



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2010

IX Legislatura

Núm. 632

FOMENTO

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

Sesión núm. 39

celebrada el jueves 7 de octubre de 2010

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- Del diputado don Celso Luis Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre los motivos del retraso de la firma de un convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de Ourense, Adif y Renfe-Operadora para la integración de la alta velocidad en la ciudad de Ourense. (Número de expediente 181/002258.) 2
- Del diputado don Aurelio Romero Girón, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre la ejecución de las obras de ampliación de la pista del aeropuerto de Jerez (Cádiz) previstas en el Plan director de dicho aeropuerto. (Número de expediente 181/002687.) 5

— Del diputado don José Manuel Bar Cendón, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre las provisiones acerca de corregir las ineficiencias detectadas en el sistema de subvención al transporte aéreo para los residentes en las Islas Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, de modo que se preserven las bonificaciones del 50 por ciento actualmente existentes en los billetes. (Número de expediente 181/003066.) 7

— Del diputado don Pere Macias i Arau, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre la utilización de la configuración de pistas en operación independiente para el modelo de simulación de las afecciones acústicas que sirvió de base al informe de la Dirección General de Aviación Civil al Plan general metropolitano de Barcelona, de diciembre de 2009. (Número de expediente 181/003049.) 8

— Del diputado don Jaime Reinares Fernández, en sustitución de la diputada doña Dolors Montserrat Montserrat, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre las provisiones acerca de la finalización de las obras de la A-27 a su paso por Cataluña. (Número de expediente 181/002513.) 10

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

— Contratación para las obras del enlace A-64 en Pola de Siero, Asturias (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/071293). (Número de expediente 181/002559.) 12

— Diez preguntas sobre datos de distintos tramos de la autovía del Cantábrico A-8 y de la autovía A-63 (procedentes de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/071219). (Número de expediente 181/002560.) 14

— De los diputados don Sebastián González Vázquez y don Ángel Jesús Acebes Paniagua, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre la publicación de las conclusiones del estudio funcional del corredor ferroviario de altas prestaciones Madrid-Ávila-Salamanca referidos al tramo El Escorial-Ávila (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/087662). (Número de expediente 181/003046.) 16

De la diputada doña María de la Concepción Santa Ana Fernández, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:

— Situación en la que se encuentran los trabajos del tramo Puntalón-Carchuna, perteneciente a la autovía del Mediterráneo A-7 a su paso por la provincia de Granada. (Número de expediente 181/003057.) 19

— Fecha prevista para la licitación y adjudicación del tramo La Gorgoracha-Puntalón, perteneciente a la autovía del Mediterráneo A-7 a su paso por la provincia de Granada. (Número de expediente 181/003064.) 19

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

Preguntas:

— **DEL DIPUTADO DON CELSO LUIS DELGADO ARCE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE LOS MOTIVOS DEL RETRASO DE LA FIRMA DE UN CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO, LA XUNTA DE GALICIA, EL AYUNTAMIENTO DE OURENSE, ADIF Y RENFE-OPERADORA**

PARA LA INTEGRACIÓN DE LA ALTA VELOCIDAD EN LA CIUDAD DE OURENSE. (Número de expediente 181/002258.)

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, vamos a comenzar de nuevo la Comisión de Fomento, y digo de nuevo porque como saben ustedes eran las cero horas y cincuenta minutos cuando concluimos la Comisión que empezamos ayer y que duró quince horas ininterrumpidas. Vamos, si les parece, a reorganizar por petición y acuerdo de los grupos parlamentarios el orden del día, de manera que va a quedar con la siguiente estructura.

Comenzaremos con el secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, don Víctor Morlán, al que le damos la bienvenida y las gracias, con la primera pregunta que aparece en el orden del día que formula el diputado don Celso Luis Delgado. Se bajará de la mesa el secretario de Estado para dar entrada a doña Concepción Gutiérrez, secretaria de Estado de Transportes, y haremos en segundo lugar la pregunta que aparece en el orden del día como número 8, de don Aurelio Romero; la tercera será la pregunta número 10; la cuarta será la pregunta número 9; la quinta será la número 2; la sexta la número 3; la séptima la número 4; la octava la número 5; la novena la 6; y, por último, la décima la número 7. Ese es el orden con el que vamos a continuar por acuerdo de todos los grupos parlamentarios. ¿Alguien tiene algo que objetar a la propuesta? **(El señor Bar Cendón: ¿Se podría adelantar la 10?)** Va la tercera, tal y como habíamos acordado. Si quieren cambiar... **(Pausa)**. Damos por aprobado lo que los portavoces me habían trasladado.

Aclarado el orden del día, vamos a dar comienzo a la primera de las preguntas, que formula don Celso Luis Delgado, sobre los motivos del retraso de la firma de un convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de Ourense, Adif y Renfe-Operadora, para la integración de la alta velocidad en la ciudad de Ourense. Permítanme recordarles que el tiempo del que disponen son siete minutos y medio, comparecientes y sus señorías, que lo pueden estructurar en una o en dos partes. Hoy, después de las quince horas de ayer, seremos muy escrupulosos en que no se sobrepase el tiempo más allá de medio minuto; por lo tanto siete minutos y medio u ocho.

Don Celso, tiene la palabra.

El señor **DELGADO ARCE**: No hay que descubrirle que Ourense es la puerta de entrada a la alta velocidad a Galicia y que es una estación de reparto, no es una estación pasante, por lo tanto tiene mucha importancia su integración ferroviaria y su estación. El «Boletín Oficial del Estado» del 26 de septiembre de 2009 publicaba el anuncio de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias por el que se sometía a información pública el estudio informativo de la integración urbana y del acondicionamiento de la red ferroviaria de Ourense. Se formularon numerosas alegaciones por parte de ciudadanos, particulares y colectivos que, lo que básicamente planteaban era que esta solución en los últimos 4 kilómetros no tenía las características adecuadas para dar respuesta a las necesidades de esta tercera capital de Galicia. Estas alegaciones insistían en que era mejor que el viaducto cruzara aguas arriba de la presa de Velle y sobre todo lo que planteaba era que debía contemplarse el soterramiento de la playa de vías de la estación para ofrecer conexión y permeabilidad entre las dos zonas —norte y sur— del barrio de A Ponte, que está dividido desde los años 50; un soterramiento que posibilitaría una liberación de espacio en superficie importante, y, por

supuesto, la construcción de una estación intermodal con sus aparcamientos, con todo lo que conlleva hoy una estación de este tipo.

Este diputado, como usted bien conoce, por iniciativas escritas y orales viene planteando constantemente preguntas y proposiciones que buscan acelerar este proyecto y, sobre todo, que el Gobierno de España decida de una vez por todas y resuelva estas alegaciones y fundamentalmente lo haga en línea de lo que demanda la mayoría de la sociedad ourensana, que es el soterramiento, que yo defiendo sin ningún tipo de duda con absoluta rotundidad. El 28 de abril le pregunté en esta misma Comisión si usted apoyaba o no esta solución que estoy defendiendo y usted me dijo que no se cerraba a nada y que estaban estudiando las alegaciones, pero lo cierto es que ha pasado ya un año y seguimos sin conocerlas. Yo le pido hoy en esta Comisión que resuelva ya este proceso que está eternizándose y que perjudica los objetivos de conexión por alta velocidad de Ourense con Madrid fundamentalmente.

Quiero decirle también por qué venimos reivindicando la firma de un protocolo-convenio de integración. Lo llevamos reivindicando desde el año 2006, ¿por una ocurrencia de este diputado? No, es que uno está —como es mi obligación— atento a todas las informaciones de su ministerio, y protocolos se vienen firmando para las integraciones ferroviarias de alta velocidad desde el año 2002 y tienen una finalidad clara: impulsar la integración ferroviaria y la intermodalidad, y sobre todo hacerlo desde la perspectiva de la concertación entre la administración autonómica, la local y, por supuesto, los organismos que dependen del ministerio —Adif y Renfe—. En Ourense también se viene anunciando desde hace años la firma inminente de este protocolo. El alcalde socialista de nuestra ciudad anunciaba en enero de 2009 que en los próximos días del mes de enero se firmaría el protocolo-convenio; no sucedió. El señor ministro de Fomento estuvo en nuestra ciudad en enero de este año y manifestó en unas jornadas que era cuestión de semanas la firma de este convenio, y lo cierto es que esto no se firma. La pregunta es ¿es indiferente que se firme o no se firme? Pues no, no es indiferente, porque no lo está siendo en aquellas otras localidades donde se ha firmado, porque están propiciándose pasos importantes en orden a lo que digo, concertación de voluntades. Se han creado las sociedades de gestión y de desarrollo de impulso y de la alta velocidad, y la mayoría de estas sociedades y de estos convenios contemplan el soterramiento. Es el caso de ciudades tan importantes como León, Alicante, Huelva, Logroño, Talavera, Palencia, Almería y Murcia. Hay convenios para hacer nuevas estaciones intermodales, como el muy reciente caso de Lugo. La pregunta que nosotros nos hacemos es: ¿Qué inconveniente hay para que esto se haga en Ourense cuando es demandado constante, continuamente, y cuando ustedes, los dirigentes socialistas y dirigentes gubernamentales, lo manifiestan en toda cuanta ocasión pueden?

¿Qué problema hay? Porque ayer escuchábamos al ministro en el Senado y nos decía que estaba conversando con el ayuntamiento y que no se acaba de poner de acuerdo; pues si el Ayuntamiento de Ourense es socialista y el ministro es socialista, deberían ponerse de acuerdo en algo que es tan querido y reivindicado por la sociedad ourensana.

Consumo ahora mis cinco minutos y espero su respuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señoría, gracias por su pregunta, se la voy a responder con toda la claridad que pueda y sepa.

En principio, la integración en Ourense se va a llevar a cabo. En segundo lugar, de todas las alternativas que surgieron de la información pública hemos analizado con detenimiento las repercusiones que tendrían sobre la estructura ferroviaria de Ourense, que es compleja, en donde tenemos que hacer compatible la integración con el funcionamiento de la próxima línea de alta velocidad que se va a poner en servicio este año 2011 entre Ourense y Santiago. Por lo tanto, la idea del soterramiento que usted plantea, de todas las propuestas que se han puesto encima de la mesa, no acaba de cuadrar por una cuestión muy sencilla, porque nos impediría que el servicio entre Ourense y Santiago pudiera producirse con toda normalidad; tendríamos que reformar y modificar las obras que estamos haciendo a la salida de Ourense hacia Santiago para que se pudiera producir ese soterramiento. Ahí hay una dificultad de carácter técnico. Nuestro compromiso está en la dirección de que, una vez analizados los diferentes trazados y viendo que se han hecho estudios de la zona de Seixalbo, del nudo del Miño y de la zona entre los túneles de Montealegre y Bouzachás, todos esos estudios, técnicamente, nos dicen que un soterramiento no es viable para compatibilizar el conjunto del sistema ferroviario. Aparte de eso, le tengo que decir una cosa que tiene que ver con la parte del protocolo. Indudablemente, queremos llevar a cabo un protocolo, que estamos deliberando con el ayuntamiento, y tiene que tener una serie de parámetros en los que se plasmen los criterios que se han implantado y establecido en todas las sociedades de integración, en todos los protocolos de integración que hay en el conjunto del Estado. Como usted sabe, la Administración central del Estado se hace cargo de la llegada en superficie del ferrocarril, se liberan una serie de suelos ferroviarios o de otro tipo que quiera aportar el ayuntamiento u otras instituciones, y cuando se plantea un soterramiento o una depresión —en este caso hemos hecho todo lo posible para que la rasante de las vías esté lo más baja posible con el objetivo de que se produzca la mayor movilidad en el conjunto y

en el entorno de la nueva actuación— vemos el coste de la operación de integración, la cantidad que aporta el Ministerio de Fomento, los recursos que se obtienen por la gestión de los suelos que quedan liberados, lo que va a poner la comunidad autónoma en su momento, y a partir del estudio de esos datos se dispone el contenido del protocolo. En estos momentos, como decía el otro día el ministro, estamos hablando con el ayuntamiento para ver en qué medida cuadrarnos los números, respetando, como es lógico, los planteamientos urbanísticos que haya que respetar, así como todos aquellos aspectos técnicos que tienen que producirse en el desarrollo de la integración. A partir de ese momento firmaremos un protocolo que será el paso previo a la constitución de una sociedad de integración.

Va a haber protocolo, estamos negociando con el ayuntamiento y luego nos sentaremos con la comunidad autónoma, —por cierto, las relaciones entre las dos instituciones es muy buena y no tengo ninguna dificultad en avanzar con el consellero en estos temas, sobre todo en los aspectos de la integración en las ciudades gallegas— para plantear un protocolo en el que la comunidad autónoma haga lo mismo que hace en las otras integraciones. En estos momentos tenemos que cerrar el acuerdo con el ayuntamiento para ver cómo cuadrarnos las cifras en función de las perspectivas que hay de gestión de suelos o de aportaciones de suelo que tenga que hacer el ayuntamiento y el valor de la intervención ferroviaria.

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

El señor **DELGADO ARCE**: No ven el soterramiento en la integración ferroviaria de Ourense, van en contra de la mayoría de la voluntad popular de Ourense expresada por sus colectivos (asociaciones, ciudadanos y partidos políticos); es una decisión sumamente equivocada. Usted me alega que el soterramiento puede dificultar la llegada de la línea nueva de alta velocidad de Ourense a Santiago; no es cierto técnicamente, se lo puedo argumentar, y no según criterios políticos sino técnicos. En cualquier caso, les digo que estas comisiones de Fomento sirven para algo, y sirven para que el 16 de diciembre del año 2009 este diputado defendiera aquí una proposición no de ley que en su punto 3 decía que en consonancia con los planteamientos se revise el proyecto de construcción de la plataforma del corredor noroeste eje Ourense-Santiago, tramo de acceso a la estación de Ourense, para que las rasantes de entrada permitan su soterramiento. Es decir, advertía de que, pese a todo, era bueno que lo reconsideraran. Ese proyecto no está culminado y todavía se puede retocar. También le quiero decir que la playa de vías de Ourense es tan extremadamente grande que puede usted hacer perfectamente el soterramiento y tener la vía en perma-

nente comunicación. También se lo digo con planteamientos técnicos.

Segunda cuestión. La firma del protocolo no tiene por qué estar condicionada a esas conversaciones de las que usted habla, no. Le voy a poner el ejemplo más reciente, el caso de Almería. En Almería se firmó el convenio el 7 de mayo de 2010 —previamente había estado usted en esa ciudad anunciando el borrador de ese convenio—, y en él se dice que el ministerio tramitará y aprobará el estudio informativo del proyecto de integración urbana en la red ferroviaria de Almería como paso previo a la aprobación de los proyectos constructivos. Ahí ni siquiera tenían el estudio informativo y no les dolió ni constituir la sociedad ni firmar el convenio. Señor Morlán, son todo excusas.

Los casos de León, Talavera, Palencia, Alicante o Huelva son la expresión de que ustedes apuestan por el soterramiento y de que no han tenido problemas en firmar protocolos y en constituir sociedades. Yo le advierto de la discriminación que ustedes están teniendo con Ourense y le pido que lo reconsideren. Sobre todo, mi petición es que lo reconsideren y les pido por favor que actúen con la misma lealtad que tanto desde la Xunta como desde el Partido Popular, con propuestas constructivas constantes, continuas y planteando alternativas, les venimos haciendo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Morlán por dos minutos.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Le pediría una cosa, hable usted con el alcalde de Almería, que es de su partido, que le diga qué tipo de conversaciones hemos tenido hasta llegar a la firma del protocolo. Hable con el alcalde de Valladolid, hable con los alcaldes que usted quiera y verá como antes de firmar el protocolo ha habido un acuerdo en cuanto a la forma de gestión de suelo que se va a producir. ¿Por qué? Porque es necesario cerrar la operación de la integración con arreglo a las previsiones urbanísticas; si no hay esas previsiones o no se alcanzan hay que buscar otras soluciones. Señor Delgado, yo creo que ustedes, por el hecho de llegar a Ourense y decir que el ministerio se niega al soterramiento, ya dan por ganada esta partida, y se equivoca. Mire, nosotros haremos la integración logrando que el AVE entre Ourense y Santiago funcione bien, y haremos la integración como la estamos realizando en otros sitios; la haremos de acuerdo con el ayuntamiento y con la Xunta, donde las cuentas cuadren y no se produzcan déficits, porque estos luego los pagan los ciudadanos. **(El señor Delgado Arce: ¿Y en otras ciudades?)** En otras ciudades estamos funcionando muy bien en las sociedades y en las integraciones. Usted me pidió que lo revisara. Nosotros analizamos perfectamente el soterramiento de Ourense, vimos qué condiciones y características técnicas podía tener, vimos qué consecuencias tenía si se hacía y entonces optamos, porque eso también

cuesta dinero, por la decisión de bajar la rasante todo lo que podamos. Vamos a obtener los mayores recursos del suelo que podamos y vamos a afrontar un soterramiento que tenga un coste que sea asumible por el ayuntamiento, por la Xunta de Galicia y por nosotros. Estamos en la fase de firmar ese protocolo. ¿Cuándo? Cuando alcancemos el acuerdo de distribución de recursos entre las administraciones y conozcamos el valor de los suelos que se van a liberar para hacer frente a esa actuación de integración; y va a ser una actuación de integración con la que el ayuntamiento va a estar de acuerdo, seguro, y con la que la ciudad de Ourense se va a dar cuenta cómo ese nudo ferroviario, que ha sido y va a seguir siéndolo, va a tener unas posibilidades de movilidad y de desarrollo urbanístico muy aceptables, muy buenas para la integración en una ciudad como Ourense, tal y como está sucediendo en muchas partes de España. Le digo que hable usted con sus compañeros alcaldes de ayuntamientos del Partido Popular en donde antes de firmar el protocolo se ha llegado a acuerdo en las cifras, en los volúmenes, en la edificabilidad y en la cuantía del recurso, y a partir de ese momento hemos aprobado el estudio informativo y hemos iniciado los proyectos constructivos. Ese es el trámite que se ha llevado en todos. Esto lo heredé de un secretario de Estado anterior a mí, que fue el que puso en marcha este tipo de operaciones, y es la misma pauta que seguimos en todos los sitios.

— **DEL DIPUTADO DON AURELIO ROMERO GIRÓN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE AMPLIACIÓN DE LA PISTA DEL AEROPUERTO DE JEREZ (CÁDIZ), PREVISTAS EN EL PLAN DIRECTOR DE DICHO AEROPUERTO. (Número de expediente 181/002687.)**

El señor **PRESIDENTE**: Le damos la bienvenida a la secretaria de Estado de Transportes, doña Concepción Gutiérrez. Damos paso a la segunda de las preguntas, la que aparece reflejada en el orden del día como 8.^a, que formula don Aurelio Romero Girón, sobre ejecución de las obras de ampliación de la pista del aeropuerto de Jerez, en Cadiz, previstas en el plan director de dicho aeropuerto. Don Aurelio tiene la palabra.

El señor **ROMERO GIRÓN**: Señora secretaria de Estado, bienvenida de nuevo a esta Comisión, aunque nos vimos ayer. No sé si desde ahí podrá comprobar que en este planito aparece la situación del aeropuerto de Jerez tal y como está hoy, y en este otro se refleja tal y como estaba previsto que estuviese hoy si se hubiese cumplido el plan director del aeropuerto de Jerez. La diferencia entre uno y otro es que no se ha ejecutado la ampliación de la pista en una longitud de 900 metros. Por eso, hoy me permito formularle la pregunta en los mismos términos en que viene redactada: ¿Cuándo se

ejecutarán las obras de ampliación de la pista del aeropuerto de Jerez previstas en el plan director de dicho aeropuerto?

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

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): En aras a la brevedad que me pide la Presidencia, como sabe, el plan director contempla la ampliación, sigue contemplándola, la somete a una serie de condiciones y estamos empeñados en que se den esas condiciones para poder ampliar la pista.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias por su concisión y brevedad, pero aclaración...

Tiene la palabra el señor Romero para réplica.

El señor **ROMERO GIRÓN**: La verdad es que me coge por sorpresa su contestación porque dicen ustedes una cosa aquí y otra completamente distinta en Jerez, y ahora se lo intentaré demostrar. Efectivamente, en el plan director del aeropuerto de Jerez, cuando se describen las obras, se dice que las principales actuaciones consisten en la ampliación de la pista de vuelo en 900 metros, y después hace la descripción de otra serie de obras; es decir que viene perfectamente previsto en el plan director, pero al parecer hasta hoy esta obra no estaba prevista realizarse. Yo le digo que es una obra totalmente necesaria. Se han gastado —según aparece en la prensa— más de 100 millones en la remodelación del aeropuerto y al final han dejado las obras sin terminar. Efectivamente, según el delegado regional de AENA, las obras que se han realizado están previstas con unas instalaciones con una capacidad para recibir a 3 millones de pasajeros, pero lo peor es que la pista de vuelo no tiene posibilidad de recibir vuelos de gran capacidad, por lo tanto, pasajeros para cubrir esas necesidades.

Señora secretaria de Estado, hay que tomar las medidas oportunas para que el aeropuerto de Jerez no siga perdiendo pasajeros como viene haciéndolo hasta el día de hoy. El aeropuerto de Jerez, que tiene capacidad para recibir 3 millones de pasajeros, actualmente solo tiene vuelos regulares a Madrid, Barcelona y Palma. Estábamos operando con 28 compañías y hoy solo con 8, 4 de ellas solo con líneas regulares. En el año 2005 el aeropuerto de Jerez, antes de realizarse estas obras, tenía un tráfico de pasajeros de 1.297.000 y en 2009 pasó a 1.079.000, es decir 220.000 menos, y hasta agosto de 2010 van 734.000 pasajeros, un 2,4 por ciento menos que en el mismo periodo del pasado ejercicio. Hay que adoptar medidas. Yo comprendo que la ampliación de la pista no va a ser la única medida; hay que adoptar otras. Hay que revisar las tasas, porque ya hay compañías que han dicho que si se revisan las tasas pueden llegar al aero-

puerto de Jerez. Hay que hacer una política turística distinta desde el propio ayuntamiento, la diputación y la Junta de Andalucía —yo le ruego que se lo diga a sus compañeros, que gobiernan en las tres instituciones—, para vender los atractivos turísticos de la provincia y que se pueda promocionar el aeropuerto de Jerez. Estamos desaprovechando una oportunidad extraordinaria que es el bicentenario de las Cortes de Cádiz, que se celebrará 2012, cuando se va a celebrar también la cumbre iberoamericana, porque van a venir mandatarios y altas autoridades de Iberoamérica que no van a poder aterrizar en el aeropuerto de Jerez y van a tener que irse a otro aeropuerto. Podíamos aprovechar para promocionar el aeropuerto. Con esto quiero decir que hay que adoptar una serie de medidas que, indudablemente, son necesarias para que el aeropuerto de Jerez no se esté muriendo poco a poco como lo está haciendo ahora mismo. No lo digo yo, señora secretaria de Estado, lo dice la industria turística de toda la provincia, los sectores económico, social, sindical y político de la provincia, excepto el Partido Socialista que, como siempre, con tal de apoyar al Gobierno es capaz de taparse los ojos sabiendo que lo que se está haciendo no es de recibo.

Antes le decía que le iba a demostrar que dicen ustedes una cosa aquí y otra en Jerez. Estuvo en Jerez el señor delegado regional de AENA y manifestó que la pista de la Parra no se ampliará al no ser necesario —podemos leerlo en las páginas del periódico de Jerez—. ¿Sabe usted la excusa que ponía el señor director de AENA? Decía que para que aterrizaran dos o tres vuelos no era necesario ampliar la pista. Sectariamente, no me invitó a esa reunión; yo estoy seguro que si la que hubiera visitado las obras hubiera sido usted me hubiera invitado, pero se invitó solo a la diputada socialista que vive en Jerez. Si yo hubiera estado en Jerez le hubiera preguntado si el ampliar la pista no es rentable pero gastarse en mobiliario de diseño 100 millones de pesetas sí lo es; o si cambiar la solería del salón de entrada del aeropuerto, que estaba en unas magníficas condiciones, en la que se gastaron 412.000 euros, es rentable. Le digo de verdad que no es comprensible.

Señora secretaria de Estado, estoy seguro de que va a atender nuestras peticiones, porque no es solo la del Partido Popular —que también—, sino la de todos los sectores sociales, económicos, sindicales y políticos de la provincia de Cádiz. Estoy seguro de que esta obra se llevará a cabo porque es totalmente necesario para el desarrollo del aeropuerto.

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

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): Coincido con usted en que lo importante es recuperar el tráfico, ese es el objetivo prioritario que se ha marcado AENA y según el cual se han reducido las tasas; tendrán

ocasión de verlo en el debate de presupuestos que se celebró ayer y en el que no sé si se tuvo ocasión de informar de los resultados del aeropuerto de Jerez. La estrategia primordial es reducción de tasas para recuperar tráfico. El objetivo es terminar 2012 con 2 millones y a lo largo de la siguiente legislatura ver si es posible incluso duplicar. Para ello se ha hecho un volumen de inversión muy importante que ha multiplicado por más de siete todo lo que hizo el Partido Popular cuando gobernó en España. ¿Adónde se han dirigido las inversiones? Lógicamente a consolidar tráficos, porque si no tenemos tráficos difícilmente será necesario ni habrá demanda por parte de compañías y podremos hundir el aeropuerto porque sea absolutamente ineficiente desde el punto de vista económico, y tendremos otro problema. Las inversiones se han dirigido en primer lugar a la certificación de seguridad, que es básica para garantizar la comodidad y la mayor demanda por parte de compañías. En este sentido, usted sabe que se ha hecho la ampliación de la pista de rodadura, de plataformas, el ILS de aterrizaje y despegue, la implantación de inspección y manipulación de equipaje, la central eléctrica, es decir todas las materias relacionadas con certificación y seguridad para mejorar la oferta del aeropuerto de Jerez; pero no solamente eso sino que además se ha actuado sobre la terminal, que es un elemento básico de atracción turística, y por esa razón se ha priorizado también su remodelación. También se ha actuado en todo el conjunto de accesos, un elemento clave para el desarrollo de una mayor demanda de los ciudadanos para el aeropuerto de Jerez, en concreto todas las conexiones ferroviarias, tanto metropolitanas como de media y larga distancia, que repercutirán en una prestación de servicios para un volumen de población muy superior al que ahora tiene; aparte se han mejorado aparcamientos y marquesinas. Se ha actuado en todo lo que es movilidad y accesibilidad al aeropuerto y también en los desarrollos viarios de conexión con la bahía. No solamente se presta el servicio a la ciudad de Jerez, al ámbito metropolitano de la bahía de Cádiz, sino también a la bahía de Algeciras e incluso con un interlan muy superior. Además, como usted sabe se ha favorecido un desarrollo tecnológico de industria aeronáutica en el entorno. El objetivo de todas estas inversiones no es otro que mejorar la demanda. Junto con la reducción de tasas, la previsión del Gobierno es que a lo largo de la próxima legislatura se cumplan los condicionantes que establece el propio plan director para que se pueda abordar la ampliación de la pista.

— **DEL DIPUTADO DON JOSÉ MANUEL BAR CENDÓN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE LAS PREVISIONES ACERCA DE CORREGIR LAS INEFICIENCIAS DETECTADAS EN EL SISTEMA DE SUBVENCIÓN AL TRANSPORTE AÉREO**

PARA LOS RESIDENTES EN LAS ISLAS BALEARES, CANARIAS, CEUTA Y MELILLA, DE MODO QUE SE PRESERVEN LAS BONIFICACIONES DEL 50 POR CIENTO ACTUALMENTE EXISTENTES EN LOS BILLETES. (Número de expediente 181/003066.)

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar entrada a la pregunta número 10 original que aparece como 3.^a en el orden del día. La formula don José Manuel Bar Cendón sobre previsiones acerca de corregir las ineficiencias detectadas en el sistema de subvención al transporte aéreo para los residentes en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, de modo que se preserven las bonificaciones del 50 por ciento actualmente existentes en los billetes. Tiene la palabra el señor Bar Cendón.

El señor **BAR CENDÓN**: Bienvenida, señora secretaria de Estado.

Señorías, es un hecho indiscutible que la discontinuidad territorial que caracteriza a nuestra geografía y que afecta especialmente a comunidades como las insulares de Baleares y Canarias, así como a Ceuta y Melilla, ha servido para considerarlas lugares privilegiados, cuya lejanía y fragmentación territorial son vistas frecuentemente como un atractivo más que potencia el valor de su principal industria, que es la turística. Esa misma discontinuidad geográfica constituye una desventaja estructural permanente para quienes las habitan, porque el acceso a determinados bienes y servicios es mucho más dificultoso y oneroso, o porque el derecho a la movilidad se ve seriamente restringido por las modalidades de transporte existentes, por la carestía de los desplazamientos o la escasez de los servicios de transporte. Esto es algo que reconocen numerosas leyes, empezando por nuestra Constitución o por las propias normativas europeas. Se reconoce en ellas que el Estado tiene la obligación, en el marco de sus competencias, de establecer mecanismos correctores o compensadores para facilitar la movilidad de los ciudadanos y su accesibilidad a los bienes y servicios más allá de los disponibles en el entorno inmediato. A nadie se le escapa que garantizar la conexión asequible entre territorios y los flujos de personas entre ellos es garantizar algo tan importante como la cohesión territorial. Es por esta razón que estas comunidades, aunque yo quiero referirme aquí especialmente a Baleares, han constituido para este Gobierno, y en los últimos años, un foco de inversión preferente y de esfuerzo extraordinario tanto en materia de infraestructuras como en la compensación de los costes extraordinarios que significa el transporte en su realidad insular. Así, cabe citar las inversiones en aeropuertos y puertos para la comunicación exterior, que ascenderán a más de 137 millones en 2011, o los convenios para carreteras y ferrocarril para la comunicación interior.

Un capítulo aparte merece lo que hoy es la materia por la cual le pregunto a la señora secretaria de Estado.

El Gobierno socialista se comprometió en 2004 a algo a lo que se había negado el Gobierno anterior, a elevar las subvenciones al tránsito aéreo y marítimo. De este modo, se pasó del 33 por ciento de subvención a los pasajes al 38 por ciento en 2005, al 45 por ciento en 2006 y al 50 por ciento a partir de 2007. Esta fue una medida de la que los socialistas nos sentimos especialmente orgullosos por el enorme beneficio que causó a nuestra sociedad. Las cantidades totales abonadas por el Estado pasaron de unos 50 millones en 2002 a 136 en 2009, sin embargo este sistema ha ido generando algunos efectos indeseados y algunas ineficiencias. La ineficiencia, el derroche, la picaresca o el fraude es algo que un gobierno responsable no puede permitir, sobre todo en época de escasez y cuando ponen en riesgo el propio sistema. Es obvio que si queremos mantener la necesaria política de subvenciones hay que atajar la disfunción. En eso cualquier grupo político sensato o cualquier ciudadano tiene que estar de acuerdo. No es soportable, por ejemplo, que las bonificaciones sean muy superiores en términos absolutos cuando se está bonificando las tarifas caras y muy inferiores cuando se bonifican las básicas. No es soportable que las compañías hayan elevado proporcionalmente mucho más las tarifas en las rutas Baleares a partir de la subida del descuento que las de cualquier otro destino peninsular. No es de recibo que el kilómetro de vuelo le cueste al pasajero 15 céntimos si es un Madrid-Jerez, el aeropuerto del que hablábamos hace un momento, y 75 céntimos —cinco veces más— si es un Madrid-Ibiza, como han reflejado los propios medios de comunicación locales. Es por ello que el ministro se comprometió aquí, en una reciente comparecencia, a corregir esa situación, y ya el presupuesto para 2011 refleja una contención del 10 por ciento, pasando de 122,5 a 111,8 millones de euros. Ahora bien, cómo pueda llevarse a efecto la corrección es lo que ha causado preocupación en los ámbitos institucionales, empresariales y ciudadanos de Baleares. En Baleares se quiere preservar lo que en su día se consideró una importante conquista, ese 50 por ciento de bonificación. Compartimos la necesidad de luchar contra el abuso, pero sabemos bien que este no está en el ciudadano. Tendrá el Gobierno toda nuestra colaboración para combatir el fraude, pero como no deseamos ninguna regresión en los avances y en los derechos a los que se accedió con este Gobierno socialista, mi pregunta es la que decía el presidente de la Comisión, ¿Cómo tiene previsto el Gobierno corregir las ineficiencias detectadas en el sistema de subvención al transporte aéreo para los residentes de modo que se preserven las bonificaciones del 50 por ciento actualmente existentes en los billetes?

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

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): En primer lugar, quería confirmar las afirmaciones que ha hecho su señoría en el sentido de que el 50 por ciento de la bonificación está totalmente garantizada; quiero que quede claro, y así lo ha confirmado el ministro en una reciente visita a las islas y en una reunión que tuvo con el presidente balear. No dude su señoría de que esa bonificación se va a mantener, y no solamente los primeros meses; se va a mantener hasta 31 de diciembre de 2011 y después con la siguiente ley de presupuestos. Existe una comisión bilateral en la que se analiza la evolución de todos esos parámetros a los que usted ha hecho referencia, si se abusa o no se abusa. Hay que evitar la picaresca, y no digo que se produzca por parte de los ciudadanos, pero una parte de las compañías mantienen una tarifa básica de referencia que no se ha adaptado a la evolución del mercado. Usted ha dado unos datos y yo tengo otros, pero van en la misma línea. El acuerdo interinstitucional alcanzado es que cualquier medida que se plantee se acordará en el seno de esa comisión bilateral. El objetivo es garantizar esa accesibilidad, garantizar la bonificación del 50 por ciento, y no solamente eso, sino el conjunto de bonificaciones y de obligaciones de servicio público que existe en la comunicación, no solamente con la Península sino entre islas. Esto es lo que le puedo confirmar y en este sentido vamos a seguir trabajando.

— **DEL DIPUTADO DON PERE MACIAS I ARAU, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ), SOBRE LA UTILIZACIÓN DE LA CONFIGURACIÓN DE PISTAS EN OPERACIÓN INDEPENDIENTE PARA EL MODELO DE SIMULACIÓN DE LAS AFECCIONES ACÚSTICAS QUE SIRVIÓ DE BASE AL INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL AL PLAN GENERAL METROPOLITANO DE BARCELONA, DE DICIEMBRE DE 2009. (Número de expediente 181/003049.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar paso a la pregunta que aparece en el nuevo orden del día con el número 4, que formula don Pere Macias, sobre la utilización de la configuración de la pista en operación independiente para el modelo de simulación de las afecciones acústicas que sirvió de base al informe de la Dirección General de Aviación Civil al plan metropolitano de Barcelona, de diciembre de 2009. Señor Pere Macias, tiene la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU**: Muchas gracias, señor presidente, que más que presidente de la Comisión es presidente de una especie de diputación permanente puesto que estamos permanentemente reunidos, hoy bajo la égida de Práxedes Mateo Sagasta que, entre otras

cosas, fue un gran ingeniero del siglo XIX y un gran presidente.

La pregunta que le formulo a la señora secretaria de Estado tiene que ver con un tema muy delicado desde el punto de vista de la relación entre los aeropuertos y los ciudadanos, se trata de las servidumbres. Hace pocos meses esta Comisión y luego la Cámara aprobó la importante modificación de la Ley de Navegación Aérea, que tenía como aportaciones más importantes acotar y establecer los derechos mediante la creación de la delimitación de servidumbres acústicas aeronáuticas. Todo esto sigue su curso, se está en línea de definir estas servidumbres, y las propias comisiones en las que participan los ayuntamientos están tratando de analizar y reciben por parte del ministerio una propuesta de delimitación ajustada —aquí no se ve en los planos pero la señora secretaria de Estado lo conoce perfectamente— que responde a la voluntad de hacer operar este aeropuerto con criterios ambientales. Sin embargo, esto coexiste con la aprobación del plan metropolitano por parte del Gobierno de la Generalitat, en el que el Gobierno catalán no ha tenido más remedio que señalar la servidumbre aeronáutica que le ha mandado, con fecha de diciembre del año pasado, el propio ministerio. Esta es una servidumbre aeronáutica absolutamente distinta, con un ámbito mucho mayor, y lógicamente ha causado la natural alarma, aparte de que, como está reflejada en documento de planeamiento, es plenamente vigente.

Nos gustaría saber por qué el ministerio mandó esta propuesta de servidumbre tan distinta de la realidad, que parece que con pocas modificaciones va a ser aprobada. Nos gustaría conocer esto para que todos los ciudadanos supieran que —en su caso, y esto les tranquilizaría— esto responde a criterios anteriores, que la nueva propuesta de servidumbre va por donde se está negociando con los ayuntamientos y que tan pronto como estas nuevas servidumbres se dispongan y estén aprobadas la propia Generalitat podrá proceder a las modificaciones del plan metropolitano y evitar que vuelva a aparecer un mapa que alarme tanto al territorio. Por lo tanto, mi pregunta es para saber por qué se hizo y si hay voluntad, una vez aprobada la nueva delimitación de servidumbres acústicas, de enviar rápidamente el documento a la Generalitat para que, en su caso, ésta subsane lo que yo considero que en estos momentos debe ser un error.

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

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): Efectivamente, la configuración que se utilizó fue la pistas independientes, porque así está contemplado en el plan director del aeropuerto de Barcelona en su configuración prevista para el escenario 2025. Antes hablábamos de Jerez. Los planes directores hacen una previsión de máximos para evitar que el planeamiento urbanístico pueda calificar como urbanizables zonas que puedan

perjudicar la ampliación de un aeropuerto. Este tema tiene trascendencia en el medio y largo plazo; en todo caso, dicho escenario se utiliza a efectos de coordinar todo el planeamiento urbanístico. De todo este tema informa la comisión de seguimiento ambiental de las obras de ampliación del aeropuerto de Barcelona, que es uno de los ámbitos técnicos en los que se hace la valoración de la propuesta de la dirección general, y por supuesto hemos de someterla también al ámbito medioambiental; a partir de ahí iremos estableciendo el cumplimiento de la nueva Ley del Ruido para la protección de la población, etcétera. Si lo que me pregunta usted es cómo se ha efectuado, ya se lo he respondido. En cuando a si hay voluntad de trabajo y de diálogo, seguiremos trabajando y dialogando porque es el futuro del aeropuerto, es el futuro del entorno, pero también hemos de tener en cuenta que a veces la previsión del corto plazo de un desarrollo urbanístico puede condicionar enormemente el medio y largo plazo, que pueden ser las necesidades del propio aeropuerto.

El señor **PRESIDENTE**: Para el turno de réplica, señor Macias.

El señor **MACIAS IARAU**: Si no he entendido mal, señora secretaria de Estado, este plan no responde al propio plan director, que es un documento del año 2003. Creo que desde el 2003 ha llovido mucho, se ha avanzado mucho, se ha hecho un proceso ejemplar. La configuración actual del aeropuerto del Prat, ampliamente respaldada por los ayuntamientos, por los vecinos, por la propia Generalitat, y que me parece que es el que se está utilizando como base para la delimitación de la servidumbre acústica, es un avance sustancial respecto al plan director del año 2003. Lo que subyace es que entre la configuración en pistas independientes, que es la del plan director y es la que justifica estas servidumbres mayores, y lo que hoy disponemos parece que hay poca diferencia de capacidades; sin embargo, AENA, el operador del aeropuerto, nunca ha querido suministrar los estudios de capacidad que tiene actualizados en esta configuración de pistas independientes que, modestamente, creo que hoy día no es asumible ni lo será en un futuro desde un punto de vista ambiental. Por lo tanto, yo pediría dos cosas: primero, que tengamos esta nueva configuración como una hipótesis de partida y, segundo, que estos estudios para ver la sensibilidad, la mayor capacidad que puede tener, sean públicos, porque yo creo que en definitiva la sociedad es responsable. Si nos da un 30 por ciento de capacidad hay que pensar algo, pero si solo da un 2 por ciento más vale la pena que cerremos el capítulo, tranquilicemos a los ciudadanos y dejemos este punto cerrado. Le pediría que en el seno de esta Comisión, de este grupo de trabajo, se pusiera a disposición, básicamente de los ayuntamientos que están aquí, los estudios que tiene sobre pistas independientes, de

manera que podamos evaluar conjuntamente esta decisión y, en su caso, abandonarla, como creo que debía hacerse, y proceder ya a la corrección de las servidumbres aeronáuticas y dejar este tema zanjado.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria de Estado de Transporte, tiene la palabra para la dúplica.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): El estudio se hace en función del tráfico previsto para el 2025, correspondiente a una saturación del campo de vuelo. Ése es el único escenario en que se prevé la utilización de pistas independientes. Todos estos temas, como sabe, son previsiones; lo importante es que tenemos los órganos técnicos y de diálogo entre las administraciones para hacer todas estas valoraciones y decidir el futuro desarrollo del aeropuerto. En este momento le puedo decir que tenemos una legislación muy estricta en el ámbito del ruido, por la protección medioambiental y por la protección a la ciudadanía, y la previsión es que debemos tener en cuenta el futuro para no tener que afectar negativamente a la población o a los desarrollos urbanísticos que se puedan hacer en proximidades que vayan a tener una servidumbre de ruido.

En todo caso, la tecnología avanza, los estudios técnicos van a estar a disposición de todas las instituciones implicadas y vamos a seguir trabajando. Estamos hablando del medio y largo plazo y concluirlo de la mejor manera posible creo que es un tema de interés para todos.

El señor **PRESIDENTE**: Si les parece, vamos a despedir a doña Concepción Gutiérrez para dar la bienvenida al secretario de Estado de Infraestructuras, don Víctor Morlán.

— **DEL DIPUTADO DON JAIME REINARES FERNÁNDEZ, EN SUSTITUCIÓN DE LA DIPUTADA DOÑA DOLORS MONTSERRAT MONTSERRAT, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE LAS PREVISIONES ACERCA DE LA FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE LA A-27 A SU PASO POR CATALUÑA. (Número de expediente 181/002513.)**

El señor **PRESIDENTE**: La siguiente pregunta la va a formular don Jaime Reinales en sustitución de doña Dolors Montserrat. No hay inconveniente por parte de esta Mesa. Plantea las previsiones acerca de la finalización de las obras de la A-27 a su paso por Cataluña. Tiene la palabra el señor Reinales.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Señor Morlán, desde el PP exigimos la celeridad en la ejecución de la A-27, tramo Tarragona-San Sebastián. Reclamamos un calendario de ejecución y un programa de inver-

siones para la puesta en marcha de dicha autovía, apelando a que es una infraestructura básica para el progreso de las zonas afectadas, ya que el hecho de no ejecutarse las obras tendría un impacto negativo sobre la economía, dado que es un eje viario estratégico para el desarrollo económico y para la conexión entre el Mediterráneo y el Cantábrico. **(El señor secretario, Canongia Gerona, ocupa la Presidencia.)** El tramo catalán es el que está más atrasado, las obras entre Valls y Montblanc están paralizadas. Se pide al Ministerio de Fomento que no rescinda el contrato con la empresa que debe construir el tramo Valls-Montblanc, ya que esto conllevaría un retraso de cuatro años más en las obras. También se reivindica la adecuación del túnel de Lilla para el tráfico de materias peligrosas. El Ministerio de Fomento, supuestamente, salvó del ajuste presupuestario anunciado en julio un total de ocho proyectos programados en Cataluña, entre los que figuraba la A-27 entre Tarragona y Montblanc. Según las previsiones que se anunciaron en el mes de julio pasado por el diputado Francesc Vallès, del Partido Socialista de Cataluña, el día 23 de febrero de 2011 debería acabarse la ejecución del tercer tramo de la autovía entre Tarragona y Montblanc, un trazado de 4,95 kilómetros con una inversión de 24.970.000 euros. Sin embargo, la situación de las obras real es bien distinta de lo que se comprometió el ministerio en el pasado mes de julio y por lo manifestado también por el diputado Francesc Vallès, porque las obras están paradas, las máquinas recogidas y, como mínimo, no se retomarán hasta 2011, ya que la empresa —Assignia Infraestructuras— no recibirá toda la partida presupuestaria que tenía prevista para este ejercicio, una dotación económica en los Presupuestos Generales del Estado que era de 355.560 euros y que ahora se habrá visto reducida. Así lo han confirmado las propias fuentes de la empresa constructora, ya que explicaron que se ha visto obligada a paralizar la obra hasta el próximo año, es decir hasta que haya consignación presupuestaria. De los más de 15 trabajadores que estaban destinados en este tramo a mediados del mes de septiembre solo quedan unos 4, y fueron incluso reubicados en otras actuaciones que realiza la empresa por la zona. En los últimos días se han recogido las máquinas del último tramo de la futura autovía, el que debe llegar hasta Montblanc, después de que se rescindiera el contrato según anunció el propio ministro, don José Blanco, a pesar de que el Gobierno estaría, al parecer, reconsiderando la decisión y las personas de ese territorio esperan una confirmación oficial.

El futuro de ese tramo está en el aire; estamos esperando actos concretos que nos confirmen las promesas del Ejecutivo ya que se han producido muchas afirmaciones y todas contradictorias, primero sobre la paralización de las obras y luego sobre la rescisión del contrato con la empresa adjudicataria, debido a que el ministerio ha mantenido que ese tramo se resolvería con una nueva licitación, porque pretendía ahorrarse 24 millones de

euros de indemnización. Fomento no ha incluido la A-27 oficialmente entre las tres obras que entran en el tramo de rescisión de contratos. El diputado socialista en el Congreso Francesc Vallès manifestó en los medios de comunicación en Tarragona que cree que el ministerio se sentará a negociar con la empresa adjudicataria, Acciona, para que la firma asuma una buena parte de esos sobrecostos de la obra que están cayendo ya en el saco de los retrasos. Si no hay entendimiento se rescindiría este contrato y parece ser que se tendrían que indemnizar del orden de los 4,5 millones de euros.

Por todo ello, queremos saber a fecha de hoy: primero, qué tramos están ejecutados y finalizados en la A-27 a su paso por Cataluña; segundo, qué tramos de la A-27 a su paso por Cataluña se han paralizado provisional o definitivamente debido al plan de ajuste presupuestario; tercero, cómo van las negociaciones con las empresas adjudicatarias, si es que existen, y si se rescindirán o no los contratos; y cuarto, cuándo está previsto reiniciar los tramos paralizados. En definitiva, ¿para cuándo está previsto que se finalicen definitivamente las obras de la A-27 a su paso por Cataluña?

El señor **SECRETARIO** (Canongía Gerona): Señor Reinares, sea consciente que ha agotado todo su tiempo.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Como ya hemos dicho en otras ocasiones, y ayer lo pusimos de manifiesto en esta Comisión en la presentación de los presupuestos, el Gobierno y el Ministerio de Fomento han adoptado la decisión de acelerar los objetivos de reducción del déficit, que debería ser común para todas las administraciones. Y el hecho de llevar esos objetivos del déficit al 6 por ciento en año 2011 y al 3 por ciento en 2013 indudablemente tiene su repercusión en las infraestructuras porque ha sido una decisión del Gobierno, que nosotros compartimos, que podamos colaborar en la reducción del déficit para continuar la ejecución de las obras que teníamos e ir finalizando en el tiempo que sea necesario las actuaciones que tenemos empezadas.

Señoría, yo a veces pienso que cuando hacen estas preguntas, tal como las plantean, ustedes no están convencidos de que esta reducción del déficit debe producirse, que a ustedes les da lo mismo, les importa cualquier cosa que tengamos que reducir el déficit y que tengamos que experimentar en la ejecución de la obra pública las consecuencias de esa reducción del déficit. Para nosotros es preferible esta reducción del déficit —y así lo hemos valorado— a que dentro de unos meses nos encontráramos en una situación peor, donde todas las actuaciones que teníamos en marcha, no es que se reprogramaran, es que se rescindirían y sumiríamos a este país en un caos de infraestructuras bastante importante. Por lo tanto, cuando me hacen estas preguntas sobre las

necesidades, las urgencias y las fechas de finalización de las obras en una situación como esta, que no es la de hace dos años, en absoluto, me llama la atención que ustedes no sean conscientes de que estamos en una crisis económica, salvo que no quieran saberlo o se hagan los sordos y miren hacia otro lado y lo único que les interese es ver de qué manera consiguen sus anhelos electorales.

En el caso de las obras de la autovía A-27, nosotros vamos a continuar la construcción de la autovía en todos sus tramos, eso que quede bien claro para que no haya ninguna duda sobre los interrogantes que quieren generar sobre la ejecución de estas obras. Hemos previsto mejoras económicas en la anualidad 2011 para que las obras en marcha puedan proseguir, y mejoras en el tramo Tarragona-El Morell, en donde existe mayor urgencia de acabar las obras. ¿Por qué? Porque es el punto de los entornos de Tarragona en donde la movilidad y el tráfico generan más dificultades y problemas. Por ello, el hecho de que hayamos planteado en los presupuestos que haya una incorporación de más recursos para hacer frente a estas obras es prueba manifiesta de que queremos concluir las en el menor tiempo posible. Indudablemente, una vez que se acabe esta autovía —usted ha hecho referencia a todo el corredor, que pasa por muchas provincias y comunidades— tendremos una comunicación muy importante entre el Mediterráneo y el Cantábrico, y afectará tanto a comunicaciones de viajeros como de mercancías. Y, desde luego, tendrá una especial relevancia para el desarrollo de la industria petroquímica que existe en Tarragona.

También creo que vamos a adaptar la rasante del túnel de Lilla y permitiremos el paso de mercancías peligrosas, por lo que la inquietud que hay sobre el funcionamiento de ese futuro túnel debe desaparecer porque lo vamos a hacer para que no haya ninguna dificultad respecto a las mercancías peligrosas. Mantenemos el criterio de rescindir el contrato de las obras de la variante Valls-Montblanc, adoptaremos la solución planteada en el proyecto de terminación en 2011 y volveremos a licitar sus obras con el objetivo de que esta obra que rescindimos se pueda acabar. Mire, ni a ustedes ni a nosotros nos gustan las rescisiones, pero a partir de ahora —no sé si estaba usted ayer en la comparecencia— tenemos que cumplir una serie de previsiones respecto a los modificados y al funcionamiento de la obra pública que tienen más que ver con la exigencia de no superar determinados volúmenes de recursos dedicados a modificados o similares, o a obras que estén en unas condiciones que en el futuro nos planteen problemas de ese tipo; tenemos que adoptar decisiones y las vamos a adoptar. En este caso concreto ha pasado lo que le estoy indicando. La variante de Valls-Montblanc es una obra con problemas de modificados, tiene unos problemas técnicos importantes y en un escenario en el que durante este año 2010 y también durante 2011 no podemos disponer de un volumen importante de recursos, no nos ha quedado más remedio que adoptar decisiones que son duras y que no nos

agradan a ninguno. Si quiere le puedo poner un ejemplo, en mi provincia se han producido dos o tres rescisiones de obras porque entendemos que esas obras tenían unas características técnicas que chocaban frontalmente con las previsiones que teníamos respecto a cómo tenían que ejecutarse las obras en este país, e indudablemente hemos adoptado una decisión que es dura, pero entendemos que tenemos que asumir el riesgo y la responsabilidad que comporta el haber tomado ese tipo de decisiones.

Vamos a continuar con la ejecución de carreteras en la provincia de Tarragona, en la A-27, vamos a continuar con el tramo Tarragona-El Morell, vamos a hacer el proyecto de terminación de la variante de Valls-Montblanc para volver a licitarla y continuar con su ejecución y vamos a finalizar todas las obras que hay entre Tarragona y Montblanc. Y entre Montblanc y Lleida, que es otro tema por el que no ha preguntado pero que me apetece decírselo para que usted o la diputada que representa lo sepan, vamos a plantear una solución global a la salida de Tarragona hacia Lleida, en donde, de acuerdo con los estudios informativos, vamos a ver cuáles son las soluciones más acertadas para que se dote de una infraestructura capaz que nos permita hacer frente a los costes de eficiencia que tenemos que tener en el desarrollo de nuestras carreteras a partir de este momento.

Señoría, no le voy a dar fecha. Tanto el proceso de negociación que estamos llevando a cabo con las empresas en este caso concreto de la rescisión, como los procesos que estamos llevando a cabo con las empresas en los casos de reprogramaciones —ahora mismo acabo, presidente— entran en el ámbito de las conversaciones que estamos teniendo para buscar la mayor eficiencia y que las empresas continúen con las obras, las ejecuten en un plazo más adecuado y que, indudablemente, si están dispuestas y si lo asume su situación financiera, nos permitan finalizar las obras y demorar su pago. Pero eso, mientras no lo hablemos con ellas y no acabemos esas conversaciones, va a ser muy complicado que yo pueda trasladar a sus señorías cuál es la conclusión final de todo este proceso. Estamos negociando con ellas y vamos a seguir hablando con ellas. La obra que estaba previsto rescindir, Valls-Montblanc, se va a rescindir, y tenemos que hacer frente a todos los costes que supone esa rescisión. El año 2011 lo vamos a dedicar a la construcción del proyecto de terminación y después, como es lógico, licitaremos la construcción de la obra, porque es compromiso que esta inversión llegue a ejecutarse sin ningún tipo de problemas y dé continuidad al corredor al que usted ha hecho referencia. No obstante, le tengo que decir que en Tarragona, en 2011, mantenemos unos niveles de inversión de 100 millones de euros en carreteras, que, en comparación con el volumen de inversión que tenemos este año para carreteras y que se ha visto reducido, como ayer se explicó en esta misma Comisión, es una inversión con

la que se pone de manifiesto nuestra voluntad de invertir en Tarragona y en Cataluña.

— **DEL DIPUTADO DON JAIME REINARES FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE CONTRATACIÓN PARA LAS OBRAS DEL ENLACE A-64 EN POLA DE SIERO, ASTURIAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/071293). (Número de expediente 181/002559.)**

El señor **SECRETARIO** (Canongia Gerona): Vamos a la pregunta número 6, que figuraba en el orden del día como la número 3, del señor Reinares Fernández, sobre el enlace de la A-64 en Pola de Siero.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Señor Morlán, vamos a empezar a hablar de las de Asturias, con las que usted y yo tenemos bastantes encuentros en el Senado y en el Congreso desde hace ya bastantes años. No le voy a preguntar por la ampliación del puente de Nicolás Soria, no se lo voy a preguntar, aunque si me lo quiere decir estaría encantado. Le voy a contar una cosa que el otro día me decía el alcalde. Cuando le dije que venía a preguntarle a usted sobre una serie de tramos de la autovía, me dijo que si le iba a preguntar por Nicolás Soria, yo le dije que no, y él me contestó que, de su parte, le comentara que cuando se inaugure la ampliación del puente de Nicolás Soria, el carril de la izquierda se llamará Víctor Morlán y el de la derecha Jaime Reinares. **(Risas.)** Por lo menos, señor Morlán, le he hecho sonreír, aunque en la primera pregunta le veía a usted muy tenso.

Voy a hablar del enlace en Pola de Siero de la autopista A-64. Este es un proyecto que, como el de Nicolás Soria, seguramente va a pasar al *Guinness*; es una obra que ya tenía que haber estado finalizada hace más de un año, según datos facilitados por el propio Ministerio de Fomento. Y ahora, el Gobierno socialista del señor Rodríguez Zapatero traslada su finalización al año 2011, contestación que me da en el mes de marzo. Pero no establece ningún plazo concreto, es decir, no dice en qué mes del año lo va a finalizar. Por cierto, estuve analizando el proyecto de presupuestos del Estado para el año 2011 y las consignaciones presupuestarias de esta obra se trasladan como finalización para 2012, es decir, tres años de retraso sobre el contrato inicial. La obra estuvo paralizada mucho tiempo y hoy tenemos una total y absoluta incertidumbre, porque no sabemos si se reanudará, y como no sabemos esto, tampoco sabemos si se finalizará. Eso sí, la prensa regional está hablando de una serie de modificados presupuestarios; no se conocen las cuantías pero ya estamos acostumbrados a que los sobrecostes en las obras socialistas vayan campeando permanentemente.

Le pregunto, cuándo se finalizarán estas obras. Y no me conteste con esa sorna que tiene usted cuando dice:

cuando terminen. No me conteste así porque estaría tomándome otra vez el pelo. Y también si me puede decir cuánto sobrecoste hay.

El señor **SECRETARIO** (Canongia Gerona): Señor Reinares, sepa que ha consumido cuatro minutos de su tiempo.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): La verdad es que si me preguntara por el puente no le podría contestar ahora porque no dispongo de la información, pero agradezco la posición del alcalde respecto a que ponga a cada uno de los carriles su nombre y el mío. Nos uniremos en la historia en este puente.

Del enlace de Pola de Siero creo que usted ya ha recibido la información sobre el presupuesto de licitación, que era de 52,82 millones de euros; sobre su presupuesto de adjudicación, que era 39,31, y el plazo de ejecución. En cuanto a incrementos presupuestarios, está en tramitación un modificado de 7,58 millones de euros. Respecto a la fecha de finalización, ya sé que usted me puede pedir que le diga el mes, e incluso el día exacto, lo que yo le puedo decir es que tenemos previsto que sea en el año 2011, el mes no lo sé. No es que no se lo quiera decir, es que dar una fecha en estos momentos en los que en toda la actuación de la Dirección General de Carreteras estamos asistiendo a un proceso de conversación con las empresas para ver obra por obra y tramo por tramo cuáles son las condiciones y características técnicas de cada una ellas, para ver en qué medida se redimensiona el plan de obras de acuerdo con las previsiones presupuestarias, la verdad es que me cuesta indicarle un mes u otro para decirle cuál es la fecha exacta en que se puede finalizar esta obra.

No hablemos de sobrecostes de obras públicas, se lo digo porque el otro día me pasaron una nota del sobrecoste de una obra de un tren de alta velocidad en la época del señor Cascos que estaba en el 92 por ciento de sobrecoste. No hablemos de sobrecostes porque, a la hora de la verdad, nos echaríamos... **(El señor Reinares Fernández pronuncia palabras que no se perciben.)** Le puedo decir el tramo de la obra; entre Madrid y Zaragoza, un 92 por ciento. Por lo tanto, cuando hablemos de sobrecostes, no es la voluntad de ustedes ni la mía que haya sobrecostes; los sobrecostes se generan en la dinámica de ejecución de unas obras tanto en sus gobiernos como en los nuestros, como en los de las comunidades autónomas de uno u otro color, y no creo que haya nadie que tenga ganas de plantear un sobrecoste cuando todo el mundo —entiendo yo— quiere ahorrar todos los recursos que pueda. Lo que sí es cierto es que durante la ejecución de estas obras se han introducido diversas mejoras, principalmente en relación con el cambio de

los parámetros para la mejora de la seguridad vial en los ramales y la adaptación de diversas exigencias que nos había planteado la Confederación Hidrográfica del Cantábrico. Es decir, se han suspendido los trabajos para atender estas exigencias, hemos mejorado el proyecto, y yo espero que se retomen los trabajos a buen ritmo con el objetivo de cumplir el plazo y que esta obra esté finalizada en el año 2011. También le tengo que decir que con esta obra pasa como con muchas de las cosas que hablamos en todas nuestras comparecencias, en donde tiene que haber una participación y colaboración entre las instituciones. Yo, por ahora, lo que observo es que, de manera bastante importante, esa colaboración y ese entendimiento existe. Creo que en la actuación de Pola de Siero hemos conseguido incorporar todo lo que se nos planteaba, de ahí la cuantía que le he planteado de un modificado que nos permitirá finalizarlo en condiciones que todo el mundo piensa que son las adecuadas para que funcione correctamente.

El señor **SECRETARIO** (Canongia Gerona): Tiene la palabra por tres minutos el señor Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: No voy a utilizar los tres minutos, no me controle tanto. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Acaba de confirmarme que hay 7,58 millones de modificado de estas obras. Dice usted que es como consecuencia de la seguridad vial. Yo supongo que en el proyecto estaría prevista la seguridad vial. Habla de la Confederación Hidrográfica del norte de España. El problema de los arroyos que pasan por allí existía ya cuando se hizo el proyecto.

Cuando hablaba usted del sobrecoste del AVE de Zaragoza diga usted todo. Sabe usted que se han producido una serie de blandones y había unos socavones como consecuencia de todo eso.

En definitiva, por lo que acabo de escuchar, tienen ustedes un *cacao maravillao* con las obras, porque no saben cuándo van a empezar ni cuando van a terminar. Esta es una obra muy pequeña, de treinta y tantos millones de euros, y muy sencilla, con lo cual me da la sensación que deben de tener ustedes un barullo tan grande que tienen que hablar con todos los contratistas para todos los tramos. Lo que espero es que acometan esta obra, a ser posible, y si pueden adelantar las consignaciones, yo calculo que hasta finales de 2012 no podremos disfrutar de esta instalación, habida cuenta de las partidas presupuestarias que figuran en la ley de presupuestos de 2011.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señoría, le he puesto como ejemplo esa obra, pero le puedo poner muchas. En la obra pública, y eso

lo sabe quien está habituado y acostumbrado a este tipo de ejecución de obras, la existencia de modificados ha sido una cultura muy intensa en España. Por eso queremos ponerle coto, y por eso queremos conseguir que los modificados superiores al 10 por ciento —así viene recogido en la ley de economía sostenible— provoquen la rescisión de las obras. Eso provoca un cambio fundamental en cómo tienen que producirse las licitaciones. Y no le extrañe a usted que nosotros tengamos que hablar con las empresas por cada tramo de obra, por eso le digo que a veces no se dan cuenta del alcance de la rigurosa y responsable decisión que ha tomado el Gobierno respecto a la reducción del déficit público, y una de las partes más afectadas es la obra pública, en carreteras fundamentalmente, porque en ferrocarriles la repercusión ha sido menor. Por ello, por responsabilidad y respeto a las propias empresas, tenemos que hablar todo lo que sea necesario para que las obras continúen y para que las empresas entiendan cuáles son los planteamientos que tiene el Gobierno respecto a las fórmulas de hacer frente a las certificaciones de obra. No es ningún barullo, simplemente es una decisión que adoptó el Gobierno y que estamos gestionando con las empresas, que son con quienes tenemos que llegar a acuerdos. El hecho de que haya alguna cantidad —eso lo sabe usted igual que yo— en el año 2012, como podría haber en el año 2013... Hasta hace poco tiempo había una cantidad de los túneles de Guadarrama, no sé si en los presupuestos del año pasado o en los de hace dos años, y los túneles de Guadarrama funcionan desde hace bastante tiempo. ¿Qué le quiero decir? Que si podemos hacer que las obras acaben en 2011, como espero que así sea, aunque se pague una cantidad en el año 2012, no va a pasar absolutamente nada, siempre que con la empresa lleguemos a ese acuerdo y espero que podamos alcanzarlo. Es una obra pequeña, efectivamente, pero también cuesta unas cuantas decenas de millones de euros. E, indudablemente, no es que no estuviera contemplada la seguridad vial en el proyecto, que lo estaba, yo me tengo que fiar de los técnicos que redactan los proyectos, no es que hayamos tenido que hacer frente a los problemas ambientales o lo que ha planteado la Confederación Hidrográfica del Cantábrico, que lo estaba, lo que sucede es que en este país, y ha sido una pauta muy normal, aprovechando que estamos haciendo una carretera o un proyecto determinado, a ver si usted me puede solucionar el acceso a no sé qué sitio, colocar aquí una rotonda o hacer un paso elevado. Eso, con la aplicación de la orden de eficiencia, va a desaparecer, porque no puede ser que un proyecto que tiene un coste determinado, cuando se va ejecutando, se van incorporando novedades que van surgiendo a petición de los territorios, que lo que hacen es encarecer el proyecto y dilatar la ejecución de la obra. Esa es una práctica que creo que se tiene que cortar, y espero que la cortemos para obras futuras.

— **DEL DIPUTADO DON JAIME REINARES FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, RELATIVA A DIEZ PREGUNTAS SOBRE DATOS DE DISTINTOS TRAMOS DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A-8 Y DE LA AUTOVÍA A-63 (PROCEDENTES DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/071219). (Número de expediente 181/002560.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 7 del nuevo orden del día, sobre datos de distintos tramos de la autovía del Cantábrico A-8 y de la autovía A-63, que formula también don Jaime Reinares.

El señor **REINARES FERNÁNDEZ**: Si con esta obra no fue capaz de decirme nada, con estos diez tramos que vengo ahora no sé qué me va a decir.

Señor Morlán, en Asturias —y no es broma— estamos muy preocupados por las continuas y permanentes promesas que hizo el presidente del Gobierno, señor Zapatero, respecto a las inversiones destinadas a infraestructuras viales, en concreto en la A-8 y en la A-63. Lo conoce usted muy bien. Desde que en 2004 el señor Rodríguez Zapatero llegó a La Moncloa empezamos a recibir mensajes sobre fechas de finalización de los diez tramos de la autovía A-8 y A-63, y a día de hoy no está ninguno de ellos finalizado. Y lamento decirle que los asturianos nos sentimos muy engañados por las promesas socialistas.

Le voy a citar los tramos de la autovía A-8. Tramo Muros del Nalón-Dueñas, proyecto que debería estar finalizado en junio de 2009; ahora nos contesta usted a una pregunta mía y nos dice que finalizará en 2011, no me dice ni el mes, pero, a la vista del proyecto de presupuestos para el año 2011, las consignaciones presupuestarias se proyectan hasta 2013; es decir, del año 2009 pasan al año 2013. Tramo Navia-Tapia, el final previsto era enero de 2010; el Gobierno socialista lo retrasa a 2011, no dice tampoco a que mes corresponde la finalización, y si observamos el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2011, las consignaciones presupuestarias lo proyectan hasta el año 2012. Tramo Otur-Villapedre, previsto finalizar en enero de 2011, dentro de cuatro días, lo que va a ser imposible pues las obras están totalmente paralizadas, no hay ni trabajadores, y usted lo sabe, no se han segado ni los prados por donde tiene que pasar la autopista; e igualmente, observando los Presupuestos General del Estado para 2011, las consignaciones presupuestarias se trasladan a 2013 la última. Estos son los tramos de la autovía A-8 en la zona de occidente. Menudo panorama. Ahora vamos con los tramos de la A-8 de la zona del oriente que, como usted sabe, tiene dos tramos: Llanes-Pendueles y Pendueles-Unquera. Previsto finalizar, según el Ministerio de Fomento en contestación que me ha dado recientemente, en el mes de junio y abril de 2011,

respectivamente. Las obras están prácticamente paralizadas, no hay consignaciones presupuestarias para cumplir con estas fechas de terminación en 2011, y si se observa el proyecto de presupuestos para 2011, en el tramo de Llanes-Pendueles se proyectan las consignaciones hasta 2012, y el de Pendueles-Unquera hasta 2013. Otro engaño más. Pero eso sí, ya están empezando a aparecer los modificados y reformados sobrecostes correspondientes.

Ahora voy a referirme a los tramos de la autovía A-63. Tramo Grado-Dóriga, fecha prevista de finalización, septiembre de 2008. Posteriormente el Ministerio de Fomento dice que finalizaría en octubre de 2009; estamos en 2010, un año después, y la obra está totalmente paralizada, y el Ministerio de Fomento lo traslada hasta 2011. Tramo Dóriga-Cornellana, la fecha contractual de finalización era julio de 2010; el Ministerio de Fomento lo traslada ahora a enero de 2011, y no se va a cumplir este plazo, usted lo sabe, pues las obras están paradas y sin consignación presupuestaria. Tramo Cornellana-Salas, previsto finalizar en marzo de 2010; estamos en octubre, seis meses de retraso y sin noticias de cuándo se finalizará este tramo. Tramo Salas-La Espina, este tiene dos proyectos, la primera calzada y la segunda. La primera calzada tenía un plazo de finalización de octubre de 2007, hace tres años y seguimos esperando; la segunda calzada tenía que haberse finalizado en noviembre de 2009, llevamos un año de retraso. Y lo peor de todo esto es que no hay previsiones de finalización para ninguno de estos tramos. El panorama no puede ser más descorazonador.

Señor Morlán, este es el escenario en materia de infraestructuras viarias en Asturias, llevamos un gran retraso en este tema, a pesar de que el señor Aznar puso todas estas obras en marcha, pero cuando llegó 2004 empezaron las paralizaciones por parte del Gobierno socialista. ¿Puede usted darme los plazos previstos de terminación de estos diez tramos? Y por si usted no lo sabe se lo voy a decir, la A-63 —que creo que conoce usted perfectamente— es una vía imprescindible para el desarrollo económico de toda la zona del occidente de Asturias. Por cierto, el señor Rodríguez Zapatero hace unos tres o cuatro años se fue allí de vacaciones, estuvo viendo aquello, quedó encantado, pero al final no entendió nada y siguen las infraestructuras como siempre. Nos engañó otra vez más. Y la A-8, sobre todo para la zona metropolitana del centro de Asturias, donde hay más de 800.000 habitantes, es la salida natural hacia Europa, pues somos la única comunidad autónoma que para ir a Europa —incluido Galicia si se quiere ir por el norte— no tenemos autopista para desplazarnos, tenemos que ir por doble carril. Por cierto, y ya termino, visto el proyecto de presupuestos para 2011, las cosas se ponen aun más graves, porque todas estas obras de la A-63 las trasladan. Finalización de las consignaciones: 2013 y 2014. Señor Morlán, hablando muy en serio, le pido seriedad, rigor, datos y fechas concretas de finalización de todos estos tramos que he citado, pues los asturianos

estamos ya cansados de las múltiples promesas socialistas incumplidas permanentemente.

El señor **PRESIDENTE**: Para la réplica a las preguntas formuladas por el señor Reinares tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Puestos a ser tan rigurosos en los datos, vamos a empezar. Ustedes gobernaron de 1996 a 2004, y la tan querida autovía del Cantábrico ustedes empezaron la orden de estudio del proyecto informativo el año 2002, es decir, seis años después de haber llegado al Gobierno. De la A-63 ustedes empezaron los estudios informativos en el año 1998 ¿Y qué hicieron hasta 2004? Lo único que yo tengo claro, señoría, es que llegamos nosotros, y sobre la base de unos estudios informativos que a ustedes les costó hacer mucho tiempo —desde el año 2002 uno y desde 1998 el otro—, hicimos los proyectos que ustedes no habían hecho y licitamos las obras de la autovía del Cantábrico y de la A-63. Por cierto, cuando haga las preguntas le agradecería que no confundiera la A-63 con la A-8, porque todas las preguntas que usted me plantea aquí hacen referencia a la A-8 y resulta que confunde la A-8 con la A-63 (**El señor Reinares Fernández: Yo no confundo nada. Me las han incorporado todas juntas. Tengo diez preguntas; cinco de la A-8. No me diga que estoy equivocado porque no es cierto. La A-8 y la A-63.**) En las preguntas del Congreso que yo tengo aquí pone: autovía A-8, tramo Cornellana-Salas; autovía A-8, tramo Salas-La Espina. Estoy diciendo que me ha preguntado por la A-8 y la A-63 y en las preguntas me está hablando siempre de la A-8, no de la A-63. Pero con independencia de eso... (**El señor Reinares Fernández: Es un error del Congreso.**) Yo no tengo por qué dudar del Congreso porque siempre ha funcionado muy bien. Pero con independencia de eso...

El señor **PRESIDENTE**: Dejemos, por favor, que intervenga el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Indudablemente que van a tener algún retraso estas obras. Tengo que reiterarle lo que le he dicho con anterioridad: ustedes no se han querido dar cuenta de que la situación económica de este país no es la misma que hace dos años ni lo quieren reconocer, y nosotros, en los presupuestos, hemos puesto cuantías suficientes para hacer frente a la continuidad de las obras. Hay un tramo que hemos rescindido de la segunda calzada de Salas a La Espina —creo recordar—, que licitaremos una vez que hayamos elaborado el proyecto de terminación. Pero el resto de las obras, señoría, tienen dotación para 2011 para que puedan continuarse sin ninguna dificultad. Y le vuelvo a reiterar algo que le he dicho antes: Las obras pueden

anticiparse en su ejecución y en las negociaciones con las empresas podemos ver en qué medida se les abonan o no las certificaciones en ese año o en años posteriores, como suele suceder siempre; siempre suele suceder eso. Aparte de eso, señoría, en los tramos de los que usted me está hablando ha habido problemas de todo tipo. Ustedes se acordarán perfectamente de que el Unquera-Llanes es un tramo en el que tuvimos que redactar el proyecto después de que los estudios que habían hecho ustedes fueran impugnados por los vecinos y hubiera una sentencia que no aceptaba la propuesta que habían hecho ustedes. Por eso tuvimos que empezar de nuevo. No me vengan ahora como si no hubiera pasado antes 2004. En otros temas, no sé, pero en éste sí lo sé. En éste sé que lo que se ha hecho bien antes de 2004 ha continuado sin ningún problema; lo que se ha hecho mal no ha podido continuar. Y si ustedes llevan desde el año 1998 o desde 2002 tan preocupados por la autovía como están planteando ahora, yo no les he visto en ningún momento en aquella época, y yo era diputado en aquella época, reclamar la autovía del Cantábrico con semejante acritud como la están reclamando ahora. Nosotros empezamos las obras —ustedes hicieron algunos estudios o algunos proyectos— y nosotros continuaremos las obras y acabaremos la autovía del Cantábrico. Pero, a día de hoy, yo no puedo decirle si va a ser dentro de uno o dos años; lo que sí le puedo decir es que con la previsión presupuestaria que tenemos, en unos presupuestos que están a debate en el Congreso y con unos presupuestos que son los que van a servir de referencia para entrar en contacto con las empresas y decirles que vamos a hablar tramo a tramo de cada uno de ellos, es como vamos a funcionar a partir de ahora.

Entienda una cosa, señor Reinales: la situación económica es la que hay y no podemos pretender que las cosas se hagan igual que se hacían hace dos años, cuando la situación económica era de otro tipo, cuando era más boyante y estábamos en plena expansión económica. Ahora estamos en una situación de no crecimiento económico, en una situación preocupante de desempleo y en una situación en que tenemos que adecuar la actividad económica a las cifras de exigencia de corrección del déficit. Por eso en los presupuestos que hay aquí, que ayer dije en la Comisión que se reducían —igual que lo dijeron el subsecretario y la secretaria de Estado de Transportes—, hemos tenido que adecuar todas las infraestructuras a la posibilidad económica que tenemos. ¿Que se ha producido afección aquí? Por supuesto que ha habido afección, como en todas las obras de España. ¿Que hemos hecho el esfuerzo de dotar unas obras más que otras? También. Y en este caso concreto, en la A-8 lo hemos hecho, tanto en Asturias como en Galicia, porque queremos acabar la A-8 cuanto antes. Ya sé que a usted no le va a gustar lo que le digo de que no le doy fechas ni meses. Pues no se los voy a dar, por una razón muy sencilla, porque no me atrevo a día de hoy a fijar

una fecha cuando la evolución de la situación económica puede cambiar positivamente de forma importante, no me atrevo a decirle que va a ser en 2011 ó 2012, o que va a ser en 2013 ó 2014, como usted difiere. Si usted sabe cómo funciona la mecánica presupuestaria, nosotros tenemos que consignar de aquí a 2013 cuál va a ser el escenario presupuestario, pero ese escenario presupuestario, igual que cambió con la aportación de 600 millones de euros más que se incorporaron a los presupuestos de este año 2011, tal y como anunció el ministro, puede variar en fechas futuras. Lo que sí puedo decirle es que cuando eso se produzca, las obras y corredores que tienen mayor importancia en España, aparte de la A-7, son los de la A-8, autovía del Cantábrico. Yo no le puedo decir más; lo que puedo decirle es que efectivamente las obras han tenido dificultades ahora, que las obras han sufrido las consecuencias del ajuste que hemos planteado y no ha pasado solo en Asturias, Galicia o Andalucía, ha pasado en todas partes, hemos hecho que el ajuste incidiera fundamentalmente en carreteras porque la red de carreteras de España es una red que está ya muy consolidada y que es muy amplia. Sin embargo, la que nos interesa dinamizar y sacar adelante es la red ferroviaria de manera prioritaria. Lo cual no quiere decir que a carreteras no dediquemos los recursos suficientes para que las actuaciones como las que me está poniendo usted encima de la mesa finalicen en el tiempo que sea necesario y de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias que tengamos en función de la situación económica. **(El señor Reinales Fernández pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: No, señor Reinales, no hay más turnos. Fuera de esta sala, cuando termine la sesión, puede comentarle lo que quiera al secretario de Estado.

— **DE LOS DIPUTADOS DON SEBASTIÁN GONZÁLEZ VÁZQUEZ Y DON ÁNGEL JESÚS ACEBES PANIAGUA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE LA PUBLICACIÓN DE LAS CONCLUSIONES DEL ESTUDIO FUNCIONAL DEL CORREDOR FERROVIARIO DE ALTAS PRESTACIONES MADRID-ÁVILA-SALAMANCA REFERIDOS AL TRAMO EL ESCORIAL-ÁVILA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/087662). (Número de expediente 181/003046.)**

El señor **PRESIDENTE**: Entramos en la pregunta 8.^a, que va a formular don Sebastián González, sobre la publicación de las conclusiones del estudio funcional del corredor ferroviario de altas prestaciones Madrid-Ávila-Salamanca, referido al tramo El Escorial-Ávila.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Bienvenido una vez más, señor Morlán, para hablar del ferrocarril de Ávila. Voy a concretar mi pregunta para intentar no enfadarle como se ha enfadado con mi compañero el

señor Reinares. **(El señor subsecretario de Estado de Planificación e Infraestructuras: Yo no me he enfadado, en absoluto.)**

Uno, el día 15 de julio del año 2005 el Consejo de Ministros aprueba el Plan estratégico de infraestructuras y transportes. En ese plan ustedes contemplaban la infraestructura de altas prestaciones Madrid-Ávila-Salamanca como una alternativa que iba a sustituir la decisión que ya habían adoptado el anterior Gobierno de conectar Ávila a través de la alta velocidad por Segovia, opción que se había elegido ante las dificultades técnicas y ambientales del trazado actual. Dos, a principios del año 2006 se acuerda realizar el proyecto 2006/17400703 para la línea del ferrocarril Madrid-Ávila-Salamanca y acuerdan ustedes hacer el estudio funcional. Tres, el 22 de julio de 2006 aprueban ustedes este pliego de condiciones para hacer el estudio funcional del corredor ferroviario de altas prestaciones Madrid-Ávila-Salamanca. El objeto era la elección de una alternativa técnica para el corredor Madrid-Ávila-Salamanca mediante el estudio de dos tramos: Pinar de las Rozas-El Escorial y El Escorial-Ávila-Salamanca. Presupuesto, 898.000 euros; plazo de ejecución 24 meses. Cuatro, en el Boletín Oficial del Estado de 12 de octubre de 2006 se publica el anuncio de licitación de este estudio. Cinco, los Presupuestos Generales del Estado de 2007 consignan 1.250.000 euros a los efectos del estudio funcional. Seis, en el Boletín Oficial del Estado de 9 de enero de 2007 se publica la resolución de la Subsecretaría de Estado adjudicando el contrato de consultoría a la empresa API XXI. Siete, en enero de 2008 termina el plazo para la conclusión del estudio funcional. Ocho, el 23 de febrero de 2010 usted, en esta Comisión, a preguntas de este diputado, responde que el estudio funcional —cito textualmente— está finalizado y se lo presentaremos. Es textual. Nueve, el 21 de abril del año 2010 el ministro de Fomento, señor Blanco, en el Pleno de la Cámara, a preguntas del diputado señor Acebes, dice textualmente: «El próximo mes de mayo presentaremos el estudio funcional». Diez, el 28 de abril de 2010 usted mismo también, aquí, en esta Comisión, a preguntas del diputado por Ávila señor Acebes dice textualmente: «Tengo el informe aquí, señor Acebes, es que a lo mejor se piensa que no lo hemos hecho. Tenemos la información y lo presentaremos este mes de mayo sin lugar a dudas». Sin lugar a dudas. Once, pasó el mes de mayo, no se ha presentado nada y seguimos sin conocer ese estudio funcional. Doce, el 27 de abril del año 2010 tuve que solicitar amparo al presidente de esta Cámara para conseguir del Gobierno que me remitiera la información referente a ese estudio funcional. Se me concede el amparo pero aún no se me ha entregado. Trece, el 31 de mayo del año 2010, en contestación del Gobierno a este diputado con relación a esa documentación que había solicitado, se me dice: «El estudio funcional del corredor ferroviario de Madrid-Ávila-

Salamanca se encuentra en fase de redacción, por lo que hasta que el mismo no se concluya no es posible facilitar la documentación solicitada». Catorce, entre tanto, la sociedad abulense, señor Morlán, a través de la Plataforma en defensa del ferrocarril, que usted bien conoce, reclama ese estudio y esa planificación.

Esto es lo que hay, señor secretario de Estado, estos son los datos objetivos, un cúmulo de despropósitos, de contradicciones, de engaños, de incumplimiento de compromisos, seis años perdidos. A fecha de hoy, salvo que usted aclare algo, los abulenses seguimos sin conocer cuáles son las previsiones del Gobierno para una infraestructura tan vital como es el ferrocarril para nuestro desarrollo y nuestro crecimiento económico y cultural. Espero, señor Morlán, que hoy sí pueda decirnos algo, si existe o no ese estudio y, en caso afirmativo, por qué no se hace público, y sobre todo, si existe o no algún misterio que pueda encerrar ese estudio funcional.

El señor **PRESIDENTE:** Para dar respuesta a la pregunta planteada, el señor Morlán tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Ese estudio existe, señoría. Hasta tal punto que entregamos ese estudio a la Comunidad de Castilla y León en una reunión que mantuve con el consejero en la que le trasladé el contenido del estudio, las diversas alternativas, y valoramos la alternativa que sería más fiable y válida para hacer frente a la conexión de Ávila con la alta velocidad. Indudablemente ha hecho un recuento de todo el proceso y lamento que no le hayamos entregado el estudio; lo lamento. Si usted nos pidió que se lo entregáramos y no lo ha recibido, lo lamento y se lo haré llegar. En la última Comisión ya hablé de este estudio, donde se analizan las opciones para adoptar una decisión sobre la conexión de Ávila con la línea del alta velocidad. De las tres opciones que se analizaron, una era una modificación en la línea Madrid-Ávila pasando por el trazado actual y analizando las posibles soluciones a adoptar para disminuir el tiempo de recorrido; el aprovechamiento de la línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid de forma y manera que al llegar a Segovia se pudiera conectar con Ávila, y otra opción que era el aprovechamiento de la P-51 con la N-110 en donde se aprovecharía la línea actual del trazado que existe de Ávila hacia el norte y se iría a una duplicación de esa línea y a una mejora del trazado.

De las tres alternativas, tanto en la Comunidad de Castilla y León como en el ministerio se pensó que la decisión más correcta era utilizar una vía paralela a la autopista entre Ávila y Segovia que tendría que superar algún tipo de cuestión ambiental, pero se planteó con la junta que no iba a haber ninguna dificultad y, por tanto, se optaba por esa decisión. A raíz de ese momento, nosotros optamos indudablemente por lanzar la redacción de estudio informativo y espero que pronto la ten-

gamos concluida para poder exponerla y plantear cuáles van a ser las características y condiciones de la conexión de Ávila con la línea de alta velocidad en Segovia. Indudablemente, se lo reitero, la misma documentación que le hicimos llegar al consejero se la vamos a hacer llegar a usted para que vea que aunque en inversión es una cifra intermedia entre los quinientos y pico millones de euros que creo que cuesta la conexión por la línea actual desdoblándola y los más de 1.000 millones de euros que cuesta desde Ávila por el trazado actual hasta las Rozas y desde las Rozas hacia Madrid, la otra tiene un precio intermedio pero nos parece que supera mejor las dificultades ambientales que existen en el conjunto del territorio y nos permite que pueda llegar la alta velocidad a Ávila. Por ello, todos los pasos que hemos dado van en la dirección de que esa conexión se produzca. La única duda que tenemos es que no le hemos trasladado a usted el contenido del estudio. Vamos a hacerlo para que vea cuál es la decisión que hemos adoptado y comprobará que es una decisión que combina muy bien los intereses de la ciudad de Ávila con los intereses de la Junta de Castilla y León y con los intereses del Ministerio de Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor González, tiene solamente un minuto.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Yo sé que estamos todos cansados, ayer estuvimos todos hasta tarde...

El señor **PRESIDENTE**: No, no. Perdón, no estamos cansados. Estuvimos quince horas pero no estamos cansados. Es que hay un acuerdo firme de no sobrepasar ese tiempo y lo estamos llevando a cabo, no podemos hacer excepciones. Por tanto, tiene un minuto.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Señor Morlán, ese estudio al que usted se refiere no existe. Ustedes han mezclado los temas. Tiempo han tenido para presentarme ese estudio desde que está hecho, según usted. El día 31 de mayo me dijo que ese estudio no existía; el 31 de mayo. Yo espero que me remita inmediatamente ese estudio, un estudio que no existe, porque yo me estoy refiriendo al tramo actual, señor Morlán, que es tan importante o más que la alta velocidad. Yo no le estoy hablando de alta velocidad. Cuando el señor ministro dijo en el Pleno: he tomado la decisión de conectar Ávila con la alta velocidad automáticamente se puso la maquinaria del ministerio a ver cómo podían justificar estudios para justificar lo injustificable. No hablo de la alta velocidad ni hablo de inversiones. Ya sabemos que estamos en un mal momento, ya sabemos que hay que reducir el déficit que ustedes han creado. Yo estoy hablando de planificación, de que los abulenses sepamos qué va a ser de nuestro futuro en el sector ferroviario por la línea convencional. Estamos a cien kilómetros de Madrid, tardamos hasta dos horas en desplazarnos de

Madrid a Ávila o de Ávila a Madrid, cuando otros ciudadanos de España tardan el mismo tiempo de Madrid a Sevilla o a Barcelona. Queremos saber cuál es nuestro futuro, queremos que se mejore esa línea, queremos que se metan más tráficos, queremos que se reduzcan los tiempos. Esa es una cuestión más importante para nosotros que la alta velocidad. Y la alta velocidad es un tema del que hoy no estoy hablando. Este estudio no era para la alta velocidad, señor Morlán, era para ver qué podíamos hacer en esa línea convencional. Ustedes no nos dan soluciones de la línea convencional y ahora nos remiten, porque el señor Blanco dijo que había tomado la decisión de hacer la alta velocidad, a no sé qué año para seguir con estudios y terminaremos dentro de seis años los estudios nuevos, estudios que estaban hecho y que ustedes han despreciado, y volveremos otra vez marcha atrás.

Señor Morlán, Ávila no se merece esto; Ávila se merece ya que de una vez por todas sepa cuál es su futuro en el transporte ferroviario. Y eso es lo que ustedes tienen que hacer. Ávila necesita justicia. No le estoy hablando de discriminación, le estoy hablando de justicia. Y eso es lo que yo hoy aquí le demando en nombre de todos los abulenses.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Yo le digo que ese estudio existe, y la verdad es que usted está poniendo en duda la palabra de que ese estudio existe y, sinceramente, me ofende que usted lo diga. **(El señor González Vázquez: ¿Pero cómo me dice eso usted a mí?)** Se lo digo, señor diputado, se lo digo. Usted está dudando de una decisión administrativa...

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señor González, no interrumpa.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): ... que tiene una licitación pública y que tiene una empresa, API XXI, que ha ejecutado el estudio. Por tanto, partiendo de ese criterio, no me diga ahora que no me enfade; me tengo que enfadar porque está dudando de todo el proceso administrativo que hemos llevando a cabo y está dudando de la validez de un estudio elaborado por una consultora. Está dudando usted de los trabajos de una empresa privada. **(El señor González Vázquez: Yo le digo que no existe.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor González, se le ha dejado intervenir. Deje usted al secretario de Estado que intervenga. Luego, si quiere, coménteles fuera de la sala, pero no le interrumpa, por favor.

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

Gracia): Y no quiera usted ahora confundir. Le voy a explicar por qué. Nosotros dijimos en el PEIT que iba a haber una línea de altas prestaciones entre Madrid, Ávila, Salamanca. En la legislatura pasada avanzamos en una cosa que nosotros entendíamos que era, en principio, suficiente para mejorar los horarios y los servicios con Ávila. Se trataba de cuadruplicar la línea hasta Villalba, porque en Villalba había tráfico de cercanías desde Villalba hasta Ávila no había tráfico de cercanías y había tráfico de mercancías y, por tanto, si cuadruplicábamos la línea hasta Villalba conseguíamos un doble efecto: mejorábamos los horarios y los servicios de Ávila con los servicios de media distancia y mejorábamos también los servicios de cercanías. Y lanzamos el estudio informativo, un estudio informativo difícil. ¿Por qué? Porque pasa por zonas de gran afección medioambiental y de gran afección urbana. Había que hacerlo y tenemos que hacerlo. Después dijimos: entre Villalba o El Escorial hasta Ávila y de Ávila hasta Salamanca tenemos que ver cuáles son las opciones que hay que desarrollar para llevar a cabo una mejora del trazado, y encargamos ese estudio al que usted está haciendo referencia. Y en ese estudio al que usted está haciendo referencia se contemplaba esa mejora y se contemplaban las mejores alternativas para que la alta velocidad llegara a Ávila con mayor rapidez. Porque yo entiendo que en Ávila quieren tener alta velocidad y también entiendo que en Ávila quieren mantener los servicios y que quieren tener buenas medias distancias, pero en ese estudio se valoró —y por eso le he dicho las cifras aproximadas, pero como le voy a mandar el estudio, aunque a usted no le guste, por lo menos lo tendrá para que no pueda decir que no se lo he mandado— se valoró cuánto costaba el paso del ferrocarril, la ampliación de los trazados del ferrocarril y las opciones que había dentro de ese itinerario entre Villalba y Ávila, que eran de más de 1.000 millones de euros, no tengo aquí la cifra exacta. Valoramos también las otras alternativas, una era la conexión con la línea que subía desde Segovia hacia Valladolid, conectar el punto concreto...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán, tiene que ir terminando, ha concluidos su tiempo. Tiene medio minuto.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): ... y valoramos también la conexión con Segovia. Eso está escrito en el estudio que elaboró una consultora, y no tiene nada que ver que todo haya surgido a raíz de una declaración del ministro, porque esa opción estaba contemplada en el estudio y se optó por ella porque era la opción que menos repercusión ambiental tenía y la más cómoda para los abulenses para llegar de Ávila hasta Madrid en menor tiempo de recorrido. Se lo enviaré para que usted lo vea.

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

— **SITUACIÓN EN LA QUE SE ENCUENTRAN LOS TRABAJOS DEL TRAMO PUNTALÓN-CARCHUNA, PERTENECIENTE A LA AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7 A SU PASO POR LA PROVINCIA DE GRANADA.** (Número de expediente 181/003057.)

— **FECHA PREVISTA PARA LA LICITACIÓN Y ADJUDICACIÓN DEL TRAMO LA GORGORACHA-PUNTALÓN, PERTENECIENTE A LA AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7 A SU PASO POR LA PROVINCIA DE GRANADA.** (Número de expediente 181/003064.)

El señor **PRESIDENTE**: La siguiente pregunta, la 9.^a del nuevo orden del día, sobre situación en la que se encuentran los trabajos del tramo Puntalón-Carchuna, perteneciente a la autovía del mediterráneo A-7 a su paso por la provincia de Granada, que formula doña María de la Concepción de Santa Ana Fernández, se acumula con la pregunta 10.^a, sobre el tramo La Gorgoracha-Puntalón, perteneciente a la autovía del mediterráneo A-7 a su paso por la provincia de Granada.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Hoy nuestra preocupación es la finalización de la A-7 a su paso por la provincia de Granada. Una autovía que, desde que ustedes gobiernan, viene siendo sometida a un continuo baile de fechas. En primer lugar, se nos prometió que estaría finalizada en el primer semestre del año 2009, después se relegó al año 2010. Con el cambio del titular en el ministerio de Fomento, la fecha que tenemos ahora sería, en principio, el año 2012. Señor Morlán, díganos, por favor, cuándo adjudican el tramo rescindido La Gorgoracha-Puntalón y en qué situación se encuentran los trabajos en el tramo Puntalón-Carchuna. ¿Puede garantizar usted que en 2012 estará completa la autovía?

Miren ustedes, las previsiones que nos está dando y que conocemos a través de los medios de comunicación, facilitadas por sus compañeros del Partido Socialista en Granada, son que Puntalón-Carchuna debe estar finalizado en el año 2011 y La Gorgoracha-Puntalón en el año 2012. Señor Morlán, cuando hemos ido a ver las fechas en los Presupuestos Generales del Estado para esos dos tramos, ustedes están presupuestando y marcando como año de finalización el año 2014. Una pregunta concreta: ¿por qué no presupuestan absolutamente nada para Puntalón-Carchuna en el año 2011 y cero euros en el año 2012, y sin embargo sí se contemplan partidas presupuestarias para 2013 y 2014? Pero, mire usted, no es el único tramo en el que esto ocurre, en Carchuna-Castell de Ferro encontramos cero euros para 2011, 2012 y 2013, una partida presupuestaria para

el año 2014 y 2015 como año de finalización. También me gustaría saber si alguno de los tramos va a ir por participación público-privada y, en ese caso, díganos cuáles son.

Hoy quiero enseñarle lo que está ocurriendo en la costa granadina. Permítame que le enseñe la portada de un periódico provincial del pasado 3 de septiembre. En el tramo Puntalón-Carchuna, con los operarios recogiendo el material, se ve perfectamente cómo están tapiando las bocas de los túneles por motivos de seguridad, y la empresa constructora confirmando la práctica paralización de los trabajos debido a que ustedes pretenden postergar el pago de las obras hasta el año 2015. Señor Morlán, es evidente que hay serios problemas; el señor Blanco ya en el mes de agosto nos dijo a los diputados que en el presupuesto podríamos ver los recortes, y vaya que si los hemos visto, menos mal que Granada se podía librar de esos recortes. Señor Morlán, una imagen vale más que las promesas de un ministro de Fomento socialista. Por desgracia, y así lo estamos viendo, Granada no se libra de esos recortes. Desde luego, tapiar las seis bocas de los túneles del tramo es absurdo si las obras deben seguir con toda normalidad; además, la empresa adjudicataria lo que nos dice es que está esperando las instrucciones del Ministerio de Fomento y reconoce que no puede mantener el ritmo de las obras por los problemas de financiación del Ministerio de Fomento, que pretende pagar esos trabajos en el año 2015. Esto es como si yo decido reformar mi casa, pretendo contratar a una empresa para que realice esa reforma, pero le digo que, aunque la reforma me la tiene que hacer hoy, no va a cobrar hasta dentro de tres años. Obviamente, estoy convencida de que esa reforma no se hace. Lo más lamentable es que en Granada el Partido Socialista esté culpando a la constructora de los problemas de pago por parte del Ministerio de Fomento. Señor Morlán, ¿a qué situación están sometiendo ustedes al sector de la construcción? Mire usted a sus compañeros del Partido Socialista de Granada dos días después, en la misma portada de esos periódicos: «El PSOE culpa a la empresa adjudicataria de la paralización de la A-7». Pues bien, las empresas de este país lo que quieren hacer es trabajar, hacer bien esos trabajos, están interesadas, por supuesto, en mantener los puestos de trabajo y, como es obvio, también están interesadas en cobrar. Ellas cumplen un contrato pero también esperan lo mismo por parte del Ministerio de Fomento. Señor Morlán, dígame hoy aquí si usted se siente chantajeado por parte de alguna empresa constructora, porque sus compañeros del Partido Socialista en Granada acusan a la empresa adjudicataria de esos trabajos de utilizar la costa granadina para chantajear al Gobierno de España, nada más y nada menos. Desde luego, en el Partido Popular pensamos que esas declaraciones son impropias de un partido político.

Señor Morlán, ¿se compromete hoy usted aquí y nos garantiza que tanto La Gorgoracha-Puntalón como Puntalón-Carchuna, así como el resto de tramos de

la A-7, pueden estar en servicio en el año 2012 teniendo garantizados todos sus pagos?

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Nosotros rescindimos el contrato de La Gorgoracha-Puntalón porque había un modificado del 88 por ciento, y lo rescindimos porque entendimos que una obra de esas características no podía continuar con un modificado que era casi el importe del presupuesto de adjudicación de la obra. Creo que es una decisión responsable, y el hecho de llevar a cabo la rescisión de un contrato de esas características no debería ser criticada, debería ser entendida como una medida que necesariamente tiene que aplicar la Administración: no tragar con un modificado del 88 por ciento.

No estoy acusando a ninguna empresa, ni me siento presionado, chantajeado o cosas similares por ninguna empresa. Señoría, yo estoy manteniendo, y quiero que así siga, unas buenas relaciones con el sector de la construcción de obra pública en España, y eso se lo puede decir cualquiera de las empresas que forman parte del sector, porque entiendo que tenemos que ir de la mano en todo este proceso; es un proceso difícil para ellas porque ha bajado la licitación en otras comunidades autónomas y en algunos ayuntamientos, y la licitación en el Ministerio de Fomento también ha descendido, y, como es lógico, en los momentos difíciles —y yo les pediría que aprendiesen ustedes también de ellas— son capaces de sentarse con nosotros y hablar sobre cómo tiene que producirse la evolución y la reprogramación de las obras, y sobre cómo tiene que producirse el que tengan garantizada la certificación de las obras que ejecutan.

Tanto la A-7, y le reitero lo que antes he dicho, como la A-8, irán a su ritmo, en función de los planes de obra que hablemos con las empresas, y si lo podemos acabar en 2012, mejor que en 2013 y mejor que en 2014. Usted me dice que le dé una fecha de que va ser en 2012. Vamos a ver, ¿usted quiere solucionar un problema o quiere entrar en la batalla política de las fechas? Si usted quiere entrar en la batalla política de las fechas, podría decirle la fecha que más me convenga para salir mañana en los medios de comunicación y que digan: El secretario de Estado ha dicho que la fecha va a ser esta. Y si no se la digo usted va a decir: El secretario de Estado no se compromete a que en 2012 estén acabadas las obras. Me parece de una tremenda irresponsabilidad por su parte el que nos vengamos exigiendo el cumplimiento de unas fechas en una situación económica como la que tenemos, donde tenemos que acudir solos a la reducción del déficit público, y reitero lo de solos porque ustedes no están echando ninguna mano, y encima usted me venga ahora diciéndome que actuemos igual que si estuviéramos en la

situación de bonanza de hace 2 ó 3 años. Señoría, yo tengo la responsabilidad que tengo en todo este proceso y tiene que ver con que las infraestructuras que tenemos medio paralizadas, ralentizadas o reprogramadas, continúen. Que las infraestructuras que no pueden continuar, porque lógica o razonablemente no pueden hacerlo porque hay modificados que son una barbaridad, como un 88 por ciento, se rescindan. Y mi obligación es hacer un proyecto de terminación y licitar los trabajos para concluir esa obra. Y mi obligación es sentarme con las empresas, que muchas de ellas tienen métodos alemanes en la A-7, y usted debe saber que no es lo mismo un método alemán ni para la empresa ni para el ministerio, porque tiene que hacer frente el último año al pago y la empresa tiene que financiarse durante todo el tiempo de ejecución de la obra hasta que cobre. El método alemán no es lo mismo que se produzca en una situación normal, de crecimiento económico como el que había hace unos años, que ahora. Veo que es una batalla que hay entre los dos partidos, a ver quién dice la fecha más breve, a ver si así se ganan más votos, y ese no es el problema. Yo quiero hacer la autovía A-7 en Granada, en Málaga y en Almería, y la haré, y no tengo ningún interés en enfrentarme con ninguna empresa, lo que quiero es ir de la mano de las empresas, que son las que me van a ayudar y a facilitar que esa obra pueda ser finalizada. Y la acabaremos cuando nuestros acuerdos y convenios con las empresas nos permitan decir: Mire, con arreglo a esta financiación que tenemos cada año, el plan de obras que vamos a ejecutar será este. Estamos en ese proceso. Entiendo que esto pueda servir de elemento de debate público, pero yo tengo que responder no solamente ante ustedes y ante los ciudadanos sino también ante un sector empresarial que tiene unas plantillas y que tengo que hacer todo lo posible para que esas plantillas tengan el menor perjuicio posible y para que la actividad económica se siga produciendo.

También le digo otra cosa, porque en estos momentos todos estamos un poco pensando en cómo ganar posiciones en función de que haya unas actuaciones y unas decisiones en materia de política económica o de programación de obra pública, para ver cómo las utilizamos en beneficio electoral. Por las obras que me está preguntando de la A-7, los estudios informativos de unas empezaron en el año 1990 unas y en el año 1999 otras; las adjudicaciones de las obras se produjeron en los años 2005, 2006 ó 2007. Quiere decirse que desde el año 1996-1999 hasta el año 2004, ustedes, de obra, no hicieron nada, hicieron estudios, reflexiones y proyectos. Iniciaron algún proyecto, que no todos. Y reitero lo que hemos dicho en muchas ocasiones, las obras públicas, como elemento de debate entre partidos políticos, acaban poniendo encima de la mesa una radiografía de qué es lo que ha pasado y cuál ha sido la voluntad política de cada partido en un momento determinado, y en estos momentos le puedo decir que en esta obra de la A-7, ustedes, que estaban gobernando desde el año 1996, empezaron a trabajar en el año 1999, que ustedes aca-

baron los estudios informativos en el año 2001, y que hasta el año 2003 no licitaron los proyectos constructivos. Ha habido tiempo suficiente para que estas obras fueran más anticipadas, luego, si van con más o menos retraso, tengan en cuenta que podemos ir de la mano a explicar a la gente por qué razón estas obras no han ido a una velocidad diferente a la que se están produciendo, con independencia de que ahora estemos en una situación económica, que —reitero— espero que ustedes la interioricen y sepan que no se puede funcionar y proceder tal y como hemos actuado en materia de desarrollo de infraestructuras hasta hace un par de años.

El señor **PRESIDENTE**: Señora De Santa Ana, tiene la palabra para la réplica.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Mire usted señor Blanco, yo celebro que usted diga...

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Y dale con el señor Blanco, que no soy el señor Blanco. Ya es la segunda vez. **(Risas.)**

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Perdón. Discúlpeme. Quería decir señor Morlán.

Señor Morlán, yo celebro que usted nos diga que hay una buena relación entre la Secretaría de Estado de Infraestructuras y el sector de la construcción, pero fíjese en qué lío le meten sus compañeros del Partido Socialista en Granada que dicen que una empresa está en estos momentos chantajeando nada más y nada menos que al Gobierno de España.

Y en relación con las fechas, señor Blanco... **(Risas.)** Perdón, señor Morlán. En relación con las fechas, señor Morlán, quiero decirle que son las fechas que ustedes están dando. El señor Blanco —en este caso sí— se comprometió a tener la autovía en el año 2012, pero es que ese no es un compromiso lejano porque en este mes de agosto el propio Partido Socialista en Granada está reiterando esa fecha. Por tanto, tengan ustedes más prudencia con las fechas porque si no lo que se está haciendo es engañar a los ciudadanos y crear falsas expectativas, en este caso en la costa granadina. Señor Morlán, a mí me llama la atención que usted mire hacia atrás, no se refugie en el pasado, llevan seis años en el Gobierno y tienen la responsabilidad de poner en marcha la A-7. En el Partido Popular somos muy rigurosos y muy responsables, y somos conscientes de la tremenda situación de dificultad económica que hay en estos momentos, pero después de seis años de gobierno y tantas promesas incumplidas, a Granada no le debe tocar, la solidaridad debe venir por parte de Infraestructuras en otros territorios y, desde luego, hay que tratar a la costa granadina como se merece. Siento que usted hoy aquí no pueda adquirir ese compromiso de finalización de la autovía del Mediterráneo en el año 2012. Por tanto, en Granada vamos a tener que seguir esperando pero esta diputada,

en la medida de sus posibilidades, seguirá haciendo un seguimiento absoluto y exigiendo al Ministerio de Fomento un mejor trato para esta provincia.

El señor **PRESIDENTE:** Para cerrar la sesión tiene la palabra el señor secretario de Estado de Infraestructuras.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Yo creo que la provincia de Granada en modo alguno se puede sentir agraviada por las decisiones que ha tomado este Ministerio de Fomento en materia de infraestructuras desde que estamos nosotros. Puedo darle unos datos concretos pero, ya que hace referencia a mis compañeros, ellos se las pueden recordar, y se dará cuenta de que el esfuerzo que ha hecho el Ministerio de Fomento y este Gobierno por la provincia de Granada no tiene parangón con lo que ustedes hicieron, solamente le digo eso, no tiene parangón.

En segundo lugar, yo no le voy a decir ahora si será en el año 2012 o cuándo, porque, entre otras cosas, yo no quiero engañar a los ciudadanos granadinos cuando estamos pendientes de unas conversaciones, de unos acuerdos con las empresas, en donde se van a plantear un programa de obras y unas formas de financiación para esas obras. Por cierto, la parte de las obras a las que usted hace referencia son métodos alemanes, que la única consignación que pueden tener son las derivadas de la atención a la asistencia técnica del desarrollo de las obras, porque el resto de los recursos se producen en el año de finalización del periodo del método alemán, no de la finalización de la obra, porque yo puedo acabar la obra este año y pagarla el año próximo, y eso usted lo sabe como yo. Incluso el método alemán puede tener al año siguiente otra consignación porque hay modificados o se acuerda no pagarlo en un año sino en dos. Es decir, señoría, hay muchas formulas que usted conoce igual que yo, en donde la ejecución, la puesta en servicio de una obra no tiene nada que ver con el pago que se hace a la empresa, y eso es lo que estamos acordando con las propias empresas, y nos estamos reuniendo con ellas. Y como quiero mantener, y lo voy a hacer porque creo que es mi obligación y no me cuesta mucho hacerlo, esa buena sintonía y buenas relaciones con las empresas que están construyendo la obra pública en el conjunto del Estado,

tendré que hablar con ellas para ponerles encima de la mesa, sin atosigar ni presionar, cuáles son las necesidades que se plantean en muchos corredores que hay aquí, porque hay obras que pueden ir más rápidas porque satisfacen necesidades de movilidad en algunos sitios y hay otras que pueden ir más lentas porque la movilidad no es tan exigible. Donde hay un tráfico de 60.000 vehículos al día, como puede ser en la costa granadina, indudablemente tendrá que ser prioritario frente a otros lugares donde la movilidad va a afectar a 3.000 vehículos y estemos haciendo una autovía. Lo que quiero decir es que, indudablemente, cuando hablamos con las empresas, y ahí tenemos que poner de acuerdo a muchas empresas, ponemos encima de la mesa las necesidades de tráfico y las necesidades que se plantean para finalizar una infraestructura; y a partir de ese momento tenemos que ver si la empresa es capaz, es posible, o se encuentra en disposición de llegar a un acuerdo respecto a cuándo tenemos que pagarle las actuaciones que tenemos que ejecutar.

Una situación como esta no la hemos vivido nunca, ni en este ni en ningún país, nunca, y para gestionar esta reprogramación que hemos hecho motivada por la situación económica y está decisión que ha adoptado el Gobierno se requiere una colaboración y una sintonía perfecta con las empresas, que son las que tienen que ejecutar las obras. Lo que les pido es que nos dejen trabajar con ellas y ustedes no se preocupen, que conocerán el final de todo ese proceso y verán cómo esas dudas e inquietudes que surgen en estos momentos quedarán resueltas, porque las empresas tienen tantas ganas como nosotros de acometer la obra pública, de financiarla, de ejecutarla y de que se ponga en servicio cuanto antes. Por ello, lo que tengamos que hacer en la autovía A-7 lo vamos a realizar pensando que es una prioridad y una necesidad urgente acometerla para solucionar los problemas que tenemos en esa autovía.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor secretario de Estado de Infraestructuras.

Se levanta la sesión, dándoles las gracias a todos los presentes por el esfuerzo que han hecho ayer y hoy en unas jornadas maratónicas, pero que creo que merecían la pena por los temas de los que hemos debatido.

Eran las doce y quince minutos del mediodía.

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**