

BOLETIN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

I LEGISLATURA

Serie E: PREGUNTAS
CON RESPUESTA ORAL

28 de enero de 1980

Núm. 137-I

PREGUNTA

Autopista Asturias-Madrid.

Presentada por don Horacio Fernández Inguanzo.

PRESIDENCIA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

De acuerdo con lo establecido en el artículo 90 del Reglamento del Congreso de los Diputados se ordena la publicación de la pregunta que a continuación se inserta, formulada por el Diputado don Horacio Fernández Inguanzo, del Grupo Parlamentario Comunista, relativa a autopista Asturias-Madrid, y para la que se solicita contestación oral en el Pleno de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 15 de enero 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 el artículo 128 y siguientes del vigente Reglamento provisional del Congreso de los Diputados tengo el honor, en nombre del Grupo Parlamentario Comunista, de solicitar de esa Mesa la tramitación de la siguiente pregunta dirigida al Gobierno sobre la autopista Asturias-Madrid, deseando su respuesta oral ante el Pleno.

La situación periférica de Asturias se define por su alejamiento de los mercados

potenciales de su producción industrial. Ante este hecho, la actuación sobre la infraestructura del transporte, al objeto de acercar Asturias a los centros de mercado de sus productos, aparece como una condición previa al planteamiento de cualquier estrategia de su desarrollo.

En este sentido, la autopista Campomanes-León, de la que es concesionaria la sociedad Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, S. A. (ALICASA), ha comenzado a construirse, pero será explotada en régimen de peaje, lo que implica que parte del tráfico potencial de la nueva carretera se desviará hacia el actual puerto de Pajares para ahorrarse el pago de la tarifa correspondiente.

Aproximadamente en junio de 1976 se comenzaron las obras de acceso a túneles y base Sotiello, lo que abrió un cúmulo de esperanzas en torno a la superación de esa barrera natural que es Pajares. Y, a la vez, se interpretaron como la facilitación a la salida y entrada de productos de nuestra región asturiana. A pesar de la posición de los comunistas respecto a la política de autopistas del Gobierno, se aceptó esta forma de comunicación de nuestra región con el resto de las nacionalidades y regiones de España.

Resulta, sin embargo, que el trazado de

la autopista discurrirá a lo largo de unos 20 kilómetros, a una altitud superior a los 1.000 metros, en las zonas de Asturias y de la provincia de León, sometidas a las mayores precipitaciones de nieve y a un intenso régimen de heladas.

Hay elementos de juicio suficientes para pensar que, dada la estructura geológica de la zona y el régimen de precipitaciones de agua y nieve, el proyecto no reúne las condiciones técnicas requeridas para soportar tales eventualidades. En visita realizada personalmente se puede comprobar cómo parte de la obra ejecutada está en una situación de gran deterioro.

Nuestra sorpresa llega al colmo ante la lectura del "Boletín Oficial del Estado" de 29 de septiembre de 1979, en que se convoca concurso público para la construcción de las obras de la autopista Madrid-Asturias, tramo Campomanes-León, trozos I, II, III, IV y V. Según información que obra en nuestro poder, creemos poder asegurar que en el trozo I ya se ha ejecutado alrededor del 30 por ciento de las obras de explanación y el 50 por ciento de pequeñas obras de fábrica. En los trozos II y III hay realizado aproximadamente el 30 por ciento del total de volumen de la obra. Y en los trozos IV y V están prácticamente acabados, a excepción del concepto firmes.

Ante las anteriores consideraciones y las circunstancias reseñadas nos dirigimos al Gobierno demandando respuesta a las siguientes preguntas:

1. La convocatoria del concurso público para la construcción de las obras "autopista Madrid-Asturias, tramo Campomanes-León, trozos I, II, III, IV y V", aparecida en el "Boletín Oficial del Estado" número 234, de 29 de septiembre de 1979, página 22773, firmada por el Director General de Carreteras, ¿se refiere a obras realmente diferentes de las ya realizadas en parte en el tramo y trozos citados? ¿Cuáles serían exactamente las obras sacadas a concurso y en qué se diferencian de las ya realizadas?

2. En el caso de que haya coincidencia, como sostenemos, entre las obras ya ejecutadas y las sacadas a concurso en el "Boletín Oficial del Estado" citado, ¿cuál fue el procedimiento seguido para adjudicar la ejecución? ¿En qué normativa legal se basó el procedimiento y la adjudicación? ¿Qué empresa constructora resultó beneficiaria de la adjudicación supuesta anormal?

3. Dado que diferentes expertos han señalado la posibilidad de obtención de beneficios abusivos por parte de las empresas constructoras de las autopistas de peaje, ¿qué empresa resultó adjudicataria del concurso? ¿Qué relaciones existen entre la concesionaria AUCALSA y la empresa a que se adjudicara la realización y ejecución de las obras sacadas a concurso? ¿Tiene participación la empresa adjudicataria en el capital social de AUCALSA? Caso de que la respuesta a la interrogante anterior fuera afirmativa, ¿en qué proporción?

4. ¿Por qué razón el tramo Campomanes-León de la autopista Madrid-Asturias está previsto que se explote en régimen de peaje, dando lugar a que la fuerte inversión realizada quede infrutilizada, al desviarse previsiblemente parte del tráfico potencial hacia el puerto de Pajares? ¿Por qué no se optó por mejorar la actual carretera nacional 630, completándola con la perforación de un túnel bajo el puerto de Pajares, con lo cual se evitarían los desequilibrios ecológicos y otros inconvenientes generados por las autopistas?

5. ¿Reúne el proyecto las garantías técnicas precisas para un tramo sometido a frecuentes precipitaciones de agua y nieve y a abundantes e intensas heladas?

6. Por último, y a modo de resumen sobre los problemas fundamentales planteados, ¿cuál es la política del Gobierno sobre las autopistas de peaje?

Palacio de las Cortes, 10 de enero de 1980.—Horacio Fernández Inguanzo.—El portavoz, Jordi Solé Tura.