidad del cumplimiento de tan ambicioso objetivo. Pero, señora presidenta, señorías, señora secretaria de Estado, mi grupo necesita tener información, mi grupo necesita conocer cuál es el grado de cumplimiento de tales compromisos, por ello es el momento de saber de los hechos relacionados con ese Plan de accesibilidad y me gustaría que nos dijera en qué medida el Gobierno está implementando el Plan de accesibilidad universal de Renfe.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para responder, tiene la palabra la señora secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): Efectivamente, el Plan de accesibilidad de Renfe ha sentado las bases de la accesibilidad al ferrocarril en España y contempla dos líneas de acción básicas que son complementarias para seguir en el futuro con nuevos servicios Renfe. En primer lugar la implantación del servicio Atendo, que es de atención y asistencia a las personas con discapacidad o movilidad reducida. Este servicio, como saben SS.SS., supone una respuesta inmediata, a corto plazo, mediante un servicio personalizado dirigido a un amplio colectivo, priorizando siempre la atención a las personas con una mayor discapacidad motriz, visual, auditiva o de otra naturaleza pero abarcando todo tipo de personas con movilidad reducida, ya sea permanente o transitoria. Los objetivos están encaminados a alcanzar la accesibilidad para todos añadiendo un plus de atención personalizada, incrementar el valor y la calidad del servicio prestado. Se atiende a todas las personas no solamente en la subida y bajada del tren sino también en la propia estación. ADIF también está desarrollando este plan en las estaciones. Pero como dato significativo en función de su pregunta le puedo decir que la cobertura del servicio ha sido importante. Desde que se pone en servicio en junio de 2008, de dicho mes a diciembre han sido 88.777 las personas que han recibido esta asistencia y durante todo el año 2009 se ha prestado asistencia a 235.571 personas, es decir estamos ya en una media mensual de 19.631 personas asistidas. Pero junto con este servicio de atención individualizada a las personas con una movilidad reducida, la actuación también se extiende a los trenes,

es decir adecuación del tren a esa limitación de movilidad. El plan está previsto desarrollarlo entre los años 2009 a 2014; se está llevando a cabo la adaptación de 480 trenes anticipando y ampliando el ámbito estipulado en el Real Decreto 1544/2007, que consideraba todos los trenes, no solo aquellos que se encontraban en un primer tramo de la vida útil. Y esta misma línea de acción se está llevando a cabo en la compra de trenes, que ha venido siendo la apuesta de Renfe Operadora para la accesibilidad; es decir, todos los trenes que se han comprado desde que se desarrolla este programa contemplan siempre una adaptación para personas con movilidad reducida. Se ha creado un departamento específico dentro de la organización de Renfe —que es la encargada de poner en marcha todas estas iniciativas— para desarrollar este plan y lógicamente se está trabajando con los usuarios para mejorar permanentemente el servicio. La idea es no solamente atender a las personas una vez que llegan a la estación, ayudarlas a subir, a vivir el tren, sino hacerlo también desde que piensan en viajar hasta que llegan a su destino, es decir procurar, si las condiciones económicas nos lo permiten, ampliar incluso todos estos servicios.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA M.^a GLORIA GÓMEZ SANTAMARÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE FECHAS PREVISTAS PARA LA FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS EN EL AEROPUERTO DE PARAYAS Y COSTE DE LAS MISMAS. (Número de expediente 181/002643.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos al siguiente punto del orden del día, que figura con el número 8 y es la última pregunta para la señora secretaria de Estado, sobre las fechas previstas para la finalización de las obras en el aeropuerto de Parayas y coste de las mismas. Para formular la pregunta, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Gómez Santamaría.

La señora **GÓMEZ SANTAMARÍA**: Secretaria de Estado, señorías, en los últimos años el incremento de pasajeros en el aeropuerto de Parayas, Santander, ha sido constante. En el año 2003 el número de pasajeros fue de 253.756; en 2009, la cifra ha llegado a los 958.000 pasajeros. Ha sido una progresión constante, por tanto, siendo el año de mayor aumento el 2005 con un 81,1 por ciento de aumento en el número de pasajeros. Esperamos que este año, el 2010, pueda ser el año en el que se llegue a la cifra de un millón de pasajeros. Las obras que se vienen realizando en el aeropuerto van a duplicar la capacidad operativa de la infraestructura pasando de 11 operaciones a la hora a 22, además de mejorar los servicios que se prestan a los viajeros, adecuando la terminal, tanto en llegadas —que ya está en funcionamiento— como en salidas.

En definitiva, desde que el aeropuerto está en obras hemos visto cómo se ha actuado en la torre de control,

en la pista, en el edificio terminal, en la modernización de las redes de control y de datos y en los accesos al aeropuerto. Es, por tanto, una ampliación y modernización de todo el aeropuerto, de todas las instalaciones, con una renovación integral de las mismas. Son unas obras de vital importancia para la Comunidad Autónoma de Cantabria, no solo para la atracción del turismo sino también para la de empresas. Cuando finalicen las obras el aeropuerto va a estar preparado para poder seguir creciendo en la línea en la que lo viene haciendo en estos últimos años y para ofrecer también unas instalaciones de calidad a los usuarios y a las compañías aéreas que están operando ya en este momento o que puedan operar en un futuro.

Por eso, señora secretaria de Estado, tenemos interés por conocer cuándo van a estar finalizadas las obras y a cuánto va a ascender el coste total de las mismas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Tiene la palabra la señora secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): Ciñéndome a la pregunta, le puedo confirmar que las principales actuaciones en ejecución en el aeropuerto son las siguientes: primero, la remodelación del edificio terminal, tal y como usted ha dicho, que se adjudicó en octubre de 2007. La inversión total de esta actuación, que incluye asistencia técnica de redacción de proyecto, de control, de vigilancia y de equipamiento, y adecuación y homogeneización del edificio, asciende a 12,9 millones de euros. Se inició la obra en enero de 2008; usted se interesa por su finalización, que está prevista para el cuarto trimestre de 2010. En cuanto a la remodelación del edificio terminal, se pretende aumentar su capacidad sustancialmente y significaría un incremento de un 30 por ciento de la superficie disponible para los pasajeros. Esta actuación, aparte de los nuevos servicios para el público que se instalan, permitirá duplicar la superficie disponible para el preembarque, que dispondrá de siete puertas de embarque, facilitando así un mejor y más continuo flujo de pasajeros a través de los controles de seguridad. En total, se remodelarán 9.600 metros cuadrados y se construirán 900 metros cuadrados de nueva planta. Por otra parte, está prevista también la ejecución de otra obra, la plataforma de prueba para el servicio de extinción de incendios, que fue adjudicada en octubre de 2008. La inversión en este caso es de 980.000 euros. Fue iniciada en noviembre y su finalización está prevista para el segundo trimestre de 2010.

Quiero completar la información que usted demanda con el conjunto de inversiones realizadas y le puedo decir que la inversión ejecutada en el aeropuerto en el periodo 2004-2009 asciende a 37,6 millones de euros. Es decir, un incremento muy importante en relación con el periodo anterior que alcanzaba los 9 millones. Centrándonos en la actual legislatura, la inversión ejecutada desde el 1 de abril de 2008 a 28 de febrero de 2010 asciende a 24,88 millones de euros. Por lo que se refiere

al presente ejercicio, la inversión asciende a 13,38 millones de euros. También le puedo dar la cifra —si le interesa la previsión— hasta 2013, que asciende a 16,9 millones de euros. Usted ha hecho referencia a un tema que me parece muy importante, que es el aumento significativo de pasajeros en este aeropuerto. Le puedo confirmar que incluso en el año 2009, que fue un año de resultados negativos como consecuencia de la crisis, aquí hubo un crecimiento de tráfico cercano al 12 por ciento. Además, le puedo decir que en la programación de vuelos para esta temporada que se ha iniciado en abril se prevén nuevas conexiones, Pisa, Düsseldorf, Frankfurt, Málaga, Palma de Mallorca, entre otros muchos destinos, y algunas compañías que ya venían utilizando este aeropuerto pretenden reforzar sus frecuencias en las rutas que ya venían ofreciendo. Así que puedo garantizar que todas estas inversiones responden a una demanda cierta y a una evolución de los tráficoos muy apreciable.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Despedimos a la señora Gutiérrez dándole las gracias en nombre de toda la Comisión. Hacemos un receso de un minuto para darle la bienvenida al señor Morlán. **(Pausa.)**

— **DEL DIPUTADO DON MANUEL PEZZI CERETO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE COMPROMISOS ACORDADOS ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA JUNTA DE ANDALUCÍA EN MATERIA FERROVIARIA, ESPECIALMENTE PARA EL DESARROLLO DEL CORREDOR FERROVIARIO TRANSVERSAL. (Número de expediente 181/002645.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Damos la bienvenida al señor Morlán, conocido y querido en esta Comisión, y pasamos a examinar el siguiente punto del orden del día, que figura con el número 9, sobre los compromisos acordados entre el Ministerio de Fomento y la Junta de Andalucía en materia ferroviaria, especialmente para el desarrollo del corredor ferroviario transversal. Para formular la pregunta tiene la palabra el señor Pezzi, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PEZZI CERETO**: Bienvenido, señor secretario de Estado. Estuvimos juntos el lunes en Granada, mi ciudad, en un acontecimiento de gran repercusión y relevancia para toda mi provincia, la integración del ferrocarril en Granada y la presentación de la nueva estación que está haciendo don Rafael Moneo, y vengo aún eufórico del trabajo que están ustedes realizando en el Ministerio de Fomento. Enhorabuena y gracias.

Mi pregunta es respecto al corredor ferroviario transversal. Como saben SS.SS. y usted como secretario de Estado, el Plan de Infraestructuras del Gobierno de Aznar y de Álvarez-Cascos 2000-2007 no contemplaba

una conexión transversal de Andalucía en alta velocidad entre Sevilla-Granada-Almería. Tuvo que ser el Gobierno de Zapatero el que incluyera en el Plan estratégico de infraestructuras y transporte 2005-2020, con una nueva planificación tanto del transporte por carreteras como del ferrocarril de alta velocidad, esa conexión, para nosotros vital. El Gobierno de la Junta de Andalucía, de Manuel Chaves, era consciente de la trascendencia del PEIT y, de acuerdo con la planificación en él reflejada, acordó la realización conjunta con el Gobierno de España de ese corredor o eje ferroviario transversal de Andalucía, que se desarrollaría en una longitud de 487 kilómetros, pasando por Huelva, Sevilla, Antequera, Granada y Almería. Este trazado permitirá la conexión con alta velocidad de todas las capitales de provincia andaluzas, además del Campo de Gibraltar, Murcia, con todo el corredor mediterráneo, con Portugal y, hacia el norte, con Madrid y toda España. Este eje ferroviario transversal de alta velocidad es crucial para Andalucía, para su vertebración, para su potenciación como una unidad económica competitiva, y, si me permiten la comparación —creo que esto tiene más trascendencia—, es equiparable en ferrocarril de última generación a la autovía A-92, que unía todas las capitales de provincia con autovía de alta capacidad.

La importancia de este eje, señor secretario de Estado, hizo que el Gobierno de la Junta de Andalucía acordara con el Ministerio de Fomento que el trazado Sevilla-Antequera de 128 kilómetros lo ejecutara y lo financiara la Junta de Andalucía y el resto el Ministerio de Fomento. De este modo, Andalucía pasaba a ser la única comunidad autónoma de España comprometida en los presupuestos propios con la alta velocidad. La Junta de Andalucía comprometía una inversión de 1.100 millones de euros para los doce tramos en los que se había dividido esa obra y en estos momentos, por los datos que yo poseo, tiene cinco tramos con la plataforma terminada, cuatro con obras adjudicadas y tres con el proyecto terminado. Es un reto que una comunidad autónoma como Andalucía haga alta velocidad ferroviaria con su propio presupuesto y una partida de 1.100 millones de euros. El resto lo hace el ministerio de Fomento, que está haciendo Huelva-Sevilla; Ministerio de Fomento y ADIF, 87 kilómetros. Todos los proyectos están adjudicados, está en desarrollo la estación de Huelva, por lo que yo conozco; en el tramo Bobadilla-Granada prácticamente el 80 por ciento de la obra va a estar puesta en marcha en 2010; en cuanto a la variante de Loja y la integración del ferrocarril, se estima que su tramitación administrativa y los proyectos pueden estar acabados en este año 2010. El horizonte en el que trabaja la junta, que coordina con el ministerio y que yo creo que es un horizonte plausible, es que entre en servicio, si todo se cumple como se espera, en 2013, año en el que usted sabe celebramos en Granada el milenio de la fundación del Reino de Granada, que se hizo en 1013 en Medina Elvira. Finalmente, el trazado Granada-Almería tiene ya estudio

informativo y se ha expuesto a información pública. Estamos felices por la forma en que se está llevando el tema. Para hacer una composición de lugar, una vez terminadas estas obras el viaje Granada-Madrid, que ahora mismo son cuatro horas y dieciséis minutos, pasará, con el trazado terminado, a dos horas y cuarenta minutos; el trayecto Granada-Málaga, que está ahora en dos horas cuarenta y tres minutos, pasará a ser de cincuenta minutos; el Granada-Almería, ahora de dos horas ocho minutos, pasará a una hora cinco minutos. Por tanto, una revolución.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Pezzi, le rogaría que fuera terminando; su tiempo ha concluido.

El señor **PEZZI CERETO**: Voy terminando. Quiero preguntarle, señoría, si usted está de acuerdo en la coordinación que está haciendo con la Junta de Andalucía. También me gustaría que brevemente me aclarara si en su intervención en Granada, cuando dijo que la estación y la integración estarían en el siglo XXI, estaba pensando en finales del siglo XXI, como dice el alcalde de nuestra ciudad. Si cuando estaba diciendo que iba a pagar menos, que iba a darnos el mismo trato que a las once ciudades que tienen AVE e integración a la que peor va a tratar usted es Granada, como dice el ayuntamiento de la ciudad, o si usted está de acuerdo en llevar la estación a 16 kilómetros, a Pinos Puente, a esta magnífica estación que tendríamos los granadinos donde ha pedido el Ayuntamiento de Granada que se lleve el AVE mientras se hace la nueva estación, que está en otro eje ferroviario, en otro trayecto; pero no importa, siempre se pueden resolver las cosas haciendo una nueva estación a 16 kilómetros y haciendo un nuevo trazado.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señor diputado, después de la explicación que ha dado poco tengo que añadir porque ha hecho un recorrido por todo el corredor transversal desde Huelva hasta Almería. Como veo que es perfectamente conocedor de cómo está la evolución de los proyectos y de las obras que estamos llevando a cabo y de los estudios informativos que estamos desarrollando, en aras de dar una respuesta rápida a la pregunta que me plantea, le tengo que decir varias cosas. Las infraestructuras, y creo que ustedes me lo han oído decir en muchas ocasiones, tienen un periodo de maduración largo. La infraestructura, y en este caso concreto esta de la que hablamos, era un corredor transversal que no tenía nada contemplado entre Granada y Almería y que no tenía nada contemplado entre Huelva y Sevilla. En el resto del corredor, entre Sevilla y Antequera, como usted ha dicho, estaba trabajando la junta, y entre

Antequera y Granada estamos trabajando nosotros a través de ADIF.

Permítame que le dé un dato para que vea cómo el propio estado de las infraestructuras a veces trae consigo la modificación de los planes con los que nos encontramos. Yo siempre he dicho que las infraestructuras que hemos heredado, la ejecución y el desarrollo de esas infraestructuras, siempre y cuando respondieran a intereses o a objetivos coincidentes con los de este Gobierno, las íbamos a hacer, y siempre he reconocido y agradecido al Gobierno anterior, cuando he puesto en servicio tramos de autovía o de ferrocarril, el esfuerzo que hizo para que nosotros pudiéramos cortar la cinta.

En este caso concreto le tengo que decir que la encomienda de gestión que yo modifiqué en el año 2004 significaba que entre Sevilla; Antequera y Granada se trabajaba sobre la vía actual. No se desdoblaba la vía, en principio, sino que la encomienda de gestión a GIF era de electrificación y de señalización. Es decir, con la reconstrucción que yo firmé en el año 2004 tuvimos que recomponer todo el corredor para darle una tramitación complementaria y hacer un nuevo estudio informativo que supusiera que hay una conexión similar de alta velocidad, con arreglo a los parámetros que existen en el resto de España. Por tanto, había que hacer una duplicación, una plataforma nueva, una línea con radios muy amplios para que se pudiera permitir la alta velocidad y una línea de dos vías electrificadas de alta velocidad de 25.000 voltios, con los sistemas de señalización actuales, similares a los que puede haber entre Madrid-Barcelona o Madrid-Sevilla-Córdoba-Málaga. Todo ese esfuerzo que hemos llevado a cabo de cambiar la tipología de la línea, de adaptarla a la alta velocidad, lo hemos hecho con la Junta de Andalucía, tanto en la anterior legislatura como en esta, donde firmaron un acuerdo el presidente de la junta y el ministro de Fomento para llevar a cabo todos los procesos de coordinación institucional, que lo hacemos con otras comunidades, tanto con Castilla y León como con Galicia, y eso nos ha permitido montar comisiones de seguimiento en las que vamos viendo cómo va evolucionando la construcción y ejecución de las obras.

Lo decía el otro día en Granada y lo digo aquí. El año 2013 se ha convertido en un año de referencia. Nosotros estamos trabajando en la tesis de que podamos llegar en 2013. Pero ¿cuándo daremos la fecha definitiva? Cuando solucionemos una dificultad añadida que tenemos, que es que superemos el estudio informativo que hemos sacado de los 20 kilómetros de la variante de Loja. Y para adelantar y anticipar plazos estamos llevando a cabo la redacción de los proyectos consultivos. ¿Que tenemos el interés y la voluntad política de cumplir con esas fechas? Sí ¿Que diremos la fecha exacta cuando tengamos los proyectos y licitemos las obras? También. Entonces, es en ese momento en el que podremos decir qué es lo que vamos a hacer. Nosotros somos partidarios de que la estación actual de Granada sea la estación provisional mientras producimos el soterramiento. No

nos hemos planteado en ningún momento que haya otra estación distinta a la propia estación de Granada porque está en el centro de la ciudad.

En tercer lugar, señoría, el acuerdo con el ayuntamiento y con la Comunidad Autónoma de Andalucía que firmamos el año 2008, y que el otro día intentamos que tuviera una imagen buena ante la sociedad porque se presentaba un anteproyecto de lo que va a ser la estación de Granada para el siglo XXI por obra de un arquitecto de los más eminentes que tenemos en España, con proyección mundial, creo que merecía otro tipo de consideración.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Morlán, le agradecería que fuera concluyendo.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Nosotros haremos la integración en Granada. Y la haremos igual que la estamos haciendo en Valencia, en Alicante y en León, donde alcaldes del Partido Popular están, por lo que se ve, más proclives a superar las dificultades partidarias y a entrar en la solución de problemas de integración ferroviaria que son necesarios porque afectan al conjunto de la ciudadanía. Eso es lo que vamos a hacer en Granada y yo estoy empeñado en que sea así.

— **DEL DIPUTADO DON CELSO LUIS DELGADO ARCE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE APOYO POR EL MINISTERIO DE FOMENTO DEL SOTERRAMIENTO DE LAS VÍAS DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD EN LA INTEGRACIÓN FERROVIARIA EN LA CIUDAD DE OURENSE, AL IGUAL QUE LO HACE EN OTRAS CAPITALES DE ESPAÑA. (Número de expediente 181/002259.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Pasamos a examinar el siguiente punto del orden del día que figura con el número 10.º Apoyo por el Ministerio de Fomento del soterramiento de las vías del tren de alta velocidad en la integración ferroviaria en la ciudad de Ourense, al igual que lo hacen otras capitales de España. Para formularla tiene la palabra el señor Delgado, portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **DELGADO ARCE**: Señor Morlán, voy a hablarle de Ourense con una primera afirmación: los ourensanos no admitimos discriminaciones y exigimos del Ministerio de Fomento un trato igual al que le están dando ustedes a otras ciudades en relación con el apoyo y financiación del soterramiento del AVE. **(El señor presidente ocupa la presidencia)** Como usted conoce bien, el estudio informativo de la integración ferroviaria y acondicionamiento de la red ferroviaria de Ourense se publicó en el BOE el 26 de septiembre de 2009. Fue objeto de alegaciones por parte de toda clase de colec-

tivos, colegios profesionales, técnicos, cámaras de comercio, empresarios, partidos políticos y asociaciones vecinales. La inmensa mayoría de estos colectivos, por no decir la práctica totalidad, se pronunció partidaria del soterramiento como la mejor solución para la integración ferroviaria, ya que permitiría superar la actual fractura de las vías en el barrio de A Ponte y liberaría suelo en superficie para destinarlo a finalidades dotacionales, zonas verdes, deportivas, etcétera. Señor Morlán, tengo que decirle que no admitimos tratos discriminatorios y voy a citar algunos ejemplos. La querida ciudad de Vigo, muy cercana a Ourense. El acceso a esta gran capital de la nueva línea ferroviaria del Eixo Atlántico se realiza a través de un túnel de base de 8,5 kilómetros de longitud y en sus últimos tramos va a atravesar la ciudad de Vigo bajo la superficie. En la estación de Vigo, según el proyecto que ustedes han presentado, se van a gastar 75 millones de euros y van a construir una estación en la misma ubicación que la actual, pero a 15 metros de cota inferior. Además, van a hacer una estación provisional en Guixar, que la están haciendo en este momento.

Han presentado proyectos de soterramiento en Logroño, en Alicante y en Murcia, y me voy a referir a tres que son importantes con un poco más de detalle. El proyecto de la ciudad de León, al que acaba de aludir y que han presentado el día 24 de marzo. Aquí anuncian un nuevo estudio informativo complementario que insiste en el soterramiento y en la depresión del haz de vías de la nueva estación de AVE para permitir soluciones urbanas más adecuadas. En la nota informativa del ministerio dicen que estas nuevas actuaciones exceden claramente del estudio informativo habitual, del inicial. Anuncian que el Ministerio de Medio Ambiente les va a relevar de someter a información de impacto ambiental esta solución para agilizar el proyecto. Yo me pregunto: si en León se puede hacer el soterramiento y modificar un proyecto inicial y esto no va a retrasar es porque hay voluntad política de que así sea. En Ourense, señor Morlán, no la hay. Le cito el caso de Girona. El 21 de abril, hace escasos días, el ministro de Fomento está allí, habla de la puesta en marcha de la nueva tuneladora y anuncia túnel y futura estación de Girona, que cuestan 278 millones de euros, y van a invertir en el soterramiento de la línea de tren convencional 350 millones de euros. Anuncian, además, que van a derruir el viaducto que cruza la ciudad y que la nueva estación del AVE en Girona será la obra de ingeniería más ambiciosa que se ha construido nunca, será por supuesto bajo tierra, dará servicio a la línea de AVE, al ferrocarril convencional, la estación de autobuses y cuatro aparcamientos para coches. Cómo me alegro por esa querida ciudad catalana. Pero es que ha estado usted el día 26 de abril en Granada, a la que se ha referido el señor Pezzi y luego se referirá mi compañera. Pues bien, el 26 de abril anuncia que va a invertir 120 millones de euros. Está previendo ahí un soterramiento de la playa de vías para liberar terrenos en superficie. Nos dice que el edi-

ficio de la estación tendrá dos plantas, una de ellas soterrada, donde se detallarán los usos ferroviarios. En cambio, en Ourense ustedes han vedado en el estudio informativo inicial la posibilidad de soterramiento. En unas jornadas de alta velocidad que hemos tenido en el mes de enero no han querido pronunciarse sobre el tema del soterramiento y nos han querido dar largas sobre otras fórmulas alternativas de permeabilidad que no solucionan la actual fractura tan importante que producen las vías en la ciudad de Ourense, con una playa de vías enormes.

Yo le digo, señor Morlán, que el coste de soterrar en Ourense un kilómetro de vías está estimado por los técnicos en 25 millones de euros y no estamos hablando ni tan siquiera de los muchos kilómetros que habría que soterrar para poder meter de esta manera el tren en la ciudad de Ourense. Señor Morlán, estamos a tiempo para mejorar el proyecto presentado por el Gobierno y le reclamo que el nuevo trazado propicie el soterramiento y la conexión de la entrada de la alta velocidad a Ourense, estación central del AVE de Galicia, estación de reparto de todos los AVE a todas las ciudades gallegas, de modo y manera que cruce la ciudad en soterrado. Aunque el edificio de la estación pueda estar en superficie, que las vías estén soterradas y se libere tanto espacio como necesita esta importante ciudad gallega.

Al mismo tiempo aprovecho esta intervención para hacerle otra pregunta, señor Morlán. ¿Qué pasa con el convenio de integración ferroviaria que hay que firmar entre el Gobierno, la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de Ourense, Renfe Operadora y ADIF que se viene anunciando desde hace años que se firma y que no se firma? ¿Es que acaso el convenio no tiene relevancia en orden a poner en marcha a todas las administraciones e implicarse decididamente en este proyecto? Terminó, señor presidente. Le pido con toda la fuerza, con toda la franqueza y con estos ejemplos que le he puesto que por favor reconsideren y apoyen el soterramiento de la integración ferroviaria en la ciudad de Ourense. Estamos a tiempo y desde luego no queremos ser menos ni más que nadie, pero queremos un trato igualitario.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para contestar y replicar también, porque ha agotado usted los cinco minutos, el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): La verdad es que no sé por dónde empezar. Se lo voy a explicar. La forma de integración que existe en todas las ciudades en donde se producen convenios es una forma de integración que nosotros hemos asumido y que planteó mi antecesor, Benigno Blanco. Se lo digo con toda la franqueza: me parece muy bien. Hasta tal punto que hemos continuado con la misma fórmula que existía en Zaragoza o en Barcelona, en donde las formas de integración son absolutamente distintas en función de las condiciones ferroviarias que existen. Aquí no tratamos de que haya agravios de unas ciudades con otras

porque cada ciudad tiene sus peculiaridades, su forma, su estructura urbanística y sus necesidades. No es lo mismo llegar en alta velocidad a León —como usted ha dicho— que hacerlo a Ourense. No, y también es complicado porque tenemos ahí dos líneas, una que va hacia Galicia y otra que va hacia Asturias. En Ourense coinciden la línea que va hacia Vigo, la que sube de la meseta, la que va hacia Ponferrada y la línea que va hacia Santiago; en Ourense coincide que hay un río; en Ourense coincide que tenemos que prestar servicio a uno de los polígonos —el de Taboadela— que yo muy gustoso planteé que se hiciera el esfuerzo para que no se dejara marginado de las líneas ferroviarias, porque así tiene salida para hacer frente a sus necesidades de comunicación. Con todos esos elementos, señoría, estamos buscando la fórmula más adecuada para que haya la integración más correcta y más adecuada en Ourense, planteando unas limitaciones que tienen que ver con condiciones técnicas y no con condiciones económicas, y ahora hablaré de ellas. Me gustaría, señoría, que en el tema ferroviario le sucediera como a mí. Yo no me metí en la gestión ferroviaria hasta que no fui secretario de Estado. Antes había estado en materia de ferrocarriles y carreteras pero siempre desde el debate político y no desde el conocimiento de la gestión. El funcionamiento del sistema ferroviario es muy complicado y requiere unas condiciones que no tienen nada ver con la carretera. Las pendientes que tienen que producirse para que un tren pueda entrar o salir de un sitio tienen que tener unas determinadas características para que sobreviva a un determinado tipo de tráfico. Y en Ourense el protocolo que firmamos es el que tenemos que desarrollar. Cuando me siento y hablo con la Xunta de las integraciones en las ciudades y de otros temas de los que después hablaremos respecto a otras actuaciones de Galicia, siempre espero que la buena sintonía y la lealtad que tenemos con la Xunta nos permitan buscar la mejor solución para Ourense. No me niego a nada. Hablo de lo que pueda ser técnicamente posible y financieramente asumible. Y en estas integraciones usted me ha puesto el ejemplo de Girona. Yo recuerdo que siempre he dado la enhorabuena al señor Nadal porque cuando era alcalde de Girona consiguió del señor Álvarez Cascos que le soterrara los dos túneles por debajo de la ciudad, y ahora resulta que me están pidiendo que no, que saque uno de los túneles por fuera de la ciudad. Así va evolucionando el movimiento respecto a cómo tiene que producirse la integración de las ciudades.

En León, indudablemente, nosotros acometimos un compromiso con la Junta de Castilla y León y con el Ayuntamiento de León; nosotros no hacemos las cosas al margen de, no las hacemos. Y con la Xunta de Galicia vamos a ir de la mano para buscar la mejor solución posible para la integración, de eso no le quepa a usted la menor duda. Y lo vamos a hacer partiendo de una premisa. Cuando nosotros llevamos a cabo la actuación de integración ponemos encima de la mesa las inversiones que tenemos que hacer en materia ferroviaria. Hay sitios

en los que hay soterramientos y en otros no, porque usted no me ha puesto como ejemplo a Zaragoza, que no hay soterramiento y sin embargo ha habido integración; y hay otros sitios donde no hay soterramiento y sigue habiendo integración. En eso lo que hacemos es: nos repartimos la gestión de los suelos que liberamos como consecuencia de la llegada de la alta velocidad con el ayuntamiento y con la comunidad correspondientes, y damos un valor al suelo que nos permita hacer frente a las necesidades urbanísticas de la ciudad. Nosotros tenemos la obligación de que la alta velocidad llegue a los sitios; cómo llegue a los sitios y las exigencias urbanísticas que nos planteen para superar el efecto barrera es competencia de los ayuntamientos y es competencia de las comunidades. No es nuestra, señoría. ¿Que nosotros hacemos un túnel? Lo hacemos porque hemos llegado a un acuerdo con la comunidad y con el ayuntamiento, pero no porque queramos hacer un túnel. ¿Usted sabe lo que encarece hacer un túnel? Y no pretendemos que haya ningún tipo de discriminación. Usted a mí no me va a ganar a la hora de preocuparme por Ourense, se lo digo en serio. **(El señor Delgado Arce: En eso yo le gano. Admito que usted tenga interés o intención, pero no me diga que en eso no le gano.)** Vamos a ir iguales. No he dicho eso, le he dicho que no me va a ganar, no que yo le gane.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, tiene que concluir.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Lo que sí le digo es que la actuación y la decisión que adoptemos en Ourense va a ser una decisión que, analizadas las dos mil alegaciones que hemos recibido —creo recordar— y vistas las conversaciones que tenemos con la Xunta y con el ayuntamiento, paso previo a la firma del convenio que usted dice, porque naturalmente de ahí surge una sociedad, como hay una sociedad en Valladolid o en Valencia, hace falta que acordemos el coste de la actuación, cómo se financia y cómo se distribuye, y a partir de ese momento se firma el convenio.

El señor **PRESIDENTE**: No tiene más tiempo. Estamos intentando, como dijimos al principio de la Comisión, cumplir hoy con los horarios.

— **DEL DIPUTADO DON ÁNGEL JESÚS ACEBES PANIAGUA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE LOS CRITERIOS BÁSICOS DEL ESTUDIO FUNCIONAL QUE SE REALIZA SOBRE LA RED FERROVIARIA MADRID-ÁVILA. (Número de expediente 181/000947.)**

El señor **PRESIDENTE**: La siguiente pregunta la va a formular don Ángel Acebes, sobre los criterios básicos

del estudio funcional que se realiza sobre la red ferroviaria Madrid-Ávila. Señor Acebes, tiene la palabra.

El señor **ACEBES PANIAGUA**: Señor secretario de Estado, su ministerio comprometió en el año 2006 el estudio funcional de la red ferroviaria Madrid-Ávila. Hace ya varias semanas que en sede parlamentaria usted mismo reconoció que este estudio, tras el tiempo transcurrido, ya había finalizado. Por tanto, las preguntas que le quiero formular en esta primera intervención son muy concretas y respecto a dos cuestiones muy específicas. ¿Cuáles han sido las conclusiones de ese estudio respecto al tráfico ferroviario por la línea convencional y, en concreto, desde El Escorial hasta la ciudad de Ávila?

Segunda pregunta: altas prestaciones. Ustedes han venido defendiendo, lo han hecho en esta Comisión, lo incluyeron en el Plan de infraestructuras, que el corredor para altas prestaciones era el corredor Madrid-Ávila-Salamanca. Lo que le quiero preguntar es si este corredor para las altas prestaciones, después de concluir el estudio funcional de la red ferroviaria, sigue siendo la apuesta del Gobierno para las altas prestaciones, y si este corredor ya no es la apuesta y ha sido sustituido por otro, al parecer, después de la intervención que escuchamos el otro día en el Pleno al ministro, cuáles son los motivos que han llevado a cambiar este corredor para las altas prestaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar, señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Efectivamente, yo le dije a un compañero suyo de circunscripción, que está aquí presente, que teníamos acabado el estudio, que ese estudio lo estábamos analizando para ver cuál era la decisión que adoptábamos, si asumíamos o no la recomendación que se nos hacía desde el propio estudio para adoptar una propuesta de conexión de Ávila con la red de alta velocidad, dentro de lo que es el corredor de altas prestaciones que nosotros definimos en un principio que era Madrid-Ávila-Salamanca. Lo tengo aquí, señor Acebes, es que a lo mejor se piensa que no lo hemos hecho. Tenemos información y los presentaremos este mes de mayo, sin lugar a dudas. En ese estudio lo que nosotros analizamos es tiempos de recorrido, impactos ambientales, coste de la decisión que se adopte y la eficiencia que tiene el funcionamiento del sistema de alta velocidad y la conexión de Ávila con la alta velocidad con todas las garantías. A raíz de ese estudio, que como es lógico abarcaba la opción que tenemos en el PEIT y otras conexiones con la línea de alta velocidad tanto en Segovia como algo más arriba, al final hemos tomado la decisión de que sea la línea Ávila-Segovia de alta velocidad para el tráfico de viajeros porque la línea actual, con la cuadruplicación que vamos a hacer entre El Escorial y Madrid, va a permitir que exista un tráfico de mercancías y de cercanías con mayor número de trenes y con mayores posibilidades

para los usuarios al mejorar las conexiones y la movilidad en toda esa zona. Yo no sé si la decisión que hemos adoptado dará sus frutos. Espero que sí porque, como es lógico, este estudio lo analizamos con la Junta de Castilla y León, con el consejero y el director general de Transporte de la junta, vimos cuáles eran las tres opciones que habíamos analizado en el estudio y por qué habíamos llegado a una conclusión. Con ellos comentamos si la decisión que se podía plantear era una conexión entre Ávila y Madrid, que es la que hemos acordado y es la que anunció el ministro el otro día en el Parlamento en respuesta a una pregunta. Por tanto, me gustaría creer que la decisión que hemos adoptado va a mantener los servicios de mercancías por Ávila siguiendo la línea actual y va a permitir que exista una buena conexión de alta velocidad de Ávila con Madrid directa a la estación de Segovia, lo que significará que el tiempo de recorrido para un abulense será de unos cuarenta minutos. Hemos adoptado este corredor porque viene paralelo a la autopista, con alguna modificación que habrá que hacer en algún punto porque habrá que preservar los valores ambientales que puedan aflorar. Ello significará que la alta velocidad va a llegar a Ávila en condiciones similares a las que existen en otras partes del territorio español.

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

El señor **ACEBES PANIAGUA**: En primer lugar le recuerdo la primera parte de mi pregunta, que era sobre este estudio del que también había anunciado que iba a recoger las posibilidades de futuro, las inversiones y la mejora del ferrocarril por la línea convencional para el tráfico tanto de mercancías como de pasajeros. En fin, me referiré a la alta velocidad o lo que ustedes llamaban hasta entonces altas prestaciones.

Aquí había dos posiciones. Una de ellas era un corredor que había aprobado el anterior Gobierno y que desgraciadamente no está entre las obras en las que ustedes han cortado la cinta porque decidieron anular el corredor Ávila-Segovia pues decían que era mucho mejor el corredor Madrid-Ávila-Salamanca. A usted mismo le hemos oído decir aquí que no al Ávila-Segovia porque no era partidario en la alta velocidad del fondo de saco. En el «Diario de Sesiones» aparece que usted ha dicho esto mismo al menos en dos ocasiones. Lo anularon y hemos perdido seis años. Y ahora vienen a decir que esto que ustedes incluyeron en su plan de infraestructuras y el corredor que anularon, que era el de Ávila-Segovia —unos kilómetros más arriba o más abajo—, resulta que era el bueno seis años después. Nos tendrá que explicar por qué han decidido desestimar su corredor, si es que las condiciones técnicas no lo aconsejan, si lo hacen imposible, en definitiva esto que ha estado usted explicando antes, que son los mismos estudios que hicimos nosotros en su momento: que las pendientes, las curvas, los tiempos, los radios, no hacían posible ese corredor. Al final hemos acabado en lo mismo pero, eso sí,

habiendo perdido seis años. Ahora vamos a ver cómo y dónde van a incluir la financiación de este proyecto porque ayer, si no tengo mal la información, el propio ministro dice que los primeros estudios hasta la contratación serán en 2014. Por tanto, aquella decisión de sustituir un corredor por otro nos va a llevar a que desde ahora estemos hablando a ocho o diez años vista, como pronto. El perjuicio que se ha causado a la llegada de la alta velocidad y a la modernización que supone una infraestructura de estas características exige una explicación, así como conocer con detalle cuáles han sido los motivos para este cambio de opinión tan radical, incluso del propio secretario de Estado, que le hemos estado escuchando que en las altas prestaciones, o en la alta velocidad, no podía ser Ávila-Segovia porque Ávila se convertiría en un fondo de saco.

El señor **PRESIDENTE**: Para la réplica, señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señor Acebes, le tengo que decir que ustedes no propusieron el Ávila-Segovia. Ustedes propusieron el Ávila-Nieva (**El señor Acebes Paniagua: ¡Pero, hombre, es el mismo corredor!**). Esto suponía que a los ciudadanos de Ávila para ir a Madrid les ponían encima de la mesa entre diez y quince minutos más de viaje. Nosotros hemos llevado a cabo un estudio y unas inversiones. Nos hemos estado gastando en modernización de la línea en estos años 40 millones de euros para que funcionara mejor. De hecho ha habido cortes, problemas y dificultades que han trascendido a la opinión pública. Es decir, no me estoy inventando que hemos tenido problemas con las propias obras. Ahí hemos invertido, cosa que ustedes no hicieron. Además, hemos hecho un estudio de viabilidad a ver qué es lo que podíamos hacer. ¿Por qué? Porque si eso hubiera sido una explanada y no hubiéramos tenido todas las dificultades orográficas, hubiéramos ido directamente por la explanada. Pero al haber tenido todas esas dificultades orográficas y todas las zonas protegidas que existían. (**Rumores.**) Señorías, podríamos haber hecho también otros túneles si hubieran estado dispuestos a pagarlos. Es que ustedes me están diciendo ahora que lo bueno era lo de ustedes y lo de ustedes no era lo bueno. Lo de ustedes era meterles diez o quince minutos más de viaje a un ciudadano de Ávila. Y lo bueno de ustedes era abrir otro trazado que conectaba muy bien con Valladolid pero que no conectaba con Madrid. La gente de Ávila y la de Madrid tienen una buena interrelación entre las dos ciudades y lo que nos está pidiendo la gente de Ávila, a la vista de la movilidad que existe, es que quieren venir a Madrid. Hemos decidido una vez vistas las incidencias ambientales que había, los costes de las altas prestaciones, señor Acebes, porque hay líneas en las que pueden perfectamente ir los trenes de mercancías y los trenes de viajeros, y hay líneas que solamente son para viajeros. España se puede permitir los lujos justos para

tener dos redes de ferrocarril. Hay que hacer más eficiente el gasto e intentar aprovechar las posibilidades que en estos momentos tenemos.

De cualquier manera, señor Acebes, no voy a discutir más estos detalles. Lo único que le digo es que hemos tomado una decisión que tiene que ver con las condiciones ambientales que nos permitan hacer la conexión, que tienen que ver con la conexión de velocidades y con el acercamiento que vamos a llevar a cabo de los ciudadanos de Ávila o los ciudadanos de Madrid en unos cuarenta minutos, y esta nos parece una buena idea para ir trabajando. Sin duda después, subiremos hacia Salamanca, pero primero vamos a hacer este corredor. Empezamos los estudios pronto, llevarán su fase de desarrollo, y cuando tengamos los proyectos redactados y elaborados, sin duda, iniciaremos las obras.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA DE LA CONCEPCIÓN DE SANTA ANA FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE GARANTÍAS DE LA LLEGADA DE LA ALTA VELOCIDAD A GRANADA EN 2013, SOTERRADA Y CON LA NUEVA ESTACIÓN OPERATIVA. (Número de expediente 181/002330.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 12 del orden del día que va a formular doña María de la Concepción de Santa Ana Fernández y que se refiere a las garantías de la llegada de la alta velocidad a Granada en 2013, soterrada y con la nueva estación operativa. Tiene la palabra doña María Concepción de Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señor secretario de Estado, hoy queremos pedirle que el Ministerio de Fomento reconsidere su postura. Ustedes vinieron a Granada este lunes a hacerse una foto, vinieron a presentar un anteproyecto de estación. Usted mismo anunció el comienzo de los encuentros técnicos por parte de las tres administraciones implicadas para el día siguiente. Pues bien, ayer, 27 de abril, se celebró esa primera reunión, por desgracia, sin ningún avance por ausencia de la Junta de Andalucía. Nos ha llamado poderosamente la atención esta ausencia después de que usted mismo haya anunciado delante de la consejera de Obras Públicas la importancia de esos encuentros.

El Partido Popular quiere que el AVE llegue a Granada directamente soterrado, que lo haga en el año 2013 y además que lo haga en la nueva estación que ustedes presentaron. (**El señor Pezzi Cereto: Ahí, ahí.**) ¿Por qué? Porque de lo contrario se está condenado al barrio de La Chana a que quede atravesado por un tren en superficie, no sabemos hasta cuándo, y lo que es peor, nos tememos que nunca llegue ese soterramiento y que esa magnífica estación nunca llegue a ejecutarse. Además es que las dificultades técnicas que se están alegando por parte del Ministerio de Fomento para no soterrar ahora son las mismas que vamos a tener después, con el sobre-

coste añadido de realizar primero la obra en superficie para luego soterrar. Es más, señor Morlán, el Partido Socialista en Granada hace tiempo que le está dando falsas esperanzas a los granadinos. Permítame citarle el compromiso del presidente Griñán, en junio del año 2009, en su primera visita institucional a la ciudad como presidente de la Junta de Andalucía, donde se comprometía a que el AVE estaría en Granada en el año 2013, el mismo compromiso que adquirió el presidente del Gobierno en Sevilla cuando se reunió también por primera vez con ese nuevo presidente de la Junta de Andalucía, el señor Griñán. Mucho más recientemente, este pasado fin de semana, la nueva secretaria general de los socialistas granadinos en la prensa provincial —permítame que se lo lea textualmente— decía: «El AVE tiene que entrar en Granada en 2013, no cabe ningún aplazamiento». Este lunes —y usted así lo recordará— estuvo acompañado por 32 cargos públicos socialistas, pero no quiso comprometerse con esa fecha. Desde luego agradezco su rigor, a mí usted me parece una persona seria, pero lo que sí me llama la atención es que ninguno de esos 32 cargos públicos socialistas granadinos se atrevió en ningún momento ni a rechistar. Este es el motivo de nuestra pregunta, señor Morlán. A mí me gustaría que hoy usted aquí se comprometa, pero no solo que se comprometa conmigo, no lo haga si no quiere con el Partido Popular, sino que se comprometa con la ciudad de Granada y con todos los granadinos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señoría, no le voy a decir lo que estamos haciendo en todo el corredor transversal porque ya le he ratificado al señor Pezzi sobre qué estamos trabajando. Partimos de una situación que ustedes nos dejaron bastante mala y hemos tenido que corregir todo lo que han hecho. Hasta tal punto que ustedes no contemplaron ni la integración en Granada. Señoría, no la contemplaban. Ahora usted no me puede exigir que en 2013 llegue la alta velocidad a Granada, soterrada y con todo hecho. No soy ingeniero de caminos; usted sí. Usted sabe perfectamente cómo evoluciona la ejecución de una obra, cómo evoluciona la modificación de un planeamiento, cómo evoluciona la gestión de unos suelos, cómo evoluciona la venta de unos suelos. Tengo la impresión, señoría, que a veces a ustedes no les gusta lo que estamos haciendo. Nuestro compromiso está con los granadinos y las granadinas. Nosotros queremos llevar cuanto antes el AVE a Granada. Vuelvo a reiterar lo que le he dicho al diputado del Grupo Socialista: nosotros estamos trabajando con la fecha de 2013. También le digo que nosotros diremos la fecha exacta cuando tengamos los proyectos de la variante de Loja. Usted que es ingeniera de caminos, que sabe perfectamente cómo se hacen los estudios informativos, cómo se hacen los proyectos y qué consecuencias tienen la ejecución y la redacción de los proyectos, debiera de saber —me imagino que lo

conoce porque usted es de esa tierra— las dificultades que hay en Loja, las dificultades que supone un soterramiento, las dificultades que nos encontramos en la Peña de los Enamorados, las dificultades que nos hemos estado encontrando en todo ese corredor. ¿Por qué? Pues porque orográficamente las cosas son así.

Lo vuelvo a reiterar, saquemos del debate político la integración, saquémoslo y démonos cuenta de que aquello que tenemos que hacer, puesto que es para todo el siglo XXI, lo tenemos que hacer bien, y yo estoy dispuesto a que se haga bien, pero cada vez que planteo estos temas me da la impresión de que ustedes no lo hacen. Efectivamente ayer hubo una reunión de la comisión pero no sé quién fue. Yo me comprometí a que gente del ministerio se reuniera con el ayuntamiento para tratar todo lo relativo a cómo iba a quedar la estación y la gestión de suelos para empezar a trabajar en esa dirección, pero antes de esto he mantenido dos o tres reuniones con el alcalde en mi despacho; es decir, no empezamos ayer. Lo que no puede ser es que se esté dando una versión inexacta de lo ocurrido durante todo este tiempo. Iremos lentos o iremos rápidos, pero el camino que hay que marcar a partir de ahora tienen que marcarlo tres administraciones, no yo solo sino tres administraciones, y para que ese camino se pueda marcar hace falta que nos sentemos las tres administraciones, que saquemos del debate político esta actuación, que veamos qué interés tiene el ayuntamiento para con los ciudadanos de Granada y que no ponga piedrecillas en el camino. Señoría, hasta ahora me he callado y no he hecho ninguna valoración sobre lo del otro día, pero usted me ha dado pie. A mí no parece lealtad institucional que el alcalde de Granada en una intervención institucional hiciera lo que hizo, y lo lamento, pero aun no gustándome, me ratifico de nuevo. Yo me preocupo por Granada, por la gente de Granada, quiero que la alta velocidad llegue a Granada y confío en que el Ayuntamiento de Granada y la Junta de Andalucía estén al mismo nivel que yo —seguro que la Junta lo estará porque me lo ha demostrado de manera muy reiterada— para que el AVE llegue a Granada en las mejores condiciones. ¿En estación provisional? Sí, señoría, como está sucediendo en Valladolid, como está sucediendo en Valencia, como va a suceder en Alicante y como va a suceder en muchos sitios de España. ¿Por qué? Porque si dependiera de nosotros, haríamos la estación y sería la definitiva, pero como al lado de la estación se quiere soterrar o se quiere organizar o se quiere ordenar el urbanismo del entorno de la estación porque las estaciones de alta velocidad son hitos históricos dentro de la propia ciudad, hace falta que nuestras actuaciones estén acompasadas con las municipales y con las autonómicas, lo cual no es tan sencillo, señoría, y usted lo sabe perfectamente. Me puede usted decir si lo hacemos bien o no lo hacemos bien en la variante de Loja, si hay muchos problemas en esa variante o en la zona de la Peña de los Enamorados, pero cuando hablamos de una actuación de una ciudad, que afecta y beneficia a la ciudad en su globalidad, sea quien

sea el que vive ahí y la gente que va, lo único que pido es que por favor las instituciones locales y autonómicas se pongan a trabajar igual que nosotros.

Usted ha dicho que soy serio y riguroso, a pesar de que eso me pueda traer o generar alguna dificultad o algún problema, pero en materia de infraestructuras puedo decirle que bendigo las infraestructuras que se empezaron antes de llegar yo al ministerio porque eso me ha permitido ponerlas en servicio, y siempre lo agradeceré, porque desde que se empieza una infraestructura hasta que se acaba pasan varios años. Este es un tema que me gustaría que se sacase del debate político. En cualquier caso, le pido a usted que haga con el Ayuntamiento de Granada las gestiones oportunas, si usted lo considera necesario y conveniente, para que podamos sentarnos con calma, ver qué tenemos en Granada, desarrollar el anteproyecto que planteó Rafael Moneo el otro día y pensar de qué manera solucionamos la integración, damos salida a la vía que se va a generar como consecuencia de levantar la vía hacia Moreda y que aunque solo sea en este pequeño tramo continuemos trabajando juntos para solventar los problemas que nos vamos a encontrar. Si hay lealtad institucional, se puede funcionar. Eso está pasando en Galicia y en la Junta de Castilla y León, donde tenemos nuestros pequeños problemas que superamos porque somos capaces de sentarnos juntos, y lo que pido es que pase lo mismo en el Ayuntamiento de Granada.

El señor **PRESIDENTE**: Señora de Santa Ana, tiene la palabra.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señor Morlán, usted se sorprende de la fecha del año 2013, pero es una fecha que no me he inventado yo; es la fecha que está dando el Partido Socialista en Granada. La dio el presidente del Gobierno, la dio el presidente Griñán y lo mismo ha hecho recientemente la nueva secretaria general de los socialistas granadinos. Lo que siento es que se estén produciendo una serie de contradicciones con relación a esa fecha que usted aún no nos reconoce. Asimismo, permítame decirle que existe la disposición absoluta del Ayuntamiento de Granada. Créame que en estos momentos el Ayuntamiento de Granada con su alcalde a la cabeza es el primer interesado en la llegada de la alta velocidad a Granada, pero el pasado lunes ustedes pusieron de manifiesto y demostraron que no se contaba con la ciudad. Se presentó ante la opinión pública un anteproyecto sobre el que la propia ciudad no ha podido opinar a través de su ayuntamiento.

Insisto, desde el Partido Socialista en Granada se están lanzando mensajes contradictorios, como le he puesto de manifiesto, en lo referente a la fecha. ¿Es esa la lealtad que está reclamando el Ministerio de Fomento? Desde luego le aseguro que por parte del Ayuntamiento de Granada la lealtad quiere ser total y absoluta. ¿Por qué Granada no puede tener de primeras un AVE soterrado y con una nueva estación? En estos momentos no hay compromiso de una fecha. Sobre sus declaraciones, yo

me congratulo pero espero que esto del siglo XXI no signifique la segunda mitad de ese siglo, porque desde luego, con los antecedentes que tenemos —fueron ustedes los que prometieron la llegada de la alta velocidad a Granada en 2007—, no sabemos a qué nos podemos atener.

En el Partido Popular lo que queremos es que ustedes se comprometan, que se pueda hacer ahora. Si hubiese que variar alguna fecha estaríamos dispuestos a admitirlo, pero queremos que no se haga en dos fases sino que se haga de una sola vez. Por eso queremos que reconsidere su postura y también se lo voy a pedir al Grupo Parlamentario Socialista, que va a tener la oportunidad de pronunciarse en una iniciativa que hemos presentado también en esta Comisión de Fomento en forma de proposición no de ley para debatir sobre este mismo tema.

El señor **PRESIDENTE**: Con ello concluimos ya, señor Morlán, porque ha agotado con creces el tiempo.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA DOLORS MONTSERRAT MONTSERRAT, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE LA FECHA PREVISTA PARA QUE SE LICITEN, INICIEN Y FINALICEN LAS OBRAS DE DESDOBLAMIENTO ENTRE GIRONA Y LA FRONTERA FRANCESA. (Número de expediente 181/002515.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la número 13 del orden del día, que va a formular doña Dolors Montserrat, relativa a la fecha prevista para que se liciten, inicien y finalicen las obras de desdoblamiento entre Girona y la frontera francesa. Señora Montserrat tiene la palabra.

La señora **MONTSERRAT MONTSERRAT**: Ayer en el Pleno se aprobó una moción por unanimidad sobre el desdoblamiento de la Nacional II a su paso por las comarcas y la provincia de Girona, pero todos sabemos lo que es una moción y el porcentaje de cumplimiento por parte del Ejecutivo de las mociones. Lo que ayer aprobamos fue la voluntad unánime del Legislativo y hoy queremos conocer la voluntad del Ejecutivo.

Le voy a formular unas preguntas muy concretas sobre el desdoblamiento de la Nacional II. ¿Me puede confirmar si es cierto que han incluido dentro del Plan extraordinario de infraestructuras que impulsa el Ministerio de Fomento las obras que se encuentran en los trámites más avanzados del desdoblamiento de la Nacional II? Nos interesa saber cuáles son los tramos exactos que se incluyen dentro de este Plan extraordinario de infraestructuras. Están paralizadas las obras en el tramo Caldes de Malavella-Sils, Sils-Maçanet de la Selva y Maçanet de la Selva-Tordera por un problema de la empresa adjudicataria de la obra. Y nos interesa saber si es cierto que en el segundo semestre de 2010 ustedes licitarán por segunda vez las obras de estos

tramos que le he mencionado y cuándo se iniciará la ejecución y finalizarán dichas obras. Lo que preocupa más, porque ayer en la moción no se llegó a ningún acuerdo concreto, es saber cuándo se licitarán, cuándo se iniciarán y cuándo finalizarán las obras de desdoblamiento desde Orriols hasta la frontera francesa. También nos interesaría saber en qué punto se encuentra y cuándo se va a finalizar el tramo de obras de la ampliación de la autopista A-7, donde se amplían dos carriles en el tramo del aeropuerto de Girona hasta Orriols, que hace de cinturón de ronda de Girona y por tanto será libre de pago este tramo de la autopista. Para acabar, ¿en qué año tendremos desdoblada la Nacional II en la provincia de Girona, ya que es el último tramo que queda por desdoblarse de la Nacional II?

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar, señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señoría, desde el Ministerio de Fomento y también desde la Generalitat se está dando mucha importancia a la conversión de la N-II en autovía libre de peaje y estamos trabajando para que todas estas actuaciones puedan impulsarse y finalizarse cuanto antes. Ustedes siempre piden fechas, pero yo lamento mucho no poder decirle a día de hoy cuándo va a finalizar toda la N-II, la autovía, porque, entre otras cosas y como luego le expondré, hay algunos tramos que están pendientes de declaración de impacto ambiental y otros han sido variados como consecuencia de la petición de instituciones. Es decir, no es tan sencillo como para fijar en estos momentos una fecha, pero no le quepa a usted la menor duda de que sí que queremos hacerlo, y no solamente porque usted me lo plantee aquí o porque les pueda afectar o interesar, sino porque también desde la Generalitat, el Ayuntamiento de Girona y otros ayuntamientos nos están planteando en todo momento la exigencia y la necesidad de que esta N-II se convierta en autovía cuanto antes.

Teniendo en cuenta las dificultades surgidas durante la ejecución de las obras de ciertos tramos de la A-2, estamos tomando las medidas necesarias para desbloquear la situación de manera conjunta y definitiva desde Tordera hasta Caldes de Malavella, que son tres tramos: Tordera-Maçanet de la Selva, Maçanet de la Selva-Sils y Sils-Caldes de Malavella. En este contexto lo que hago es reiterar el compromiso del ministro de incluir estos tres tramos dentro del plan extraordinario de inversiones, tal y como se acordó ayer en la moción. Creo que este fue uno de los puntos que acordaron y se ha fijado con el plazo para que lo licitemos efectivamente antes de finalizar este año 2010. Por lo tanto, lo que queda únicamente es empezar con todos los pliegos de licitaciones, elaborarlos y proceder a su licitación.

En relación con la A-2 en su circunvalación a Girona, decidimos el uso de la autopista AP-7 libre de peaje en este tramo. Se han adjudicado las obras para aumentar

la capacidad de las calzadas en la autopista, lo que permitirá dar un servicio de calidad, y estamos concluyendo los proyectos de los tres enlaces necesarios. Usted sabe que este es un convenio que firmamos con la autopista, en el que redacta los proyectos y ejecuta las obras la autopista y nosotros aprobamos los proyectos y hacemos un seguimiento de la ejecución de las obras. Como estamos en fase de ver los proyectos y los plazos que nos han planteado los redactores del proyecto de esos tres enlaces, acometeremos, como es lógico, la construcción de esos enlaces y seguiremos con el aumento de capacidad de las calzadas.

En cuanto a las obras desde Girona hasta la frontera francesa, el pasado mes de noviembre iniciamos las obras del tramo Medinyà-Orriols. Se han realizado trabajos de desbroce y tala de árboles, y una vez que estos trabajos se acaben seguiremos con las obras en función del plan de obras que tiene elaborado la empresa adjudicataria. En cuanto a los tres tramos restantes, estamos con la redacción de los proyectos, en los que tenemos que hacer tramitaciones ambientales para proceder a su aprobación previo inicio a la continuación de las obras. Aquí, señoría, me gustaría hacer una reflexión general, porque tanto en estas actuaciones como en otras que se están llevando a cabo en Girona o desde Barcelona hasta Girona y hacia la frontera la peculiaridad orográfica del terreno y el impacto ambiental que tienen todas estas actuaciones nos obligan a atender y hacer frente en la medida en que podemos a los planteamientos institucionales que se están produciendo. Eso, se quiera o no se quiera, guste o no guste, indudablemente implica una modificación, una ampliación y una reforma de los proyectos, y en muchos casos, como pasa en alguno de estos proyectos, un tratamiento de esas modificaciones con respecto al medio ambiente para que la declaración de impacto ambiental avale la redacción de proyectos y la ejecución de obras que vamos a llevar a cabo.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Montserrat.

La señora **MONTSERRAT MONTSERRAT**: En primer lugar, le felicito porque usted, parte del Ejecutivo, nos diga hoy que el primer y segundo punto de la moción de ayer son un compromiso del Gobierno. Sin embargo, déjeme decirle que las obras de Caldes de Malavella hasta Tordera llevan un año paralizadas y que vecinos, alcaldes, organizaciones y entidades empresariales y de comerciantes han cortado la N-II más de dos veces, porque se ven obligados a coger una autopista no libre de peaje. Usted sabe que Cataluña es la comunidad autónoma con más peajes y que Girona es la provincia con menos kilómetros de autovía y, por tanto, libre de peaje. Para el Partido Popular, Girona es una provincia estratégica, pero no para Cataluña solo, sino para España, porque es la que conecta España con el mundo de forma terrestre, conecta el sur, el levante, el corredor mediterráneo y todo el centro de España. Por tanto, no solo afecta a los ciudadanos de las comarcas y de la provincia de Girona, sino a todo el transporte terrestre de todo el

levante, sur y corredor mediterráneo. Le solicito que cumpla este compromiso que usted ha adquirido hoy aquí, que a finales de 2010 esté licitado este tramo de Tordera a Caldes de Malavella y que se incluya dentro del plan extraordinario de infraestructuras.

En cuanto al tramo de Medinyà-Orrriols, estamos hablando solo de tres kilómetros y medio, y usted sabe perfectamente que lo único que están haciendo es cortar árboles desde noviembre, y si no lo sabe quiere decir que no está pisando el territorio. Quizá lo que necesitan Girona y sus comarcas es que el ministro y su secretario de Estado pisen más el territorio. Le voy a decir más. Usted me habla de Medinyà-Orrriols, que son tres kilómetros y medio, y aquí solo están cortando árboles, usted lo sabe perfectamente. Lo que solicitamos es que en este tramo de tres kilómetros y medio empiecen ya las obras. En cuanto al tramo Orrriols-frontera francesa, que no se ha atrevido a decirme fechas, entiendo que no se atreva a decir una fecha concreta porque queda en el «Diario de Sesiones», pero como mínimo podría decir cuándo se empezará a licitar, cuándo terminarán los proyectos. Ustedes ponen siempre como excusa a los ayuntamientos que están poniendo pegas a los proyectos. Yo creo que lo que están haciendo los ayuntamientos es defender su municipio, su territorio, para que este desdoblamiento no les afecte, no les rompa el municipio por el medio, y están utilizando un instrumento que les da la ley, que es recurrir. Pero yo creo que es más culpa del ministerio. ¿Sabe qué tiene que hacer el ministerio? Pisar el territorio y dialogar con los municipios. Hablas con los municipios y te dicen: no, aquí el ministerio no ha aparecido por ninguna parte. Ya no digo con el tripartit, ya lo hablaremos con el señor Nadal en el Parlament de Catalunya, porque no está aquí. Ya se lo hemos dicho mucha veces. Pisen el territorio y hablen con los alcaldes, porque dialogando se puede conseguir que el tramo Orrriols-frontera francesa se haga antes. Ustedes están poniendo como excusa que están recurriendo. No, vayan cada semana. Si ustedes van cada semana a dialogar con los ayuntamientos, le digo que lo va a desbloquear, que el desdoblamiento de la Nacional II será una realidad mucho antes.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

La señora **MONTSERRAT MONTSERRAT**: Para finalizar, es vital esta infraestructura, no solo para la provincia de Girona y para Cataluña, sino para toda España. Es la conexión de España con Europa.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Yo conozco esa zona, he estado, la hemos visitado e intento visitar todas las partes de España que puedo, pero permítame que esté algún rato en el despacho, que también hay muchas cosas que hacer aquí en Madrid, entre otras cosas atender a alcaldes que vienen

de muchos sitios de España. Es cierto que la concepción que usted tiene de la autovía Nacional II es igual que la nuestra. No es un tema de Girona ni de Cataluña, sino que afecta al conjunto del sistema viario español y la conexión con el resto de Europa. Bajo esa perspectiva quisiéramos no tener los problemas que tenemos con empresas que entran en suspensión de pagos o con dificultades orográficas o con otro tipo de planteamientos. Nunca me va a encontrar poniendo como excusa a los ayuntamientos. Lo que queremos es que exista acuerdo con los ayuntamientos y lo que le estoy diciendo es que un acuerdo con los ayuntamientos o una mejor actuación nuestra en línea con lo que nos están planteando los ayuntamientos por fuerza tiene una consecuencia, y es que según el tipo de acuerdo que exista, con arreglo al cumplimiento de la Ley de Contratos y la Ley de evaluación ambiental de planes y programas, tenemos que llevar a cabo una serie de actuaciones que tienen que ver con Medio Ambiente, no con nosotros, y eso es obligatorio hacerlo. A mí siempre me encontrará en el diálogo y nunca saltándome la norma, y dentro del diálogo creo que he dado suficientes muestras durante mi trayectoria en este ministerio para pensar que los ayuntamientos siempre han sido bien recibidos, bien tratados, y siempre hemos intentado buscar acuerdos para solucionar los problemas que afectan al territorio. Soy consciente de lo que supone una carretera o un ferrocarril en su transcurso por un territorio. Y como eso es así, o se hace de acuerdo o es muy complicado hacer las cosas. Por eso prefiero que haya entendimiento y no confrontación ni cosas raras. En esa línea le puedo decir que queremos que la N-II se acabe cuanto antes. No le puedo dar ya fechas de cuándo va a ser. Ya sé que le gustaría saberlo, a mí también me gustaría poder decírselo, pero para cumplirlo no para incumplirlo. Y como no lo sé y no sé si lo puedo cumplir, no se lo puedo decir.

— **DEL DIPUTADO DON ARSENIO FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA CONSTRUCCIÓN DE UNA NUEVA ESTACIÓN PARA LA LLEGADA DEL AVE A EL FERROL (A CORUÑA). (Número de expediente 181/002523.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a la pregunta que aparece en el orden del día como la número 14.º, que va a formular el señor don Arsenio Fernández de Mesa Díaz del Río y que trata sobre las previsiones acerca de la construcción de una nueva estación para la llegada del AVE a Ferrol.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Señor secretario de Estado, me alegro de volver a verlo después de tantos años como compañeros de escaño. Es la primera vez que tengo la oportunidad de volver a verlo por esta Cámara, usted en la posición de secretario de Estado y yo en la de diputado.

Después de las intervenciones que he escuchado esta tarde tengo sana envidia de la cantidad de dinero, de los millones de euros que se están preparando para Granada, Orense, Gerona... para todas esas ciudades, con la llegada del AVE. Siento sana envidia porque usted decía que está recibiendo a todos los alcaldes, y espero que haya recibido también al alcalde del ayuntamiento de Ferrol, de mi ciudad, para tratar de hablar de un tema tan importante para nosotros, como es no solo la llegada del AVE a la ciudad de Ferrol, sino también la posibilidad de construir una estación del AVE. Hasta este momento desconocemos que haya absolutamente ningún trámite realizado para que esto pueda ser realidad. El ministro de Fomento ha estado en Semana Santa por Galicia. Ha firmado convenios, se ha comprometido con las estaciones intermodales o las estaciones de pasajeros en Vigo, Pontevedra y Orense, y ha firmado algún protocolo en Lugo y en Santiago con el compromiso firme de esta cuestión, y un protocolo con La Coruña, y él mismo reconocía —abundando en lo que usted decía ahora— que quienes tienen que estar de acuerdo para sacar adelante estos problemas tan importantes son las tres administraciones, la autonómica, la local y la Administración General del Estado. Y diciendo, al igual que usted, que las obras e infraestructuras necesitan un periodo de maduración largo, señor secretario de Estado, le pregunto cómo se encuentra en este momento o cómo ve el secretario de Estado en este momento la posibilidad de que se inicien los trámites para que se pueda reanudar la actuación sobre la actual estación de ferrocarril en Ferrol e ir preparando lo que en el futuro será la llegada a una estación de AVE como las que hay en otros tantos puntos de España.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señor Fernández de Mesa, me alegro de reencontrarle. Han sido muchos años en esta casa. Yo ahora estoy aquí, pero usted también marchó y luego ha vuelto.

Si estamos situando a Ferrol como uno de los extremos de la línea de alta velocidad que configura el eje atlántico, Ferrol tendrá estación de alta velocidad. No tengo ninguna duda de eso. En segundo lugar, ese es un problema en el que estamos trabajando de forma conjunta con otro. Quiero recordar que el ministro fue para firmar un protocolo y que cuando lo hizo anunció que habíamos licitado la redacción del estudio informativo para el acceso al puerto exterior de Ferrol, que también es una actuación fundamental para nosotros, porque nos permite hacer frente a la política que estamos llevando a cabo de sacar y llevar las mercancías a los puertos a través del ferrocarril. Lo que nos sigue preocupando —me imagino que después con el señor Jorquera hablaremos de lo mismo— es la conexión de La Coruña-Ferrol. ¿Que al final tenemos definidos los trazados? Ferrol tendrá alta

velocidad y nos sentaremos con el ayuntamiento y con la Xunta. Porque lo que les puedo decir es que las relaciones con la Xunta están yendo bien. Desde el primer momento hemos hablado de todos los temas de integración, primero entre el presidente de la Xunta y el ministro de Fomento y después entre el consellero y yo, pero antes de hablar de la integración en Ferrol hemos hablado de la llegada de la alta velocidad desde La Coruña a Ferrol. ¿Por qué? Porque ustedes y nosotros en las diversas épocas, en los diversos gobiernos, hemos lanzado estudios informativos y nos hemos encontrado con oposiciones de los ayuntamientos. En la última reunión que tuvimos, entre el presidente de la Xunta y el ministro de Fomento, acordamos que íbamos a ir de la mano el consellero y yo o la Consellería de Fomento y el Ministerio de Fomento, para tener reuniones con los alcaldes tanto de La Coruña y de Ferrol como con los de Vigo y hasta la frontera. Ese nos interesa por la conexión con la alta velocidad y con la red portuguesa, y el otro nos interesa porque damos continuidad y solventamos una dificultad que tenemos en el eje atlántico. En línea con esas conversaciones ha habido y está habiendo reuniones con los alcaldes. Sé que algún alcalde hacía algunas apreciaciones de nuestras propuestas un poco desconsideradas, pero lo estamos haciendo con la voluntad de encontrar la fórmula. Si un ayuntamiento se opone, no podemos pasar. Busco la complicidad de los ayuntamientos y buscamos con la Xunta la complicidad de los ayuntamientos para solucionar esa dificultad.

Una vez que tengamos solucionado —estamos acabando casi el proyecto de la entrada hasta un poco antes de la estación de Ferrol, 2,5 kilómetros o 3 de línea de alta velocidad es el tramo que tenemos más avanzado porque no hay ninguna dificultad medioambiental y sí que afecta a lo que ha de ser la llegada de la alta velocidad a Ferrol— y resuelto todo eso, que espero que sea pronto, en estas próximas semanas o meses porque tenemos dos compromisos fundamentales por el sur con Portugal y por el norte con la definitiva comunicación con Ferrol, a partir de ese momento entraremos a considerar la estación de alta velocidad de Ferrol. Créame que si Ferrol tiene alta velocidad va a tener estación de alta velocidad y no me cabe la menor duda.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Dicen que obras son amores y no buenas razones. Veo que no hay absolutamente nada, ningún estudio de impacto medioambiental ni de trazado ni muchísimo menos económico ni de reanqueamiento de la actual estación para poder vislumbrar lo que va a ser allí la futura estación del AVE. También quiero decirle que no creo que sea el caso de que el alcalde de Ferrol del Partido Socialista ponga ninguna pega. Es el alcalde de mi ciudad, del Partido Socialista, podía en este caso hacer una mención diferente y no creo que sea el alcalde el que ponga pegadas en este caso. Conozco bien lo que se está haciendo desde el Ayuntamiento de Ferrol, sé que se ha aprobado una

moción conjunta precisamente para instar al Ministerio de Fomento a que se hable de una vez por todas de lo que va a ser la estación intermodal y la estación de pasajeros de la ciudad de Ferrol. Es cierto que el ministro de Fomento estuvo en Ferrol en Semana Santa y anunció que el 7 de abril, como así fue, se licitarían las obras tan importantes de la llegada del ferrocarril al puerto exterior de Ferrol. En modo alguno voy a hablar un minuto del pasado. Todos sabemos lo que se ha hecho hasta ahora. De lo que se trata es de mirar al futuro y estoy completamente convencido de que las buenas relaciones institucionales entre la Xunta de Galicia, independientemente del color que tenga, y el Gobierno central, independientemente del color que tenga, son fundamentales para la vertebración en este caso del territorio desde el punto de vista del ferrocarril. Estoy convencido de que así lo van a hacer tanto el Gobierno central como la Xunta de Galicia, pero en este caso concreto, señor Morlán, lamentablemente no hay ninguna fecha, ningún presupuesto ni nada que deje entrever por lo menos que podemos estar ante lo que puede ser el inicio de las obras de retranqueo de lo que va a ser la estación y empezar a desarrollar planos y proyectos para que aquello pueda ser una realidad. Acabamos de firmar un convenio entre el Ayuntamiento de Ferrol y el Ministerio de Defensa respecto a los cuarteles Sánchez Aguilera, colindantes con la estación de ferrocarril. Hubiera sido un buen momento para analizar en conjunto toda esa zona para poder ver lo que va a ser en el futuro inexorablemente —espero que así sea por su parte, desde luego por la nuestra también— la llegada del AVE a la ciudad de Ferrol. Quedo a la expectativa de que en los próximos meses o semanas, como usted ha dicho, concrete algo más lo que hasta este momento no son más que deseos y buenos propósitos, pero en el papel blanco sobre negro absolutamente nada.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señoría, no hemos dejado de lado ninguna ciudad a la que llegue la alta velocidad en la que no nos hayamos puesto a trabajar. También le digo que estamos siguiendo unos pasos en todas partes donde la definición de los trazados y la definición de corredores nos está ya aproximando y nos está haciendo hablar de las estaciones a las que vamos llegando. En Ferrol va a suceder eso, señoría; como va a suceder y va a significar que vamos a tener que llevar a cabo estudios de gestión de suelos, estudios de ubicación de la estación, estudios de búsqueda de la intermodalidad, cuestiones que el alcalde de Ferrol ya me ha planteado en algún momento, y como estoy muy tranquilo, le puedo decir que no es ningún desiderátum, es simplemente el lógico encadenamiento de unos hechos que por fuerza coinciden en eso. Que podrá ser dentro de dos, tres, cinco o seis meses, no lo sé; lo que sí le puedo decir es que mi preocupación no es tanto la actuación en

la estación de Ferrol como llegar a Ferrol; y para llegar a Ferrol me gustaría contar con el apoyo de todos ustedes, porque es una decisión que afecta a ayuntamientos de todos los colores políticos. En orden a buscar complicidades para definir trazados, sin lugar a dudas eso nos permite que afrontemos el tema de la estación de Ferrol sin ninguna dificultad. Yo estoy tranquilo —no sé si usted lo está—, porque tanto desde la Xunta como desde el ayuntamiento y el ministerio la situación de Ferrol será una realidad para la alta velocidad.

El señor **PRESIDENTE**: Damos por concluida esta pregunta.

— **DEL DIPUTADO DON FRANCISCO XESÚS JORQUERA CASELAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE DISPOSICIÓN DEL MINISTERIO DE FOMENTO PARA REALIZAR UN BY-PASS EN BETANZOS (A CORUÑA) QUE PERMITA REDUCIR LOS TIEMPOS DE VIAJE POR FERROCARRIL ENTRE FERROL Y A CORUÑA. (Número de expediente 181/002649.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 15.º del orden del día, que va a formular el señor Jorquera, sobre la disposición del Ministerio de Fomento para realizar un by-pass en Betanzos que permita reducir los tiempos de viaje por ferrocarril entre Ferrol y A Coruña.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Señor secretario de Estado, me alegro mucho de haberle escuchado en la respuesta anterior que Ferrol tiene que ser uno de los extremos del eje atlántico, porque sabe que algo que podíamos caracterizar como obsesión del BNG, es que el eje atlántico ferroviario en Galicia se contemple en su integridad, con un polo en Ferrol y otro polo en Tui para conectar con las redes ferroviarias portuguesas. Nos preocupa el horizonte de incerteza que observamos respecto a la adecuación a las altas prestaciones ferroviarias de la línea férrea entre Ferrol y A Coruña, que es imprescindible para la conexión de Ferrol con el resto de las ciudades del eje atlántico gallego, imprescindible para la conexión de Ferrol por AVE con la meseta en AVE y, en definitiva, es imprescindible para mejorar la conexión directa por ferrocarril entre dos ciudades que son las cabeceras de una región, el golfo Ártabro, en la que viven nada más y nada menos que 600.000 personas. El estado actual de los proyectos, el hecho de que el estudio informativo del subtramo Ferrol-Betanzos todavía no haya sido sometido a información pública y que haya un horizonte de total incerteza sobre los trazados definitivos entre Betanzos y A Coruña, unido a la situación de ajuste presupuestario, nos hace incluso dudar de las nuevas fechas comprometidas, como son las del año 2015.

En cualquier caso, no queríamos interrogarlo sobre esta cuestión, queríamos interrogarlo —en el buen sentido de la palabra— sobre la disposición del ministerio a

acometer una actuación que sin estar imprescindiblemente vinculada a la adecuación a las altas prestaciones ferroviarias de la línea férrea entre A Coruña y Ferrol, de acometerse ya, permitiría una reducción sustancial de los tiempos de viaje entre estas dos ciudades y, en consecuencia, permitiría corregir en parte la situación de práctica exclusión de Ferrol en el mapa ferroviario. Por ello, nos gustaría que nos contestase sobre la disposición real de su ministerio a realizar el famoso by-pass de Betanzos.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señoría, se lo digo sinceramente, no hemos analizado si es posible o no un by-pass en Betanzos. ¿Por qué? Porque tenemos un impedimento legal y eso no puedo superarlo, porque tengo que analizar el conjunto del corredor. Puedo ir desde Ferrol hasta Betanzos y desde A Coruña a Betanzos, pero coger un trámite sin saber qué continuidad va a tener en el resto de la línea es muy difícil hacerlo. No obstante, puedo analizarlo y podemos hablarlo con la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, pero la consideración que tenemos que hacer es en el conjunto del corredor. Estamos hablando de la construcción de una línea de alta velocidad, donde pretendemos que se superen las dificultades que tenemos con los ayuntamientos, entre otros el de Betanzos. Cuando nos sentamos con ellos y veamos qué alternativas y posibilidades hay, dependiendo del trazado definitivo que tengamos para el conjunto del corredor, se producirá de una manera o de otra el by-pass que puede circunvalar Betanzos. A priori, tal y como me lo está planteando, me parece un poco difícil decir qué se puede hacer hasta que no se vea con calma si se puede o no se puede. A priori también tengo que decirle que el análisis tiene que ser del conjunto del corredor, porque respecto al by-pass por el que me pregunta hace falta ver si cuando conecte con el tramo siguiente de vía el ayuntamiento de al lado está dispuesto o no está dispuesto a que pase por ahí, a que conecte ahí. Sé la preocupación que pueden tener por que se reduzcan tiempos de viaje y por que se pueda producir esa mejor conexión entre Ferrol y A Coruña y el conjunto del eje atlántico, pero es muy difícil que podamos desarrollar una actuación con las dificultades orográficas y ambientales que tiene esta zona, por la existencia de barrancos, de rías y demás que hay que superar, con un montón de condiciones y de aspectos que a priori, señor Jorquera, y sin conocer exactamente la necesidad o la oportunidad de ese by-pass, yo no puedo avarar. ¿Que lo voy a ver? Sí lo voy a ver, pero me da la impresión que visto lo que está pasando con el conjunto del corredor hacer un by-pass sin saber por dónde empezamos y a dónde vamos y si tiene continuidad, lo siento mucho pero me temo que es un poco complicado. No obstante, no tengo ningún problema en analizarlo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Señor secretario de Estado, nuestra propuesta y la motivación de esta pregunta era absolutamente positiva y constructiva pero me sorprende la respuesta. Me sorprende la respuesta porque, en primer lugar, tememos que se vaya a un escenario donde diciendo que se quiere hacer todo y eso sirva de justificación para que al final no se haga nada. En segundo lugar, el Ministerio de Fomento ha realizado estudios acerca de acometer ese by-pass; su realización es compatible con la vía actual y es compatible con los diseños futuros de la adecuación a las altas prestaciones ferroviarias, y tendría ya una rentabilidad inmediata, que es mejorar sensiblemente los tiempos de viaje entre Ferrol y A Coruña, sin necesidad de esperar a que esté concluida la línea de alta velocidad entre Ferrol y A Coruña. Voy a ilustrar el problema para que lo entiendan los diputados aquí presentes. En Betanzos hay un cruce entre dos líneas: la línea férrea entre A Coruña y Ferrol y la línea férrea entre A Coruña y Palencia que, como saben, pasa por Lugo y Monforte. Hay dos estaciones: estación Betanzos-Infesta, Betanzos-centro. Por ejemplo, si invertimos el sentido de la marcha el problema es exactamente el mismo. Quiero ir en tren de A Coruña a Ferrol?, pues tengo que ir a la estación de Infesta que está ya en dirección Lugo-Palencia; allí el tren se tiene que detener, hay que cambiar el sentido de marcha del tren, hay que hacer un gran rodeo y salvar un fuerte desnivel para llegar a Betanzos-centro, y esto provoca un extraordinario retraso en el viaje. Una solución como la que ya tiene estudiada su ministerio —me remito a los estudios realizados en el año 2003, en el que barajaban dos alternativas: la alternativa B 1 y la alternativa B 2, o en el año 2006— permitiría ya objetivamente salvar el paso dirección A Coruña-Ferrol o Ferrol-A Coruña por Betanzos-Infesta salvaría esa operación de tener que cambiar el sentido de la marcha del tren y permitiría situar el tiempo de viaje entre Ferrol y A Coruña en menos de una hora. No es un tren del siglo XXI pero ya estaríamos hablando de tiempos razonables, no de un tren propio de principios del siglo XX como el que de momento padecemos; además esta actuación sería sobre la vía actual pero fácilmente conectable con el trazado definitivo de las altas prestaciones ferroviarias.

Por consiguiente les pido sinceramente que tomen en serio esta opción porque mientras no se ejecute la adecuación a las altas prestaciones ferroviarias de todo el itinerario entre Ferrol y A Coruña, por lo menos se conseguirían unos tiempos muy razonables en la duración de los viajes que redundarían en beneficio de los posibles usuarios y de la conexión de estas dos ciudades.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente para réplica, señor Secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señor Jorquera, no tengo en la mente cómo se produce el cruce en el entorno de Ferrol de las líneas que van a Lugo y de las líneas que van hacia A Coruña, pero

como dice que tenemos estudios y los estudios que tenemos son del año 2003 o del año 2006, que han sido superados por toda la oposición que ha existido en el territorio para la construcción de esa línea, por eso estamos buscando cuál es la fórmula más adecuada para producir la conexión entre A Coruña y Ferrol. Pero le voy a hacer un planteamiento y lo digo aquí para que conste en el «Diario de Sesiones». Como me está exponiendo una actuación concreta y específica de la que en este momento no disponemos los aspectos técnicos —usted sí, pero yo no—, le propongo que nos veamos en el ministerio, cojamos toda la documentación que tengamos, la analicemos y veamos si existe la posibilidad de lo que me está planteando.

— **DEL DIPUTADO DON JOSÉ IGNACIO LANDALUCE CALLEJA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE ACTUACIONES DURANTE EL SEMESTRE DE LA PRESIDENCIA ESPAÑOLA DE LA UNIÓN EUROPEA PARA LA INTEGRACIÓN PLENA DE LA COMUNIDAD ANDALUZA EN LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE. (Número de expediente 181/002183.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a la pregunta número 16.º del orden del día que va formular el diputado, don José Ignacio Landaluce, y que hace referencia a las actuaciones durante el semestre de la Presidencia española de la Unión Europea para la integración plena de la Comunidad andaluza en la Red transeuropea de transporte.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Señor secretario de Estado, reconozco en sede parlamentaria que ha cumplido lo que prometió de estar en Algeciras hablando de sus infraestructuras. Así ha sido y, como usted se comprometió, aquí se lo reconozco y se lo agradezco. De todas maneras, le seguiré exigiendo que siga cumpliendo con el Campo de Gibraltar, con sus infraestructuras y con nuestras necesidades, pero vaya por delante mi agradecimiento personal.

El Grupo Parlamentario Popular le presenta esta pregunta para conocer qué se está haciendo y si se están cumpliendo los compromisos adoptados en relación con el desarrollo del corredor mediterráneo. Queremos saber si de verdad existe una apuesta decidida por el Gobierno de España por que Europa asuma el desarrollo del corredor mediterráneo y saber en qué punto se encuentran las gestiones. También nos gustaría conocer si existe una financiación adecuada para hacer este corredor mediterráneo que es absolutamente prioritario, sobre todo para potenciar los puertos andaluces a su paso.

La potenciación de los puertos y sus zonas logísticas es uno de los apartados de diagnóstico del Pista, del Plan de infraestructuras para la sostenibilidad del transporte en Andalucía, que habla de que el desarrollo de las zonas logísticas portuarias está fuertemente condicionado por el apoyo del ferrocarril y por que el ferrocarril llegue a

estos nodos logísticos de los puertos. Por lo tanto, si ese corredor mediterráneo no se lleva a cabo —o mientras dure la actual situación— quedaría muy disminuida la capacidad de impulso, de generación de empleo, de creación de riqueza y de vertebración de la costa y de los puertos de la costa.

Señor secretario de Estado, otra de las cuestiones que queremos recordar es que la Comisión de Regiones de la Unión Europea acordó que esta iniciativa, que en principio llegaba hasta Almería, se prolongue hasta la provincia de Cádiz. Así, este trazado incluiría puertos como los de Málaga, Algeciras y Cádiz, que son piezas clave en el transporte marítimo a nivel mundial y que no pueden quedar excluidos del corredor mediterráneo. Sabe que desde hace tiempo hay reuniones de distintas comunidades —como la Comunidad Valenciana, la murciana o la andaluza— y también de alcaldes que vienen demandando un apoyo claro y decidido del Gobierno a este corredor mediterráneo, que pretende unir por ferrocarril Algeciras con Hamburgo pasando por la unión de todos los puertos del Mediterráneo. No podemos olvidar que las tres comunidades autónomas que acabo de comentarle por las que debe discurrir este corredor mediterráneo suponen el 57 por ciento del PIB y el 47 por ciento de la población, al margen de estar recibiendo quince millones de visitas al año. Bien sabe usted, y también SS.SS., que el corredor mediterráneo debe servir además para lograr diferenciar los tráficos de pasajeros y de mercancías y para la vertebración y la conexión de todos los territorios mediterráneos con Europa; y para ello debe estar incluido en los programas del Ministerio de Fomento. Tenemos que impulsar —tiene que ser un objetivo prioritario del desarrollo económico y la competitividad, aprovechando el potencial pleno de la inversión en infraestructuras como factor de incremento de la productividad y puesta en valor de los recursos— un plan que incluye en su decálogo de buenas intenciones al ferrocarril como el gran protagonista, concentrando más del 48 por ciento de las inversiones totales de los más de 248.000 millones de euros para el periodo 2005-2020. Si bien las comunidades autónomas gobernadas por el Partido Popular han reivindicado en la Unión Europea este corredor, necesita sin duda el impulso del Gobierno de España, un impulso que hasta ahora no hemos visto claro, señor secretario de Estado. A veces vemos dudas y no hay un compromiso meridianamente claro de que ese corredor mediterráneo —esa vocación mediterránea y europeísta en la política del Ministerio de Fomento— vaya a llegar también hasta el último de los puertos que le estamos demandando.

Sabe perfectamente que necesitamos el apoyo, el dinamismo y esa vertebración para cohesionar el territorio y las conexiones transfronterizas de España, e igualmente cabe recordar —con esto voy terminando— que hace unos días el ministro de Fomento volvió a sacar a la luz la idoneidad de este corredor ante el caos causado en el tráfico aéreo durante la pasada semana por la nube de cenizas del volcán islandés. Por último,

quiero recordar, porque fue en esta casa, en el Congreso de los Diputados durante la visita realizada por el presidente de la República Francesa, don Nicolás Sarkozy, que en sus distintas intervenciones, bastante magníficas y brillantes, se refirió también a la importancia de la Red transeuropea de transportes en los mismos términos que se reflejan en el PEIT, que antes he citado, considerando estos proyectos como prioritarios, incluyendo la interpolaridad de la red española con Francia. Por eso, señor secretario de Estado, en esta primera intervención, compromiso claro, díganos los datos, las fechas, las reuniones, etcétera, los grandes rasgos, pero también las fechas y los proyectos para hacerse realidad y el compromiso de que van a llegar hasta ese último puerto que le he comentado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Landaluce, voy a tener que lamentar que no tenga réplica, porque la letrada me indica que ha sobrepasado el tiempo con creces.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Gracias por su generosidad, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: También le pido al secretario de Estado que en la contestación agote todo el tiempo, porque no habrá réplica. Tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Gracias a usted, señoría, y al presidente de la Comisión por la atención que me dispensaron cuando estuve en Algeciras. Estuve muy cómodo, estuve muy bien y fue una visita muy interesante.

Nosotros en España, a raíz de la última definición de la Red transeuropea de transportes que se produjo en el año 2002-2003, se fijaron una serie de corredores en la misma. El corredor número 3, que tiene dos conexiones con España, que va por el País Vasco y llega hasta Valladolid y de Valladolid y Madrid va por Salamanca-Aveiro, y después también pasa por Madrid hasta Lisboa. El otro brazo es el que va por la concesión actual de Figueras-Perpiñán, que baja hasta Barcelona y que de Barcelona va hacia Zaragoza, de Zaragoza llega hasta Madrid y de Madrid va hasta Lisboa. Con este corredor número 3 se trataba de conectar Portugal, España y Francia. Asimismo está el corredor número 8, que es un corredor que rodea por el oeste la península Ibérica, porque parte de Galicia, pasa por Portugal y llega incluso hasta Huelva. Por tanto, dentro de este corredor número 8 está perfectamente contemplada esta conexión que forma parte de la Red transeuropea de transportes. Después está el corredor número 16, que es un corredor que nace en Sines, en Portugal, que va a Algeciras, que llega hasta Puertollano, que en Puertollano sube hacia Madrid, que en Madrid sube hacia Zaragoza y que en Zaragoza, a día de hoy, tiene dos salidas: una por Barcelona y otra por el País Vasco. Pretendemos que ese corredor tenga una salida más recta, a través del macizo central de los Pirineos, a través de la travesía central pirenaica, y es donde tenemos

avanzados algunos estudios con Francia. Después está el corredor número 19, que es un corredor de interoperabilidad, que afecta además a parte del corredor de los ejes andaluces, pero que es un corredor en el que lo único que se define es la exigencia de que nuestra red ferroviaria sea interoperable para conectarse con el resto de la red europea. Por ello, no se trata de nuevas infraestructuras, al menos de plataforma y de vía, sino de la colocación o instalación de actuaciones de superestructura: de concatenaria con un voltaje determinado o de temas de señalización y de comunicación; esto es lo que tenemos a día de hoy. Se ha empezado por parte de la Unión Europea, en desarrollo del Libro Verde del transporte, un proceso de modificación de los corredores transeuropeos.

Y respecto al proceso de definición de los corredores transeuropeos en España tenemos una posición muy clara respecto al corredor mediterráneo, y con independencia de los otros corredores que están en fase de ejecución, que tienen sus aportaciones entre 2007 y 2013 y que tienen recursos para hacer frente a las necesidades de redacción de proyectos y de construcción de obras, nosotros indudablemente queremos que el corredor mediterráneo se incorpore porque hasta ahora no estaba incorporado. Queremos que se incorpore desde Algeciras, que desde nuestro punto de vista tiene que tener dos salidas: una por el centro hacia Madrid y otra por la costa, con lo cual daríamos acceso a los puertos del sur de Andalucía, llegaríamos hasta Almería, en Almería subiríamos hacia Murcia, de Murcia a Valencia y de Valencia a Castellón y Tarragona, entre Figueras y Perpiñán coger la concesión e incorporarnos al resto de la red transeuropea. Esa es la apuesta que tenemos como Gobierno y que hemos trasladado al anterior y al actual comisario. Es una apuesta que el ministro está definiendo de manera clara y precisa en cualquier intervención que tiene, sobre todo cuando se tratan estos temas en la Unión Europea. Por tanto, queremos que este sea un corredor de los que se incorporen a la Red transeuropea de transportes. No le quepa la menor duda de que queremos que se haga y queremos que la Unión Europea nos lo acepte como uno de los corredores transeuropeos fundamentales. En España no hay ningún problema, ni por comunidades autónomas de un partido político o de otro ni por el Gobierno central. Lo que queremos es que tenga su continuidad, y cuando Ferrmed nos presenta el proyecto de corredor mediterráneo que parte de Algeciras y que va hasta Oslo, me gustaría que en todos los países por los que pasa tuviera la misma atención, preocupación y apoyo que está teniendo en España. Créame que para nosotros el corredor mediterráneo es uno de los ejes fundamentales, lo contemplamos en nuestras actuaciones y lo tenemos en fase de desarrollo entre Almería y el resto de España hacia el norte. Ahora vamos a empezar los trabajos para ver por dónde pasamos las vías entre Almería y Algeciras, porque es un territorio con problemas, orográficamente complicado, con muchas urbanizaciones y con muchas zonas residenciales en lo que puede ser el tránsito de ese corredor, pero estamos

dispuestos a empezar a trabajar en esa dirección para conseguir que Algeciras no tenga una sino dos salidas como puerto. Dentro de la Presidencia europea, los días 8 y 9 julio tenemos unas jornadas en las que, de acuerdo con la pauta que han marcado la Comisión y el comisario de Transportes, vamos a definir o a tratar —porque las discusiones en Europa llevan un camino distinto al nuestro— las condiciones, las características y los aspectos que tiene que tener la Red transeuropea de transportes, que se decidirá a finales del año 2010 o a principios del año 2011 en función del itinerario que marque la propia Comisión. Quédese usted bien tranquilo, señoría, porque nosotros apostamos por el corredor mediterráneo desde Algeciras, y desde luego no vamos a dejar ninguno de los otros corredores que tenemos planteados. A mí el corredor número 3 me parece fundamental. No sé si le ha bastado con este compromiso y con esta atención, pero créame que estamos trabajando en la dirección que usted está planteando.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, disculpe. Le confieso que me encantaría que estuviera usted media hora más porque está hablando de mi pueblo, pero la ecuanimidad la he perdido desde el momento en que lleva ya casi seis minutos largos y antes le he dicho al señor Landaluce que no tenía posibilidad de réplica.

El Señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): En realidad ya he terminado, gracias.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA GLORIA GÓMEZ SANTAMARÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE VALORACIÓN DE LA PRIMERA FASE DEL PROYECTO PARA LA INTEGRACIÓN DE LA TOTALIDAD DE LA VÍA ESTRECHA A LA TARJETA DEL TRANSPORTE DE CANTABRIA. (Número de expediente 181/002644.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta del punto 17.º del orden del día, que formulará doña Gloria Gómez de Santamaría, sobre la valoración de la primera fase del proyecto para la integración de la totalidad de la vía estrecha de la tarjeta del transporte en Cantabria.

La señora **GÓMEZ SANTAMARÍA**: Señor secretario de Estado, señorías, el Gobierno de Cantabria, en su apuesta continua por mejorar el transporte en la comunidad autónoma, puso en marcha hace dos años la tarjeta de transporte de Cantabria, que es una tarjeta sin contacto para el transporte por carretera. La apuesta de la Consejería de Industria y Desarrollo Tecnológico iba mucho más allá, para incorporar esta tarjeta a todos los medios de transporte público, mejorando la movilidad de los ciudadanos al mismo tiempo que se potencia el uso de los transportes públicos. Hace poco más de dos meses, fruto y ejemplo de la cooperación institucional, se ha puesto en marcha la tarjeta sin contacto en los

trenes de FEVE en el trayecto Santander-Astillero y se va a hacer en breve extensiva a toda la línea de FEVE en la comunidad. Supone por un lado la introducción de las nuevas tecnologías en el transporte por ferrocarril en la comunidad y además es un claro avance en la intermodalidad: dos medios de transporte, autobús y ferrocarril, en los que viajar por la comunidad autónoma con un único sistema de pago, lo cual facilita las conexiones y los trayectos a los usuarios. Supone también una mayor comodidad para los usuarios por el procedimiento de carga electrónica de la tarjeta, que es muy sencillo y se puede hacer en las taquillas de las estaciones o en las máquinas de autoventa. Es también la tarjeta un soporte con menor deterioro que los soportes tradicionales y el acceso por los controles para los usuarios es mucho más rápido. Pero con todo creemos que lo más importante es la apuesta por la intermodalidad y por la vertebración del territorio con un sistema público de transporte de viajeros desde parámetros de calidad y sostenibilidad. En definitiva, un transporte público eficiente y moderno. Por eso, señor secretario de Estado, nos gustaría conocer cuál es la valoración que hacen de esta primera fase de la implantación de la tarjeta de transporte de Cantabria en los ferrocarriles de FEVE.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Gracias, señoría, por su pregunta, y le tengo que decir que la valoración es absolutamente positiva porque ha sido un trabajo coordinado de las instituciones a favor de políticas de gestión de eficacia y eficiencia en la movilidad de todos los ciudadanos de Cantabria, y por tanto las perspectivas actuales y las que se van a producir en los próximos tiempos no hacen sino augurar que vamos a tener un funcionamiento de nuestro sistema de FEVE en coordinación con otros modos de transporte muy favorable para los intereses de los ciudadanos.

Sé que el pasado 4 de febrero el consejero de Industria y Desarrollo Tecnológico, Juan José Sota, y el presidente de FEVE, Ángel Villalba, inauguraron la puesta en servicio de la tarjeta sin contacto en el trayecto comprendido entre las estaciones de Santander y Astillero como primera fase del proyecto que contempla la integración de la totalidad de la red de vía estrecha a la tarjeta de transporte de Cantabria. Este es un esfuerzo, señoría, que creo que es digno de agradecer y de resaltar porque significa para todos los usuarios de Cantabria la comodidad y la facilidad en la movilidad que van a tener con esta integración de los servicios de transporte. Esta tarjeta, como usted ya sabe, es válida para la realización de viajes en los trenes de FEVE, de cercanías y regionales, y permite al ciudadano viajar con la misma tarjeta en otros medios de transporte de la región, casi como en las líneas de autobuses municipales. La principal ventaja de la nueva tarjeta es la mayor flexibilidad al no estar condicionada por un origen-destino o una zona de validez

determinada. Con ello, los más de cuatro millones de clientes actuales así como los potenciales podrán realizar los viajes que deseen pagando tan solo el viaje realizado en cada momento y utilizando un único soporte para el billete. FEVE participa así en un título de transporte moderno que es fiable, que deja abierta la posibilidad de incorporación a nuevas funcionalidades futuras.

La integración del sistema requiere diversas modificaciones en equipamiento, programas informáticos, procedimientos operativos, tanto internos como externos, para admitir la nueva tarjeta monedero con tecnología sin contacto. Las principales áreas sobre las que se actúa son los sistemas activación, venta y recarga de tarjetas sin contacto tanto en taquillas como en las máquinas de autoventa de títulos de transporte. También afecta a la instalación y puesta en funcionamiento de validadoras sin contacto en todas las estaciones y apeaderos de Cantabria no dotados de control de accesos, actuación que permitirá a todos los clientes de FEVE que lo deseen utilizar la nueva tarjeta con independencia de la estación o apeadero en el que accedan al tren o en el que finalicen su viaje. Además, la integración en la tarjeta de transporte obliga a sustituir los actuales equipos de venta en ruta por otros nuevos. También lleva aparejada la creación de nuevos programas y líneas de comunicaciones para la coordinación de las incidencias de la nueva tarjeta con la Dirección General de Transportes y Telecomunicaciones del Gobierno de Cantabria. Los trabajos requieren un importante esfuerzo inversor dado que se pasará de tener equipamiento en doce estaciones y apeaderos a tenerlo en cincuenta y dos, el total de las estaciones y apeaderos que se extienden a lo largo de la red en Cantabria. La inversión realizada por FEVE en equipos y desarrollo del software y en las adecuaciones en obra civil en estaciones y apeaderos se estima que alcance los 2 millones de euros. Cabe destacar que esta realización, y en aras de la colaboración que hay entre FEVE y el Gobierno de Cantabria, ha tenido un apoyo económico importante por parte del Gobierno de Cantabria que, sin lugar a dudas, ha facilitado que esta actuación se pudiera desarrollar. La puesta en marcha de la tarjeta sin contacto en Cantabria, que se produjo en el año 2007, del transporte de viajeros por carretera ha sido un éxito ya que ha supuesto una experiencia pionera en España por el uso de una sola tarjeta de hasta tres monederos electrónicos independientes que posibilitan la conexión entre las quince empresas concesionarias de transporte público de viajeros por carretera, uniéndose ahora el transporte por ferrocarril de FEVE. Cada viajero podrá cargar y recargar dinero en cada uno de estos tres monederos que puede ser recuperado, debido al procedimiento electrónico, en caso de deterioro involuntario. Cuando la tarjeta sin contacto se extienda en toda la línea de FEVE, desde Unquera a Gibaja, de oeste a este o a lo largo de los 145,9 kilómetros de recorrido, se va a beneficiar una población de 385.000 vecinos de los municipios incluidos en el área de influencia de este trazado.

En definitiva, señoría, le podría seguir diciendo las ventajas de lo que ha supuesto esta implementación y esta buena coordinación que existe entre FEVE y el Gobierno de Cantabria, pero sin lugar a dudas la decisión tomada y la puesta en práctica que ha supuesto la implantación de esta tarjeta electrónica va a significar una mejora en la calidad del servicio y en la movilidad y una mayor facilidad por parte de los usuarios en la utilización de los medios públicos de transporte.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Gómez. **(Pausa.)** No interviene.

— **DEL DIPUTADO DON JOSÉ RAMÓN BELOKI GUERRA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), SOBRE PLANES DEL GOBIERNO PARA LA ORDENACIÓN DEL ESPACIO FERROVIARIO DEL QUE DISPONE ADIF EN IRÚN. (Número de expediente 181/002650.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluida la anterior pregunta, entramos finalmente en las dos preguntas que formulará, separadamente cada una de ellas, el señor Beloki, algo a lo que me quiero referir brevemente. Como se sabe, el señor Beloki ha pasado distintas vicisitudes y avatares que conocemos ustedes y yo y el equipo del secretario de Estado. Quiero felicitarle por su ahínco en la defensa que se hace ahora de estas dos preguntas y también agradecer la disposición final que ha tenido el secretario de Estado para que se pueda llevar a cabo, y a los grupos que hayan admitido al comienzo de esta sesión que se incluyan en el orden del día estas dos peleadas preguntas que usted va a formular. La primera de ellas, señor Beloki, sobre qué planes tiene el Gobierno respecto a la ordenación del espacio ferroviario del que dispone ADIF en Irún. Tiene la palabra.

El señor **BELOKI GUERRA**: Si finalmente el secretario de Estado me responde satisfactoriamente, seré plenamente feliz y se lo agradeceré a todos porque todo habrá valido la pena. Agradezco la deferencia que han tenido.

Señor secretario de Estado, mi preguntas son muy simples: ¿tiene previsto el Gobierno algún plan para la reordenación ferroviaria del espacio ferroviario del que viene disponiendo en Irún? ¿Qué planes tiene previstos el Gobierno en orden a la entrada del tren de alta velocidad en Irún y qué pasos administrativos se han dado hasta este momento con tales objetivos? ¿Ha concluido el Gobierno algún tipo de acuerdo, bien sea con el Ayuntamiento de Irún, bien sea con el Gobierno vasco, en el que prevea la cesión de una parte del espacio ferroviario de Irún con el fin de una reordenación del mismo para fines urbanísticos municipales? Estas tres preguntas se las había formulado yo al ministerio por escrito y, de alguna forma, la pregunta que ha leído el presidente es un resumen de las tres que habíamos formulado por escrito. Le agradecería la respuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Contestación del señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Le tengo que decir que sí, que estamos dispuestos a que la estación de Irún forme parte de las estaciones vascas a las que va a llegar la alta velocidad. Hemos empezado a trabajar en Vitoria, en Bilbao y en San Sebastián y ahora en Irún. En Irún, la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias está redactando un estudio de remodelación del complejo ferroviario de Irún a Hendaya y su integración urbana. En ese estudio se está participando de acuerdo con las previsiones del Ayuntamiento de Irún y también de acuerdo con el Gobierno vasco. Puedo adelantarle que los principales objetivos de ese estudio son definir la configuración futura de la parte española del complejo ferroviario Irún-Hendaya, recoger los resultados del estudio funcional de mejora de las condiciones de explotación del complejo redactado por la Agrupación europea de interés económico Vitoria Dax, estudiar las propuestas comunitarias sobre el uso de los espacios ferroviarios, y concretar como objetivo prioritario, y en coordinación con el resto de las administraciones y en especial con el Ayuntamiento de Irún, las actuaciones para la integración urbana del complejo. Pretendemos que esta integración se financie con los terrenos ferroviarios liberados de la reordenación del complejo, hasta este momento se ha firmado el correspondiente contrato de consultoría y asistencia técnica en febrero y dentro del estudio de la AEIE estamos pendientes de definir las propuestas junto con el Gobierno de Francia.

Espero que no se le oculte a usted, señoría, que hay dos tipos de actuaciones que hay que llevar a cabo en Irún: una que tiene que ver con la utilización de los terrenos ferroviarios y con la definición de qué es lo que va a pasar con el conjunto del suelo ferroviario y cómo va a quedar la estación —eso tiene que ver con el estudio que le he comentado—; y una segunda actuación que está enmarcada dentro de la Agrupación europea de interés económico Vitoria Dax, en la que tenemos que concatenar la decisión que al final se tome —nosotros estamos dispuestos a tomarla cuanto antes— en las conversaciones que tenemos con el Gobierno francés. Espero que también se aproximen a nuestra tesis de acelerarla para, visto dónde se va a producir la conexión, plantear la conexión del tramo fronterizo y conectarla con los terrenos ferroviarios de Irún, y así poder avanzar en todos los aspectos relacionados con la gestión que se va a producir en esos suelos. No obstante, tengo que decirle que estamos llevando a cabo inversiones que significan algún tipo de modernización o hacer frente a problemas que nos ha planteado el Ayuntamiento de Irún, y vamos a seguir en esa línea. Pero lo básico, señor diputado, es que la actuación en Irún no solo depende de lo que nosotros planteemos con el Ayuntamiento —estamos hablando y vamos a incorporarla, tratarla y gestionarla en el estudio al que se ha hecho referencia—, sino también de cómo

definimos en nuestras relaciones con el Gobierno francés, a través de la Agrupación Europea de Interés Económico y de la comisión intergubernamental, el tramo fronterizo de la conexión, a efectos de ir perfilando y planteando la financiación y el gasto de los recursos que tenemos entre 2007 y 2013 para hacer frente a esta conexión.

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

El señor **BELOKI GUERRA**: Podría pasar algunos mapas a mis compañeros para que entendieran de qué estamos hablando. Irún está en la frontera, y eso que se ha dicho de las cicatrices de la historia es verdad. Se ve que la frontera es un gran espacio ferroviario a un lado y otro gran espacio ferroviario al otro lado, para que no se pasara de un lado a otro, no para que se pasara, y esto requiere una actuación a fondo. Coincido con usted en que habría que hacer una remodelación. Por cierto, no sé si son 53 hectáreas que tiene la mitad de la población de Irún y de los que están al otro lado, que son prácticamente otros tantos, que es Hendaya, pero que están separados por unos metros y un río que se puede pasar casi sin mojarse los pies. Yo pido al ministerio dos cosas. En primer lugar, que esté a la altura de la desaparición de las fronteras, que de verdad borremos las cicatrices de la historia. Ahí hay unos espacios perfectamente evitables que no están hechos para el mundo que estamos construyendo en Europa sino para el mundo en el que había que parar las cosas, a un lado había que hacer un aeropuerto y al otro lado había que hacer un aeropuerto y a un lado había que hacer playas ferroviarias y al otro lado había que hacerlas, porque se trataba de no comunicarnos los unos con los otros más que después de haber cursado todos las debidas peticiones y haber rellenado los papeles eficientemente. Eso hay que borrarlo. De forma que sean ustedes, desde esa perspectiva, todo lo ambiciosos que Europa exige y que los que queremos ser europeos debemos exigir. En segundo lugar, sean ustedes claros. Es decir, están ustedes haciendo un estudio. ¿Cuándo lo terminan, señor secretario de Estado? Junto a la buena disposición, que no niego, le podría enseñar lo que se dice respecto a que en el año 2015 prácticamente no se sabe qué está hecho y qué deja de estarlo, y a los ciudadanos no debemos decirles esto, si es que de verdad no sabemos cómo vamos a hacer las cosas. Esto vale no tanto para usted como para los ciudadanos que ya están leyendo que ustedes están de acuerdo, que prácticamente van a poner las 53 hectáreas a disposición de un plan. A mí me encantaría que ustedes las pusieran a disposición, pero me gustaría que se dijera con claridad que, hecho el estudio, ADIF, el Ministerio de Fomento, tiene claro que ahí se va a hacer una auténtica regeneración. Es que hay que crear una nueva ciudad. Irún es una nueva ciudad si se hace lo que hay que hacer, y debe ser además una nueva ciudad transfronteriza, como le toca ser.

Le pido que, además de hacer el estudio, me diga que para tal fecha sabremos lo que queremos hacer. De otra

forma, no podemos estar permanentemente diciendo a los ciudadanos: tenemos estos problemas, tenemos buena voluntad, pero estamos en fase de estudios y esa fase de estudios se puede alargar infinitamente. Esto genera, como en otros casos, por ejemplo en el tema del puerto de Pasajes, una enorme frustración porque se venden cosas que no son reales o no sabemos cuándo serán reales finalmente, y el tiempo es una variable absolutamente sustancial. Le agradecería que usted me dijera: Efectivamente, se está estudiando, estamos estudiando el área en su conjunto, efectivamente tenemos una buena disposición, una voluntad de reordenar esa ciudad, y ustedes son un papel esencial a partir de las 53 hectáreas, y además le digo a usted que para tal fecha ese estudio, para bien o para mal, estará concluido. Si me lo puede decir, seré feliz.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señoría, coincido con usted, y no sabe hasta qué punto. En la tierra de donde yo soy no tenemos los ríos por frontera, tenemos los montes, y yo quiero superar eso. Estoy plenamente interesado en que eso se produzca. Por tanto, en esto va a contar siempre con mi apoyo, con mi ayuda, como usted quiera definirlo, porque en eso coincido plenamente. En segundo lugar, sobre la actuación que tenemos que hacer en Irún le he hablado de dos cosas, una de ellas es el estudio, y le puedo decir que no tengo aquí la fecha de su finalización, pero como está licitado y adjudicado, para tal fecha tiene que estar y se lo mandaré por escrito esta semana, no se preocupe usted. Lo que sí le tengo que decir es que de todas las hectáreas que tienen actualmente los terrenos ferroviarios utilizaremos las necesarias para hacer frente a los servicios ferroviarios, lo demás lo pondremos a disposición de la ciudad. Soy consciente de esto, he estado en Irún conociendo la playa de vías que está abandonada y que no tiene ningún uso, y me parece que eso no puede mantenerse. Somos conscientes de que eso tiene que formar parte de la ciudad. Tiene que llevarse a cabo una integración del ferrocarril en Irún donde se pueda producir el tráfico de viajeros, donde haya una reserva para el tráfico de mercancías. Tenemos que ponernos de acuerdo con Francia porque, efectivamente, no puede ser que tengamos dos plataformas ferroviarias a ambos lados. No parece normal que en los tiempos actuales, cuando tenemos una Europa unida y sin fronteras, dispongamos de servicios similares en las dos partes de una frontera, sobre todo a tan pocos metros. Le puedo garantizar que con ese espíritu estamos trabajando, con utilizar lo necesario y lo demás destinarlo a la ciudad de acuerdo con el ayuntamiento, no le quepa la menor duda.

Por otro lado, para lo que tengamos que hacer en materia ferroviaria en Irún para garantizar que existan unos buenos servicios ferroviarios y para garantizar que lo que estamos haciendo en el resto de la Y vasca —que

empezamos con ustedes y continuamos ahora— tiene su continuidad en el resto de Europa a través del corredor de la parte atlántica de la red transeuropea, del eje prioritario número 3, tenemos que ponernos de acuerdo con Francia y queremos hacerlo para que ellos aceleren sus obras, porque nosotros estamos yendo más rápido y queremos ver dónde tenemos que conectar, dónde tiene que producirse el paso del río y ver hasta qué punto es un tramo fronterizo o no. Le puedo asegurar que lo estamos intentando y vamos a seguir trabajando para que ese corredor sea una realidad, para que Irún quede integrada en la línea de alta velocidad y para que la ciudad utilice los terrenos que sobran para su modernización o para su adecuación a las necesidades que nos plantea el ayuntamiento.

— **DEL DIPUTADO DON JOSÉ RAMÓN BELOKI GUERRA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), SOBRE GRADO DE CUMPLIMIENTO DE LA PROPOSICIÓN NO DE LEY RELATIVA A LA VARIANTE SUR FERROVIARIA A SU PASO POR LOS MUNICIPIOS DE TRAPAGARÁN Y ORTUELLA (VIZCAYA). (Número de expediente 181/002651.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última pregunta, que figura en el punto 19.º del orden del día, que formulará también el señor Beloki, sobre cuál es el grado de cumplimiento de la proposición no de ley relativa a la variante sur ferroviaria a su paso por los municipios de Trapagaran y Ortuella, en Vizcaya, aprobada por esta Comisión el pasado 24 de junio de 2009, con número de expediente 161/1103. Tiene la palabra el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Señor secretario de Estado, usted sabe perfectamente que la PNL objeto de esta pregunta, y a la que ha hecho referencia el señor presidente, tenía cuatro puntos y cuatro temáticas complementarias que, lógicamente, encajaban las unas con las otras. Nosotros, por saber si estas proposiciones no de ley y lo que contienen las mismas se van cumpliendo de una forma razonable, primero, hemos esperado bastante tiempo, porque estamos hablando de una proposición no de ley de junio del año 2009, es decir, casi vamos para un año; en segundo lugar, a la vista de falta de información, habíamos cursado unas preguntas en detalle, porque no se puede decir que estamos cumpliendo o no una proposición no de ley, al final dice lo que dice en el punto 1. Las preguntas que habíamos cursado por escrito son las siguientes, y son las que a mí me gustaría que usted me contestara con la mayor precisión posible. ¿Tiene previsto el Ministerio de Fomento modificar el trazado de la variante sur ferroviaria para que discurra íntegramente un túnel por el barrio de Zaballa en Trapagaran (Vizcaya)? ¿En qué situación administrativa se encuentra el proyecto? ¿Ha realizado los estudios pertinentes para dicha modificación? ¿Contempla el proyecto una modificación en la profundidad del túnel para que el mismo tenga al menos 20 metros a

su paso entre las zonas de Bañales y el Abra industrial? ¿Cuál es el plazo de ejecución de la misma, que es uno de los puntos de la proposición no de ley? ¿Ha mantenido el Ministerio de Fomento algún contacto con la Comisión especial para el soterramiento del tren de Trapagaran en Vizcaya? ¿Se ha acometido la redacción del proyecto, previa consulta con esta Comisión para el soterramiento de la línea C-2 de cercanías a su paso por el casco urbano de Trapagarán? ¿Cuáles son los plazos de ejecución que contempla el ministerio para dicho proyecto, que también responde a otro de los puntos de la proposición no de ley? Finalmente, ¿ha acometido el Ministerio de Fomento la redacción del proyecto para la supresión de los dos pasos a nivel existentes y la prolongación del cubrimiento del soterramiento de la vía en el casco urbano del municipio de Ortuella en Vizcaya? ¿En qué situación administrativa se encuentra el proyecto? ¿Qué plazos de ejecución contempla el ministerio para el mismo? Estas preguntas también fueron formuladas por escrito y no han sido respondidas en tiempo. Ahora es una formulación oral. Yo renunciaré al resto del tiempo si usted tiene la delicadeza de contestarme en detalle a cada una de estas preguntas.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Yo le puedo decir que la variante sur ferroviaria, de la que tuve el placer de anunciar la licitación del estudio informativo y de iniciar toda su tramitación, es una de las actuaciones que me gustaría que se llevaran a cabo y que superáramos todas las dificultades que tenemos con la conexión de la variante sur ferroviaria, con el túnel del Serantes y con la Y vasca, porque era una de las ideas de la que habíamos hablado y planteado con los consejeros del Gobierno vasco en su época. Le voy a decir cómo están los temas de las cuatro preguntas que me ha planteado, y le voy a pedir una cosa. Nosotros posiblemente acabemos el túnel del Serantes a final de este año o principios del otro, en función de cómo vayan las obras. Ese túnel del Serantes va a sacar las mercancías de determinados itinerarios y las va a introducir en otros itinerarios. Por tanto, se está planteando, desde los ayuntamiento de Trapagaran, de Ortuella y demás, una actuación más potente en cuanto al soterramiento de las líneas, y se nos ha dicho —no sé si será cierto o no— que en el momento que se ponga en servicio el túnel del Serantes no pasará por allí nadie mientras no se haga el soterramiento. Con lo cual difícilmente podemos hacer frente a la gestión en infraestructura que nos parece fundamental para sacar las mercancías del puerto, incorporarlas a la red ferroviaria y llevarlas a sus destinos.

Respecto a la primera de las preguntas que usted me hace, sobre la modificación del trazado de la variante sur ferroviaria para que discurra íntegramente el túnel por el barrio de Zaballa, en el término municipal de Trapagaran, y que el túnel que discurre por debajo de las zonas de Bañales y Abra industrial tenga una altura de 20

metros como mínimo entre la cota superior del túnel y la cota del terreno, lo que le puedo decir es que se han atendido las alternativas propuestas por el municipio de Ortuella, ofreciendo una modificación del trazado de la variante que discurriría por el corredor actual en atención a lo que proponía el ayuntamiento. Nosotros hemos hecho esta propuesta al ayuntamiento y estamos esperando su respuesta. No sé si se mando en el mes de febrero, pero estamos esperando que nos den una respuesta porque esta solución evita el paso por debajo de la zona de Bañales y de Abra Industrial. Respondida esta primera pregunta, le quiero hacer un planteamiento más general. La necesidad de construir esta infraestructura es tan importante que no vamos a cansarnos de sentarnos con los ayuntamientos para buscar los acuerdos. Como la voluntad es esa, lo que nos gustaría es que en las conversaciones que estamos teniendo con ellos podamos llegar a acuerdos que pueden tener aspectos económicos, pero que muchas veces son fundamentalmente aspectos técnicos. Se trata de tráfico de mercancías. Existe la necesidad de acometerlos con un determinado tipo de pendientes y de condiciones técnicas. Nos gustaría que se nos dejara defender y se nos valorara positivamente que este tipo de planteamientos técnicos los hacemos en beneficio del funcionamiento del futuro ferrocarril. Respecto a eliminar los dos pasos a nivel existentes en el casco urbano de Ortuella, prolongando la cubrición actual de la vía a lo largo de 300 metros adicionales entre el ayuntamiento y la estación del tren, se hizo un estudio para su supresión y se dotó para acometerlo, pero el ayuntamiento no lo aceptó porque exige el soterramiento íntegro. En este momento estamos analizando soluciones y salidas que nos permitan desbloquear esta situación que nos parece positiva. Vamos a hablar con el ayuntamiento porque no hay ningún problema, pero vamos a buscar una salida y ver si con el compromiso de hacer lo que tengamos que hacer podemos desbloquear el funcionamiento del túnel del Serantes. En cuanto a soterrar la línea C-2 de cercanías a su paso por el casco urbano de Trapagaran, previa consulta a la comisión especial para el soterramiento del tren creada a tal efecto por el pleno del ayuntamiento, en estos momentos estamos haciendo más frente a la solución de estos otros problemas que a la voluntad de concertación que nos deriva de esta fórmula. ¿Que nos sentaremos con el ayuntamiento y con la comisión? Nuestros técnicos tendrán que hacerlo para buscar una salida, pero nos gustaría que fuéramos resolviendo los problemas que tenemos en el resto del corredor para ir buscando fórmulas que nos permitan el desarrollo de las actuaciones que tenemos. En cuanto a la petición de un solo túnel de conexión de la variante subferroviaria con el túnel del Serantes, sin que ello suponga un retraso en el proceso de ejecución de la variante subferroviaria, esta propuesta parece que lleva a una conexión del túnel del Serantes con el túnel del comienzo de la variante sur. Hay prevista una pequeña zona abierta que parece ser que es lo que pretende que se cubra, porque lo demás está, menos esa

zona. Vamos a ver cómo se puede proceder a esa cubrición porque los cortes y los desniveles que existen entre un túnel y otro hacen un poco difícil que se produzca esa cubrición. Señoría, le reitero nuestro deseo de que estos temas se puedan tratar, analizar y buscar una solución para que, cediendo lo que podamos, beneficie a las dos partes. Como digo, en muchas ocasiones son más planteamientos técnicos que económicos los que están impidiendo que podamos llegar a acuerdos necesarios para que esta conexión se pueda producir.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Beloki, ya con brevedad también para concluir.

El señor **BELOKI GUERRA**: Brevemente. Mi grupo presenta muy pocas preguntas y muy pocas proposiciones no de ley, lo pueden testificar todos. Y cuando las presenta, ¿sabe por qué suele ser? Porque eso que se promete de información y trato, falta. Lo digo desde mi propio grupo parlamentario, porque estas preguntas estaban hechas allá por diciembre y no se contestan en su sitio. Digo yo, ¿está usted hablando con todos menos con el Grupo Parlamentario que le pregunta? ¿Están ustedes en esa magnífica disposición de entenderse con todos los ayuntamientos y al grupo parlamentario que ha aprobado la proposición no de ley no le contesta ni siquiera en tiempo? Hay algo que no me encaja, sin negarle la buena voluntad, señor secretario de Estado. Yo creo que hay un problema que es verdad; ante los ayuntamientos se podrá decir que hay muy buena voluntad pero, como usted sabe, de esa buena voluntad está empedrado el infierno. Hay que hacer las cosas y hacerlas en tiempo, con los grupos parlamentarios, con los ayuntamientos. Porque de verdad le digo que no creo que la gente deje de ser razonable por hablar, más bien al contrario. Muchos de los atascos son porque no se habla a tiempo y no se explican las cosas. Todos somos capaces de entender los problemas, los técnicos y los de todo género, pero de lo que no se deriva nada beneficioso es de que uno hace preguntas y el silencio es la respuesta. De forma que yo le cojo la palabra de que usted va a informar a los ayuntamientos y, si quiere, también al grupo parlamentario. Cuando usted quiera, encantado.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar la Comisión, señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señor Beloki, que no le quepa a usted la menor duda. No es que sea una voluntad, es que es un hecho que hablamos con los ayuntamientos y con todo aquel que quiera hablar con nosotros. Le tengo que reconocer que a veces uno no sabe cómo encauzar los niveles de conversación. Yo estaría encantado de hablar con usted y decirle: esto es lo que estamos haciendo. No sé si yo le tengo que llamar a usted o usted a mí, pero de cualquier manera tenga en cuenta que cualquier planteamiento que me quiera hacer... Si es que es necesario hacerlo. Lo que he aprendido en estos seis años que ya llevó en esta secretaría de Estado es que los problemas que hemos tenido en el desarrollo de infraestructuras en este país se han solucionado cuando ha habido acuerdos y conversaciones. Habrá habido algunos en los que se habrá dilatado más la solución y habrá habido otros en que la hemos conseguido alcanzar. Pero eso no es ninguna buena voluntad —que puede ser que sí— sino la realidad, que supone que en muchos ayuntamientos hemos llegado a acuerdos —nos han costado más o menos dinero—, los hemos cumplido y hemos solucionado problemas. Este es uno de los temas que no podemos dejar de solucionar y tenemos que sentarnos con los ayuntamientos más de lo que hemos hecho hasta ahora. A lo mejor tenemos que coger, señor Beloki, usted y yo —puesto que este es un tema que a usted y a mí nos interesa— y hablar para ver de qué manera los planteamientos que se hacen en las reuniones técnicas nos son formulados después de una manera o de otra a usted o a mí. Y ya verá como podemos desembrozar todo este camino para que podamos dar continuidad al túnel del Serantes y producir la conexión entre el puerto y la Y vasca.

El señor **PRESIDENTE**: Esperemos que sea así. Gracias, señor secretario de Estado, por su comparecencia.

Se levanta la sesión.

Eran las ocho y diez minutos de la noche.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

