

BOLETIN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

I LEGISLATURA

Serie D: INTERPELACIONES,
MOCIONES Y PROPOSICIONES
NO DE LEY

19 de diciembre de 1980

Núm. 529-I

INTERPELACION

Autopista del Huerna (Asturias).

Presentada por don Horacio Fernández Inguanzo.

PRESIDENCIA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

En cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 90 y 126 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES de la interpelación formulada por el Diputado don Horacio Fernández Inguanzo, del Grupo Parlamentario Comunista, relativa a autopista del Huerna (Asturias).

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de diciembre de 1980.—El Presidente del Congreso de los Diputados, **Landelino Lavilla Alsina**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en los artículos 125 y siguientes del vigente Reglamento provisional del Congreso de los Diputados, tengo el honor de presentar ante esa Mesa, en nombre del Grupo Parlamentario Comunista, la siguiente interpelación, relativa a la autopista del Huerna (Asturias).

Es notorio el estancamiento económico de Asturias. Esto no nace con la actual crisis. Es muy anterior. Durante más de un decenio se ve a Asturias descender en la clasificación de las provincias españolas según su renta per cápita. Se ha querido achacarlo a la recesión en la minería pero esto no es totalmente cierto. Las raíces son mucho más profundas. La mayoría de las zonas carboníferas europeas que sufrieron la disminución de la rentabilidad del carbón no sólo la han superado, sino que nunca la padecieron con la fuerza de Asturias. La razón es bien simple, y en ella coinciden todos los que han estudiado la economía asturiana: la falta de una industria transformadora que prolongue los ciclos de producción de la minería y la industria básica. Y la carencia de esta industria es debida, en gran medida, a las dificultades que tiene Asturias para acceder, en condiciones de competencia, a los grandes mercados nacionales.

Sin embargo, de las regiones periféricas de España, Asturias es la más próxima a Madrid, después de la valenciana, y está a una distancia que puede considerarse de influencia del gran triángulo formado por el País Vasco, Cataluña y Zara-

goza, que es donde se acumula la máxima actividad económica de España. Además, podría servir de puente entre este triángulo y Galicia. Pero la realidad es diferente. Los poco más de 300 kilómetros que hay a Bilbao se convierten en seis horas para un vehículo de turismo y bastantes más para uno de transporte. El mismo tiempo separa a Oviedo de La Coruña: hacia Madrid un puerto de motaña con grandes dificultades climatológicas y topográficas interfiere y dificulta el transporte. No es posible con estos tiempos de recorrido hacia los principales mercados del país que la industria asturiana resulte competitiva y, por tanto, atraer una industria que va a ver dificultado su transporte.

A este planteamiento, que ya era válido en los años 50 y 60, el MOPU pretende darle solución en lo que a carretera se refiere a través del Plan REDIA, plan que con muy escasa mayor inversión (un 25 por ciento, aproximadamente) hubiera permitido la creación de una Red de Autovías como la inglesa, solucionando el problema a muchos más años vista. Pero aún este plan de cortos vuelos fracasa en Asturias.

Hoy es imprescindible acometer un plan veraz y completo sobre las carreteras asturianas. Hay que sacar a Asturias de su abandono, y como primera medida es preciso que deje de ser la única región de España que no está unida a Madrid por un itinerario REDIA completando lo hecho con la transformación de Pajares. La solución del Huerna no es suficiente. La autopista es necesaria; pero a ninguna región española se ha pretendido darle esta única alternativa que puede gravar el precio del transporte haciendo no competitivos los productos asturianos. Una autopista rápida y cómoda que, lógicamente, por sus características de alta calidad, es gravada con el peaje, y otra vía normal por donde puede transitar el transporte sin gravamen alguno. El actual puerto de Pajares no reúne unas condiciones tolerables y debe ser sustituido por una carretera como los restantes itinerarios radiales de España.

Es cierto que el Estado cooperó en la autopista del Huerna con parte del presupuesto; pero esto no le exime de dar soluciones al puerto de Pajares sin peaje; y no le exime, no sólo porque Asturias necesita una salida sin peaje, sino también porque, si bien es cierto que el Gobierno no es responsable de lo que hayan hecho sus antecesores, sí lo es en cuanto a corregir los errores de éstos. Y hubo un error, cuando menos, en el Gobierno que eligió la solución del Huerna suprimiendo la de Pajares. Está comprobado que la solución Huerna no disminuye el riesgo global de nieve en relación con la variante de Pajares, expuesta por los ingenieros del MOPU. Los demás parámetros (radio mínimo, pendiente máxima, etc.) son iguales o mejor en la de Pajares. Si hubo un error, éste no deben pagarlo los asturianos, sino corregirlo el Gobierno continuador del que lo cometió.

Es evidente que el tráfico no va a ser suficiente para rentabilizar la autopista. Frente a este hecho indiscutible, de nada sirven las promesas de que, en caso de quiebra, el Estado rescataría la concesión. Si la autopista no es rentable para la empresa privada, tampoco lo es para el Estado. Además, ni siquiera se puede imputar nada a aquélla. Simplemente, las previsiones de tráfico han fallado. Es más, ni hace falta llegar a la quiebra, puesto que la empresa sólo responde del 20 por ciento de la inversión.

Lo más grave del tema es que se ha permitido a Autocala que adjudique las obras a Huarte, socio casi mayoritario de Aucalsa, con lo que se asientan las bases de unas ilegítimas ganancias, ganancias que van a repercutir en las tarifas y los déficits futuros. El argumento de que no es posible el fraude porque hay una inspección rigurosa de los técnicos del MOPU no es válida; los mencionados técnicos llevan simplemente la inspección técnica; pero no la dirección de las obras, que corresponde a Aucalsa, y la inspección técnica no entra en temas financieros, sino sólo en la calidad de la obra.

Cierto que no es responsable de esto el Gobierno, pero sí lo es de que sabiéndolo

no le ha puesto coto. De la misma manera que es responsable de los retrasos en la construcción, que por sí solos elevan el presupuesto inicial en más de cinco mil millones de pesetas al año. Las obras tenían que haber acabado el 17 de septiembre de 1979. Inexplicablemente han sido prorrogadas. Y la prórroga ha sido concedida el 18 de julio de 1980, con un año casi sobre la fecha de terminación. Este Grupo Parlamentario se pregunta si esta prórroga ha sido solicitada, al menos, en los plazos debidos; se pregunta asimismo sobre las causas que motivan una prórroga de tres años desde el plazo oficial, ya que una prórroga que supone tan enorme retraso precisa de una justificación que nosotros desconocemos.

De conformidad con cuanto antecede, el Grupo Parlamentario Comunista propone:

a) Una urgente reconversión de la carretera nacional 630 a su paso por el puerto de Pajares, dándole características REDIA.

b) Que sea abierta auditoría en orden a un exhaustivo conocimiento del proceso seguido en la autopista desde su origen a la situación actual, así como en relación a sus perspectivas.

Ya que, a pesar de las manifestaciones del señor Ministro de Obras Públicas asegurando que los créditos han venido siendo satisfechos y lo serán, al menos, para el año 1981, la Dirección de la Concesio-

naría continúa alegando como obstáculo fundamental para el ritmo de las obras la incertidumbre en la obtención de créditos, exigimos que el Gobierno salga al paso de esta información que confunde a la opinión pública. Asimismo, que responda a las siguientes cuestiones:

¿No es posible establecer ya cuál va a ser el montante total de las obras y la tarifa de peaje que, en consecuencia, será fijada?

¿Cuáles son las razones de las constantes variaciones que sufre el proyecto de ejecución de las obras?

¿Qué medidas piensa tomar el Gobierno para garantizar el cumplimiento de los plazos de realización de la autopista?

c) De acuerdo con el apartado anterior y con sus conclusiones, estudiar la necesidad de rescindir la concesión, haciéndose cargo el Estado de la misma, en evitación de situaciones que puedan dar lugar a fraudes.

d) La aceleración de las obras de la autopista, que se encuentran prácticamente paralizadas en la actualidad.

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de diciembre de 1980.—**Horacio Fernández Inguanzo**, Diputado por Asturias del Grupo Parlamentario Comunista.—**Jordi Solé Tura**, Vicepresidente del Grupo Parlamentario Comunista.

Suscripciones y venta de ejemplares:
SUCESORES DE RIVADENEYRA, S. A.
Cuesta de San Vicente, 36
Teléfono 247-23-00, Madrid (6)
Depósito legal: M. 12.588 - 1961
Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID