



CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Sesiones informativas de Comisiones

Acta taquigráfica de la sesión celebrada por la

COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

el jueves, 20 de octubre de 1983, con asistencia del señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Campo Sainz de Rozas) para informar sobre el Plan de Carreteras

Se abre la sesión a las once y quince minutos de la mañana.

El señor PRESIDENTE (Triginer Fernández): Vamos a iniciar la sesión que, como ustedes saben, se refiere a la comparecencia, a petición propia, del excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, para informar sobre el plan de carreteras. Al ser un asunto puntual, los trámites parlamentarios consiguientes se llevarán a cabo de acuerdo con el artículo 203.

Sin más preámbulo, señores Diputados, voy a conceder la palabra al señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo.

El señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS URBANISMO (Campo Sainz de Rozas): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, en mi anterior intervención del mes de febrero en esta Cámara insinué la necesidad de elaborar y presentar, en su momento, un plan de carreteras que supusiese la superación de una serie de actuaciones dispersas y la realización de una serie de actuaciones sectoriales lo suficientemente coordinadas dentro del área de las carreteras que permitiese, por un lado, dentro de los servicios del propio Ministerio, hacer una programación coherente a largo plazo, que es un instrumento básico de cualquier mejora de gestión, y, por otro lado, permitiese, de cara al país, de cara a esta Cámara, un conocimiento explícito y exacto de cuáles son los criterios y los propósitos que guían la política del Gobierno y, en concreto, de mi Ministerio en el sector de las carreteras.

En aquel momento dije que, antes de que terminase el año 1983, se presentaría un avance del Plan de Carreteras y que posteriormente, a lo largo de 1984 se elaboraría un Plan General de Carreteras, en colaboración con las Comunidades Autónomas.

Pues bien, en estos momentos tengo la satisfacción de encontrarme aquí para presentarles el trabajo que hemos realizado en estos meses y el resultado del avance del Plan de Carreteras. El Plan se denomina en estos momentos un avance, porque creo y estimo que un plan coherente debe ser un plan que comprenda no solamente aquellas carreteras que son competencia, a partir del 1.º de enero de 1984, de la Administración central, sino la totalidad de carreteras de Administración central y de Comunidades Autónomas. No obstante, es obvio, que por razones de prioridad y de urgencia es posible, deseable y necesario que el Estado, que la Administración central, que el Gobierno elabore su propio plan. De alguna forma, este es el plan que responde al conjunto de las actuaciones previstas en los próximos años, por parte del Gobierno, en la red de carreteras que es de su competencia;

actuaciones que tienen que ser complementadas y coordinadas —que resaltaré a lo largo de mi exposición— con los planes de carreteras que cada Comunidad, dentro de su competencia, vaya desarrollando a lo largo de los próximos años.

Antes de entrar en el propio contenido del Plan, creo que conviene situarlo en un contexto histórico. Este es el VI Plan de Carreteras que se realiza en España desde 1860. El último plan conjunto y global de las carreteras se realizó siendo Ministro el señor Vigón, en 1961, y desde entonces no se ha redactado ningún plan, avance ni programa que contemple, como se hace en este avance, el conjunto de las carreteras estatales.

La Ley de Carreteras de 1974 cifraba en dos años el plazo máximo de realización del Plan Nacional de Carreteras, y han pasado ocho sin que se remitiese al Parlamento ni hubiese ninguna exposición de plan alguno. Si no es nueva, obviamente, la expresión y el deseo de cualificar las carreteras, sí creo que es nuevo y representa un primer electivo cambio el que se cumplan los plazos anunciados, y que se ofrezca un documento en que se superen anteriores programas fragmentarios, como es el de autopistas, el REDIA y el de itinerarios asfálticos, en un plan conjunto que comprenda la totalidad de la red del Estado.

La red española de las vías públicas tiene 317.000 kilómetros. Antes de iniciar el proceso autonómico, la red a cargo de la Dirección General de Carreteras era de 81.171 kilómetros, siendo el resto carreteras de titularidad de otros órganos de la Administración: Iryda, Icona, etcétera.

En el momento de la toma de posesión del actual Gobierno se había realizado ya la transferencia en materia de carreteras a las Comunidades Autónomas catalana, vasca y gallega. A la entrada del nuevo Gobierno se ha planteado una revisión conjunta, por parte de la Administración central y los representantes de las Comunidades Autónomas, de los criterios utilizados en las transferencias anteriores. Como consecuencia de ello, está prácticamente terminada la fase de realización del conjunto de las transferencias, de acuerdo con los siguientes criterios.

En primer lugar, la red de trazado persigue los itinerarios de tráfico internacional, así como los accesos a puertos y aeropuertos de interés general; segundo, la comunicación de las poblaciones y centros de actividad económica más importantes; un tercer criterio es que se constituya una malla homogénea sobre el territorio español, que se reparta de forma equilibrada entre las distintas Comunidades; por último, evitar una estructura marcadamente radial, estableciendo ejes norte-sur, este-oeste,

que puedan ser en parte alternativos a los ejes que actualmente soportan la mayor intensidad de tráfico.

Sobre la base de estos criterios previamente acordados, se concretaron las carreteras que en cada caso deberían de transferirse. En este momento existe acuerdo sobre la red de interés general a cargo del Estado en todas las Comunidades Autónomas, salvo algún problema puntual en el caso de Andalucía; y es la red que posteriormente veremos señalada en los mapas que tendré ocasión de mostrarles.

Cuando al final del presente año se ultimen las transferencias, la red del Estado tendrá unos 20.600 kilómetros, lo que viene a suponer, aproximadamente, un 25 por ciento de la primitiva red estatal, de los 81.000 que he mencionado anteriormente. Si desde el punto de vista de la longitud esta red es pequeña, téngase en cuenta que la red comprende los principales itinerarios, de tal forma que el tráfico que en la actualidad transcurre y transcurrirá en los próximos años sobre la red, que es competencia del Estado, supera en un 60 por ciento la totalidad del tráfico de la red general.

Apuntábamos al comienzo de esta intervención que la mera voluntad de dotar de coherencia a las actuaciones en carretera y de aumentar la transparencia, el rigor y control de la gestión, hacía conveniente y necesario un Plan General de Carreteras. Hay que añadir que la configuración de España, como un Estado de Autonomías, hace aún más necesaria la existencia de este plan. En efecto, aunque los titulares sean en la actualidad diversos, todas las carreteras siguen formando, desde un punto de vista funcional, una única red, con lo cual es preciso asegurar la continuidad y conexión de sus elementos.

Por otra parte, la estructuración autonómica del Estado, en lo relativo a carreteras, permite una actuación coherente y coordinada entre el Estado y las Comunidades Autónomas, con lo que se obtendrá una mejor utilización de los recursos disponibles. Como es obvio, esa coherencia y coordinación no es posible alcanzarlas sin planes a medio plazo que comprometan a la Administración central y a las Autonomías. Por ello, el Ministerio ofrece ahora, como decimos, a su consideración el avance del Plan General de Carreteras, y quiero manifestar mi disposición y la del Ministerio a colaborar con las Comunidades Autónomas en todo lo que pueda facilitarles la tarea de redactar sus propios planes.

La propuesta de avance de la red estatal es fruto de un análisis y pretende dar respuesta a problemas que la situación actual plantea. La comprensión de esta respuesta requiere detenerse en problemas y necesidades que provocan la situación actual. Para ser breve, los puntos básicos son los siguientes: una indudable necesidad de mejora en el conjunto de la red; un aumento correlativo de las inversiones en carretera; el crecimiento del tráfico y problemas puntuales detectados.

Si se tiene en cuenta la densidad de población, la distribución de ésta en el territorio y el grado de desarrollo económico del país, cabe afirmar que, en general, los problemas de las carreteras españolas están más relacio-

nados con la calidad y el estado de la red que con la cantidad o extensión de la misma. Creemos que más que nuevos kilómetros de carretera hacen falta mejores carreteras. De los, aproximadamente, 20.600 kilómetros de carreteras estatales hay unos 2.000, de autopistas; 5.500, de itinerarios acondicionados, cuya calidad en lo tocante a trazado y firme es comparable a cualquier carretera equivalente de otros países europeos, y el resto de la red, que suma 13.100 kilómetros, tiene, por el contrario, unas características generalmente insuficientes: anchura exigua, trazado inadecuado y firmes irregulares y mal conservados.

Pero no sólo hay que actuar sobre estos 13.000 kilómetros de características deficientes. Una parte apreciable de los 5.500 kilómetros, anteriormente mencionados, de itinerarios ya acondicionados sufre en la actualidad problemas de congestión. Y, finalmente, muchos itinerarios tienen problemas de continuidad en núcleos urbanos, con perjuicio, tanto de éstos como del tráfico.

Por mejor carretera tampoco ha de entenderse sólo aquella que ofrezca más holgura y más seguridad para los vehículos, factores a los que en los Presupuestos hay que atender de forma prioritaria. Ni la carretera, ni sus efectos positivos y negativos se acaban en la cuneta. Mejorar las carreteras es también crear estacionamientos para vehículos con mercancías peligrosas o reservar bandas para que los peatones puedan transitar sin invadir la calzada allí donde no tengan más remedio que circular por carreteras del Estado. Mejorar las carreteras es, asimismo, cuidar la inserción de las mismas en el territorio, evitando conflictos con paisajes de interés natural, con zonas densamente pobladas o con monumentos histórico-artísticos. En suma, mejorar las carreteras es conseguir, de manera simultánea, que sirvan mejor al tráfico y se integren más armónicamente en el territorio por ellas atravesado.

Pero ello obviamente requiere inversiones. Es cierto que, al socaire del despegue económico del país, durante los años sesenta y principios del setenta, se produjo un gran aumento en la inversión de carreteras. En pesetas constantes, la inversión pública en 1973 era del orden de ocho veces la de 1962. Con la crisis económica y la transición política se produjo, en la segunda mitad de los años setenta, un fuerte descenso de la inversión del Estado en carreteras. En 1980 y en pesetas constantes, dicha inversión era, aproximadamente, la mitad que en 1973. A causa de este bajón, no sólo disminuyó el ritmo de construcción de nuevas obras, sino que la red existente se deterioró por falta de la debida conservación. Aunque a partir de 1981 han aumentado notablemente las partidas destinadas a conservación, el hecho de haberla descuidado durante unos años planteó la necesidad de proceder a un refuerzo casi generalizado de la red. El programa de reposición y conservación del presente avance se propone seguir atendiendo esta necesidad.

Si bien, en 1983 la inversión pública en carreteras es comparable a la de la primera mitad de los años setenta, es propósito del Ministerio seguir aumentándola en los años próximos a razón de un 10 por ciento en términos

anuales, y concretamente en este próximo año 1984 el incremento en términos reales es del orden del 8 por ciento.

Creemos que la posibilidad de dotar al país de las carreteras que necesita no solamente viene dada por el aumento de la inversión de los años venideros. Los años sesenta y primeros de los setenta fueron años de vertiginoso crecimiento del parque móvil y del tráfico, resultando difícil atender sus necesidades por importantes que fueran los recursos destinados a ellos. Desde hace años, el parque y el tráfico crecen más lentamente, y si, como parece probable, esta moderación en el crecimiento del tráfico se mantiene, un continuado esfuerzo inversor es indudable que podrá adecuar por fin las carreteras al tráfico y al territorio atravesado por ellas.

Aunque el número de turistas por mil habitantes ha experimentado un enorme aumento, pasando del 9,6, en 1960, a 211, en 1981, la motorización en España es apreciablemente menor que en otros países europeos, y seguirá creciendo, si bien, a un ritmo más lento que en las dos décadas anteriores. Al seguir aumentando el parque, aumentará también el tráfico, pero puede que esto —y es probable que ocurra— a un ritmo menor incluso que el de aquél. Así, por ejemplo, en los últimos cinco años, las autopistas registran en su conjunto una clara estabilización del tráfico, que en algunos casos particulares incluso se traduce en una leve disminución. En las restantes carreteras, el fenómeno es menos acusado, pero también patente.

Huelga decir que la causa de que el tráfico aumente poco, pese a que el parque de automóviles sigue creciendo, radica en un uso más selectivo del parque que recorre un menor kilometraje anual, debido a la crisis del petróleo, al coste de los combustibles, que inciden de una forma permanente en la utilización del automóvil.

Respecto a esta temporal y relativa estabilización del tráfico, es previsible que incluso cuando se produzca una reactivación económica se produzca un ligero, solamente un ligero, crecimiento del mismo.

En primer lugar y a corto plazo, por exclusivas razones del tráfico, no resulta tan necesaria, como antes, la creación de grandes infraestructuras, aunque pueda serlo por otras razones relativas a accesibilidad y equilibrio regional.

De los cuatro programas de que consta este avance, dos persiguen básicamente la creación de nuevas infraestructuras, el de autovías y el de actuaciones en el medio urbano. Y los otros dos atienden al acondicionamiento y conservación de los existentes, siendo bastante mayor el volumen de recursos destinados a estos dos últimos programas que los de creación de infraestructura.

En segundo lugar y en estrecha conexión con lo anterior, tengo que señalar que estos crecimientos más lentos del tráfico brindan una ocasión histórica para recuperar el terreno perdido y dotar de las condiciones debidas al conjunto de la red.

Los previsible efectos económicos y sociales de la inversión de más de 700.000 millones de pesetas en carreteras en los próximos ocho años se hallan en estrecha

relación con la importancia que la carretera tiene en España, que es extraordinaria, tanto en lo tocante al tráfico, como bajo el punto de vista del empleo.

En 1981 se realizó por carretera el 89 por ciento del transporte interior de personas y el 87 por ciento del total del tráfico terrestre de mercancías. La carretera es, pues, en la actualidad, el sistema de transporte básico del país, tanto en viajeros como en mercancías, y todo lo que en beneficio de ella se haga es obvio que redundará de una forma fundamental en el conjunto del sistema de transporte del país.

Por otra parte, más de un millón de empleos dependen de la carretera en mayor o en menor grado. Más de 600.000 españoles trabajan diariamente en el transporte por carretera, y medio millón más trabaja en la industria de automoción, industrias auxiliares, tareas de vigilancia, construcción de carreteras, autoescuelas, talleres, etcétera.

El beneficio económico que se puede producir por una disminución del coste del transporte y del coste de los accidentes es fácilmente cuantificable en una cifra superior a la inversión propuesta.

Los principales problemas de la red y las condiciones exigibles a la red estatal de carreteras pueden ponerse de manifiesto en una escueta enumeración.

Aproximadamente un 60 por ciento de los kilómetros de la red carecen de las características geométricas o de firme exigibles a una red que, como la estatal, debe ser vertebradora del país. A causa de las insuficiencias de esta porción de la red, tan importante en extensión, el tráfico se ha concentrado más en los escasos itinerarios acondicionados, abandonando otros que podían haber colaborado a un mayor equilibrio entre las regiones. En conexión con lo anterior y sobre todo por la concentración de la población en determinadas zonas del territorio, existen problemas de congestión. En la actualidad, hay más de 1.500 kilómetros de carretera de dos carriles que presentan problemas de congestión, cuya resolución exige ampliar la capacidad de la vía.

También merecen destacarse los problemas de falta de continuidad de los itinerarios de carretera en los núcleos de población. Los vehículos que realizan recorridos interurbanos siguen atravesando gran número de nuestras poblaciones por calles y vías claramente inadecuadas para este tipo de tráfico. Si las consecuencias para el automovilista en pérdida de tiempo y comodidad son importantes, no lo son menos para los habitantes del núcleo atravesado que sufre la intrusión de un tráfico que crea barreras, aumenta las posibilidades de accidentes y hace inhóspitas por el ruido viviendas y calles. En total, se han detectado problemas en más de 300 travesías de núcleos urbanos en el conjunto de la red estatal.

Aunque el número de muertos en accidentes de circulación ha disminuido desde 1978 y el de heridos lo haga igualmente desde 1979, la importancia de uno y otro convierten a los accidentes en uno de los problemas permanentes de las carreteras. En 1982, el total de muertos en las carreteras de la red del Estado ascendió a 3.717, y el de heridos a 56.972.

Señalemos por último que la red tiene una estructura fuertemente desequilibrada, tanto en la concentración de autopistas en el norte y noroeste de la Península como por el hecho de que las carreteras convencionales que están acondicionadas adecuadamente son radiales.

Una gran parte de los itinerarios con origen en el noroeste, este y sur pasan por Madrid, por no existir auténticos ejes de vertebración. Y ese desequilibrio se refleja también en la desigual accesibilidad de los distintos territorios peninsulares.

Desde el punto de vista territorial, los máximos de accesibilidad se presentan en la costa catalana y en el valle del Ebro, mientras que los mínimos, dejando a un lado ciertas zonas montañosas, se registran en Andalucía.

Como puede observarse, buena parte de los problemas mencionados son reflejo de importantes desequilibrios territoriales y origen de apreciables costes sociales. De ahí que el Plan General de Carreteras deba contemplar no sólo la satisfacción de la demanda de tráfico, sino también deba considerar, en coordinación con las Administraciones afectadas, las consecuencias territoriales que acarrear tanto la permanencia de la situación actual como la creación y modificación de la infraestructura de carreteras.

De acuerdo con lo anterior, los objetivos del plan se agrupan en tres grandes temas: tráfico, territorio y economía.

Adecuar el nivel de servicio de la red a la demanda de transportes, mejorar la seguridad vial y homogeneizar las condiciones de circulación en itinerarios completos son objetivos prioritarios cuya realización permitirá dotar a la Nación de las carreteras necesarias, de acuerdo con la situación económica general y con una normativa técnica adecuada.

Hacer más fluidas las comunicaciones entre las diferentes regiones, mejorando los principales itinerarios de larga distancia, incrementando la accesibilidad a las zonas más desfavorecidas, constituye un objetivo básico en cuanto que su consecución contribuirá a un mayor equilibrio territorial y social.

Incrementar la eficacia y agilidad de la Administración de carretera, prestar especial atención a la conservación y modernización de la red existente, potenciando la integración de las carreteras en el medio natural y social, rehabilitando el patrimonio infraestructural histórico, configuran el tercer paquete de objetivos preferentes cuya finalidad es optimizar la gestión de la planificación de la red de carreteras.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, el avance de estructura, como ya he mencionado anteriormente, en cuatro programas: un programa de autovías, un programa de acondicionamientos de la red, un programa de reposición y un programa de actuaciones a medio plazo.

El programa de autovías persigue básicamente los siguientes objetivos: acortar los desequilibrios regionales en las dotaciones de grandes infraestructuras viarias; completar, a la vista de las autopistas y autovías existentes, la red estatal de alta capacidad; disminuir los tiempos recorridos aumentando a la par la seguridad, te-

niendo en cuenta que la construcción de autovías puede disminuir entre el orden de un 33 por ciento el índice de peligrosidad respecto a las carreteras actualmente existentes; y, por último, aprovechar al máximo las carreteras existentes con objeto de reducir los costos de construcción de la autovía.

Las autovías previstas suman un total de 2.359 kilómetros. Para que se hagan ustedes una idea del orden de la magnitud, piensen que en estos momentos los kilómetros de autopista existentes son unos mil setecientos y pico, y de autovías hay como unos 300 kilómetros más. Aproximadamente, el programa prevé aumentar en un 135 por ciento la actual longitud de carreteras desdobladas. Las autovías previstas son: Madrid-Zaragoza; Madrid-Levante; Madrid-Sevilla; Madrid-Badajoz-Portugal; Adanero-Tordesillas-Benavente; Burgos-Valladolid-Tordesillas. Junto a ellas, otras autovías que se sitúan en prolongación de autopistas son: la autovía de Alicante-Murcia-Puerto Lumbreras; Murcia-Cartagena; Campomanes-Oviedo y el paso por breve tramo de autovía de Tuy a la frontera portuguesa. Por último, se prevén autovías en determinados tramos especialmente congestionados, como es el de Málaga-Algeciras y de Santander-Torrelavega. La totalidad de recursos que se destinan a este programa es de 235.000 millones.

El programa de acondicionamiento de la red —que es el segundo programa— actúa sobre casi 7.000 kilómetros de carretera de dos carriles. Persigue modernizar los principales itinerarios de larga distancia no incluidos en el programa de autovías, dotándoles de condiciones uniformes de servicio y condiciones de geometría. Estas últimas serán las que se estimen adecuadas técnicamente en función de las peculiaridades de la demanda y de las características topográficas del terreno, pero, en cualquier caso, quedan garantizados unos valores mínimos: sección transversal de siete metros de calzada y nueve de plataforma.

El programa de acondicionamiento incluye una amplia gama de actuaciones: 5.628 kilómetros en los que se mejora el trazado de largos tramos y se regulariza la sección transversal; 1.300 kilómetros de acondicionamiento, puntuales fundamentalmente; se refiere a itinerarios ya acondicionados, pero en los que hay que realizar determinadas obras, como es la supresión de alguna travesía, creación de vías lentas, etcétera; y realización de más de 200 variantes en otros tantos núcleos con menos de 50.000 habitantes atravesados actualmente por las carreteras incluidas en este programa. Las actuaciones de acondicionamiento se estima que pueden reducir el índice de peligrosidad del orden de un 15 por ciento en relación con la red. A este programa se destinan 301.000 millones de pesetas.

El tercer programa es el de reposición y conservación. La finalidad del programa de reposición y conservación es que el conjunto de la red estatal de carreteras alcance y mantenga las debidas condiciones de capacidad estructural y acabado geométrico de su plataforma y de señalización. En este programa se presta especial atención a todos los itinerarios no incluidos en los programas ante-

riores. En ellos no se excluyen tampoco acondicionamientos urgentes durante el período. Y, como es lógico, también se contempla la pavimentación periódica y la conservación de los itinerarios ya acondicionados.

Mención aparte merece el conjunto de actuaciones especialmente concebidas para disminuir el número de accidentes en intersecciones y tramos más peligrosos, entre los que cabe destacar la supresión de más de 80 pasos a nivel. El coste del programa es de 120.000 millones, de los cuales se destinan a mejora y pavimentación 60.000 millones; conservación ordinaria, 40.000 millones; mejora de la seguridad vial, 12.000 millones, y señalización, 8.000 millones.

Por último, el cuarto programa es el programa de actuaciones en el medio urbano. En el medio urbano el máximo interés del Ministerio es racionalizar las actuaciones, teniendo presente que la resolución de los problemas de viario y transporte urbano es cometido fundamentalmente municipal. De ahí que en el presente programa la intervención estatal en zonas urbanas se concentre en lo necesario para garantizar la continuidad de los itinerarios estatales y facilitar el acceso a las principales ciudades, puertos y aeropuertos de interés general. Al programa se le destinan 79.000 millones; hay 44 actuaciones de continuidad de la red, 26 de acceso a ciudades y 18 de accesos a puertos y aeropuertos.

En síntesis, en el conjunto de los cuatro programas se presenta una inversión de 736.000 millones, cuya financiación está prevista con la anualidad de 55.000 millones para el año 1984, ya consignados en los Presupuestos enviados a las Cortes, y con un crecimiento anual, en términos reales, del 10 por ciento.

La actuación inicial de la red, en términos comparativos, para que se hagan una idea, es: autopistas, 1.955 kilómetros; autovías, 338; carreteras con una plataforma superior a 9 metros, 8.848, y carreteras con una plataforma inferior a 9 metros, 9.528 kilómetros. La situación final quedaría en los mismos kilómetros de autopistas, en autovías de 338 se pasaría a 2.697; de carreteras con una plataforma superior a 9 metros, de 8.848 se pasaría a 12.180 (aparentemente la diferencia es de unos 4.000, pero en realidad es de 6.000 porque hay que tener en cuenta que 2.000 son de carreteras ya acondicionadas que pasan a autovías y la actuación es, por tanto, mayor). Por diferencia, el resto de las carreteras, las que esperan acondicionarse, con una plataforma inferior a 9 metros, que en la actualidad son 9.528 kilómetros, quedarían en 3.835 kilómetros.

Ahora, si me permiten ustedes, creo que tendrían una visión más precisa explicando este tema sobre unos mapas. *(El señor Ministro se dirige hacia una colección de mapas de carretera de gran tamaño y desde allí va explicándolos.)*

Mapa número 1. Una vez terminado el proceso de transferencias, es decir, al 1.º de enero de 1984, ésta es la red de competencia del Estado. Estos son los veinte mil y pico kilómetros a que hacía mención anteriormente.

Mapa número 2. La situación actual de la red es la siguiente: en negro —yo no sé si lo verán ustedes sufi-

cientemente, se están distribuyendo unas mapas para que tengan un seguimiento más rápido— están dibujadas las carreteras restauradas, que son las autopistas o las autovías; en rojo y en amarillo —luego explicaré la diferencia— están aquellas carreteras que inciden en una calzada única y con una plataforma igual o superior a los nueve metros, a que se hacía mención antes. En rojo están aquéllas acondicionadas y sobre las que no es necesario actuar con una intervención normal; y en amarillo están aquéllas que, aunque están acondicionadas, necesitan arreglos de vías lentas, etcétera, de forma complementaria. Por último, en verde está la red de carreteras que tiene una plataforma inferior a los nueve metros de anchura.

Mapa número 3. Aquí hay un mapa en el que está señalado el tráfico en 1982, los distintos tipos de tráfico de la totalidad de la red. En rojo están aquellas partes de itinerario con un tráfico superior a 20.000 vehículos; en azul, de 15.000 a 20.000; en verde, de 10.000 a 15.000; en amarillo, de 5.000 a 10.000; en naranja, de 2.000 a 5.000, y en negro, inferiores a 2.000.

Mapa número 4. Este mapa corresponde al programa de autovías. Aquí se han señalado las autovías a nivel de los grandes corredores, porque aunque en su mayor parte está previsto que la autovía transcurra por los itinerarios actualmente existentes, la idea es aprovechar en el mayor grado que sea posible la actual carretera para que sirva como una de las calzadas de la autovía. Esto no quiere decir que necesariamente haya que utilizar la totalidad; puede ocurrir que en determinados tramos, por condiciones diversas, no se utilice. Estoy pensando, por ejemplo, en la autovía Alicante-Murcia, en la que, por las condiciones en que está trazada la actual carretera, que atraviesa poblaciones casi por la vía urbana, en zonas muy pobladas, no es posible realizar ningún tipo de vía rápida, de tráfico fluido, aprovechando la actual carretera, y es necesario que la autovía se realice de nueva planta en su totalidad. Pero la idea general es aprovechar en lo posible lo existente, aunque necesariamente no va a ser así.

Como verán ustedes, aquí está señalada la de Madrid-Zaragoza; la de Levante, que da servicio a todo Levante, bifurcándose a partir de la altura de Almansa una línea hacia Valencia, otra hacia Alicante, que empalmaría con la continuación de la autovía de Alicante a Murcia que, a su vez, continúa por Puerto Lumbreras en una segunda fase (están señaladas en primera y en segunda fase; en rojo, la primera fase, y en amarillo, la segunda fase), y con Cartagena-Murcia. Madrid-Sevilla creo que no necesita mayor explicación. Madrid-Portugal, Badajoz-Portugal: aquí quiero hacer alguna aclaración. De todas las autovías que hay aquí, en función del tráfico la menos necesaria es ésta. Lo que pasa es que hay dos tipos de razones, que ya las he explicado a la hora de exponer el programa y las razones u objetivos que cumplía cada programa: una razón es la satisfacción de las necesidades de tráfico; otra, el programa de ordenación del territorio y comunicaciones internacionales. Creo yo que por estas dos razones ampliamente se justifica esta autovía.

Aquí está la autovía Burgos-Valladolid-Tordesillas y luego la de Adanero-Tordesillas-Benavente. Esta autovía da un servicio: mejora la totalidad del servicio a nivel de comunicación con el resto de la Península, tanto de Galicia, como de Asturias, como de Cantabria, porque en el Plan está previsto que la salida de Cantabria, una carretera acondicionada de primer orden, sea la salida por Reinosa, Aguilar de Campoo, Sorno, Palencia, que sería la salida básica, sustituyendo a la actual salida del Escudo.

No sé si me habré dejado alguna, pero luego ustedes tendrán ocasión de preguntarme todas las dudas que se les planteen.

Mapa número 5. El programa de acondicionamientos es un programa que visto así parece un «puzzle», y lo es, pero responde al «puzzle» anterior, que es la actual situación de las carreteras. Lo que se pretende con este programa es actuar en itinerarios completos; de una forma ordenada, pero en itinerarios completos, por lo cual hay que actuar sobre partes de itinerarios. Si ustedes analizan el plano segundo (*Vuelve al mapa número 2.*), se darán cuenta de que hay situaciones inexplicables, diría yo. Por ejemplo, en el caso del tramo Jerez-Sevilla-Antequera, de estos dos itinerarios, que son el de Jerez y el de Sevilla, el que tiene más tráfico y más importancia es el de Sevilla-Antequera; no obstante, está más acondicionado, aunque solamente lo está en parte, el itinerario de Jerez-Antequera que el de Sevilla-Antequera. Esta es una razón más para hacer un plan que priorice de alguna forma las necesidades o las urgencias. (*Vuelve al mapa número 5.*) Lo mismo se podría decir de otros tramos, como la «ruta de la plata», en la que está hecho un tramo. Todo ello hace que, al actuar de forma complementaria para cerrar itinerarios, parezca también un «puzzle», pero es el «puzzle» que se debe juntar con el primero para obtener el resultado final de la red, que es éste.

Mapa número 6. Este es el tercer programa, de reposición y conservación. Es un programa mixto; por un lado, se actúa sobre la parte secundaria de la red, fundamentalmente a través de una mejora total; no de una renovación o conservación, sino cambiando el firme, limitando claramente los arcnos, poniendo un firme de buena calidad. Pero las características geométricas de la red prácticamente se mantienen. ¿Por qué? Porque nosotros, dada la limitación de recursos que tenemos, entre un criterio de mejorar las características geométricas, manteniendo una mala pavimentación, por tanto, con los costes de seguridad y los costes económicos que ello implica, o el criterio de mejorar la pavimentación, tener una buena señalización, aunque las condiciones geométricas no mejoren sustancialmente, hemos optado por esta segunda solución.

Junto con este trabajo de refuerzo indudable, también están las actuaciones de conservación de la red que actualmente es válida.

Mapa número 7. Este es el programa de actuaciones en el medio urbano. Aquí están señalados los puntos de continuidad de la red básica, accesos a ciudades, accesos a puertos y accesos a aeropuertos.

Mapa número 8. Este es el conjunto de actuaciones, que es la suma de los mapas anteriores, tanto de autovías como de acondicionamiento, como de la parte de refuerzo, cuyo resultado, con la red actualmente existente, es este (mapa número 9), que es la red final que se tendrá cuando se acabe el período de ocho años, que será cuando se termine el Plan de Carreteras. Entre autopistas y autovías comprende cuatro mil y pico kilómetros, entre los cuales hay 1.900 de autopistas y 2.200 de autovías; comprende doce mil y pico kilómetros de carreteras acondicionadas, que son todas las rojas, y comprende los tres mil y pico kilómetros de las carreteras con buena pavimentación, con buena calidad, aunque las condiciones de trazado, obviamente, son inferiores a las que están trazadas en rojo. En cualquier caso permiten, por lo menos, una conducción relativamente cómoda y segura.

Este es en líneas generales el avance del Plan.

El señor PRESIDENTE: Terminada la intervención del señor Ministro, se abre un turno de intervenciones.

El señor SISO CRUELLAS: De acuerdo con el Reglamento, se tiene que dar un descanso para ver el tema y poder formular preguntas.

El señor PRESIDENTE: De acuerdo, si se solicita este descanso, procedemos a un descanso de diez minutos.

Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE: Vamos a reanudar la sesión, y de acuerdo con el artículo 203, vamos a abrir la posibilidad de que cada uno de los Grupos Parlamentarios pueda intervenir por espacio de diez minutos para fijar posiciones y formular preguntas u observaciones a las que, posteriormente, podrá contestar el señor Ministro.

¿Qué Grupos Parlamentarios van a hacer uso de la palabra? (*Pausa.*)

Tiene la palabra, por el Grupo Mixto, el señor Fernández Inguanzo.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Muchas gracias, señor Ministro, por la información que nos ha dado, máxime cuando ella se realiza precisamente por iniciativa propia. Creo que unos de los aspectos positivos de su exposición, dentro del conjunto de la buena información, es la concreción que usted ha tenido y, por tanto, la rapidez.

No obstante, yo quisiera que me precisase algunos aspectos relativos a criterios. Por ejemplo, usted habla de corregir actuaciones dispersas. Efectivamente, es una necesidad, sobre todo, cuando hay que aprovechar al máximo los recursos, tanto explotando como desarrollando los que están ahora en marcha. Pero en ese tema, para tener una visión más clara de lo que vamos a conseguir, de lo que significa este Plan, yo creo que, aunque muy someramente, sería interesante saber qué es lo que había, qué planes existían y, sobre todo, y particularmente, en cuánto tiempo se va a desarrollar todo ese plan que

usted ha expuesto, y si esos 700.000 millones de pesetas es dinero de cada año o se trata de dinero constante.

Quisiera fijar la atención en un aspecto de criterio. Usted nos habla, por ejemplo, de la política global. Supongo que se referirá al encaje de este plan dentro de la política global del Gobierno en materia de comunicaciones, de transportes terrestres. Respecto a eso, a mí se me ocurre una pregunta. No cabe duda de que, a través de la inversión que ese Plan representa, existe una preponderancia, a mi criterio, de las carreteras sobre otras infraestructuras, y concretamente, me parece a mí, contra el ferrocarril. Parto de la base de que estamos hablando de este Plan, que naturalmente será un Plan que corresponderá, como decía anteriormente, a la política general del Gobierno en materia de comunicaciones. La pregunta es: ¿existe realmente esa preponderancia de la carretera sobre el ferrocarril? ¿A qué criterios responde y por qué se hace así? Me gustaría que el señor Ministro muy concretamente me aclarase estas cuestiones que me engendran duda.

Por otra parte, señala S. S. que se han elegido prioritariamente tramos de autovías que parten, fundamentalmente, del centro, aunque habla de otras, por ejemplo, la de Campomanes-Oviedo que conectan con diferentes regiones. ¿No significa esto —aunque habla usted también de aspectos radiales— un cierto debilitamiento o descuido de la red de la periferia del Estado?

Dentro de esta misma pregunta quiero exponer que es evidente —y en algunas Comunidades se manifiesta con una gran gravedad, engendrando serias dificultades a las mismas— que en muchas Comunidades existía un tremendo desequilibrio no solamente en cuanto a kilómetros de comunicación, de carreteras concretamente, sino, y fundamentalmente, en cuanto a la calidad de las mismas y a su conservación. Este aspecto hoy se refiere fundamentalmente a las Comunidades, pero yo pregunto si a la hora de transferir los planes a las Comunidades —y parto de la base también y el señor Ministro lo ha dejado bien claro, de que el Plan del Gobierno engarza con los de las Comunidades— se ha tenido en cuenta ese desequilibrio indudable que existe entre unas Comunidades y otras; me refiero a si se tiene en cuenta a la hora de darles medios. Porque, a veces, usted pasa por una Comunidad y, por ejemplo, hay unos firmes estupendos o menos malos, y en cambio en otras es un desastre. Quisiera saber si esto se ha tenido en cuenta a la hora de elaborar ese plan, particularmente si hay suficiente coordinación para el establecimiento de los medios.

Quisiera referirme también a un problema que no está totalmente inmerso en la explicación que usted ha hecho, que es si tiene en cuenta el señor Ministro, a la hora de elaborar los planes, la experiencia que nos han brindado las últimas inundaciones, particularmente en el norte, ya que se han mantenido los puentes romanos y en cambio han caído la mayor parte de los puentes de nueva construcción, y eso se ha producido, afortunadamente, en muchos casos, puesto que en caso contrario hubieran taponado el curso del río y entonces el desastre hubiera sido mayor.

Por último, señor Ministro, aunque el problema de las autopistas usted simplemente lo ha tocado tangencialmente, engarzando con el Plan de Carreteras, yo quisiera saber qué va a pasar con los tramos que no se han convertido en autopistas concretamente en la autopista Campomanes-León.

A mí me parece que en este momento, precisamente cuando se trata de presentar la gestión pública como tremendamente deficiente, muchas veces con razón, hinchando los motivos y no apuntando a las verdaderas causas, nos encontramos con el hecho de que se haya tenido que hacer el Estado con la concesión de AUCASA, entre otras autopistas, teniendo que cubrir la carga financiera, y ahí tenemos, creo yo, una nueva socialización de pérdidas. Nosotros nos felicitamos de que se haya conseguido que la autopista vaya adelante —lo digo como asturiano y como español, naturalmente—, pero creo que sería interesante que se conociese precisamente por qué se ha producido ese desfase tremendo entre lo presupuestado y lo que realmente costó la autopista. Eso se va a pagar gravemente, porque el hecho de que no quede completa la autopista va a determinar drenar, necesariamente como consecuencia del ajuste del peaje, vías de comunicación.

Entonces, yo quisiera que se conociesen las causas, si ha sido por causa de la gestión privada, precisamente, por lo que se produjo una transformación total del proyecto, y después el hecho, que ha sido denunciado ya en estas Cortes, por ejemplo, de obras que ya se han realizado en una parte considerable, que han vuelto a subastarse como si no hubieran sido nada, obras que se han repetido, etcétera. Quiero que se aclare esta cuestión porque pasado mañana nos vamos a encontrar con que la autopista de AUCASA le cuesta al Gobierno tanto dinero, cuando precisamente el daño viene de la Administración en cuanto a que no ha tenido un control suficiente del desarrollo del plan establecido y no ha analizado suficientemente la viabilidad de ese proyecto.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Fernandez Inguanzo.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra don Joaquín Siso.

El señor SISO CRUELLAS: Gracias, señor Presidente.

En primer lugar, quiero agradecer la presencia del señor Ministro y más cuando es a petición propia.

Señor Ministro, lo que usted nos acaba de presentar no es más que un programa de acciones —y ahora no vamos a debatir la oportunidad de estas acciones—, programa con el cual, en principio, estamos plenamente de acuerdo. Pero lo que a nosotros nos preocupa es que la realización del Plan General de Carreteras se pueda retrasar «sine die», puesto que cualquier avance de un plan general cubre el espacio de tiempo hasta la redacción completa del plan y su aplicación.

Señor Ministro, ¿quiere usted decir que, como el programa presentado cubre hasta el año 1991, en el fondo, si de usted dependiese, no habría Plan General de Carreteras?

ras hasta 1991? Claro que nosotros esperamos que a partir de 1986 tal decisión no dependa de un Ministro socialista. (Risas.) Sin embargo, tomaremos buena nota del trabajo presentado.

Con esto no quiero en absoluto quitar responsabilidad a los anteriores Ministros de Obras Públicas por no haber sacado un Plan General de Carreteras, pero usted, señor Ministro, al llegar al Ministerio, creó la llamada Oficina del Plan General de Carreteras de interés general del Estado, dependiendo directamente de usted y, en lo que respecta a coordinación y obtención de información, de la Dirección General de Carreteras. Al referirse usted en ruedas de Prensa, entrevistas, etcétera, a esta oficina, ha dicho que se estaban desarrollando trabajos encomendados con gran celeridad. Siento decirle, señor Ministro, que éstas no son nuestras noticias, al menos las que nos han llegado. Lo prueba el hecho de que no se ha presentado un auténtico avance del Plan General de Carreteras sino que, como he dicho antes, se ha presentado un programa de acciones.

Los técnicos saben el buen efecto que produce presentar los planos con variopinta policromía (Risas.), pero también saben que se pueden elaborar sin justificarlos y sobre la marcha. Creemos que lo que hay que hacer es explicar las razones concretas, y con estudios amplios, por las que se han elegido los distintos tratamientos a los distintos corredores.

Por otra parte, no es fiable un programa a ocho años sin vinculación legal, por no precisar refrendo legislativo, puesto que puede ser anulado o cambiado sustancialmente en cualquier momento, sin más trámite.

Ha mencionado el señor Ministro que el programa presentado se ha elaborado teniendo en cuenta la IMD, o sea la intensidad media diaria de tráfico y la ordenación del territorio, pero no ha citado la coordinación con los restantes modos de transporte. La IMD es un dato concreto que es imprescindible utilizar a la hora de programar obras en las carreteras de cualquier corredor, pero no sólo la actual, sino la prevista para el momento en que esa obra esté en servicio. Supongo que el señor Ministro estará en condiciones de darnos dichas IMD previstas para los principales corredores programados.

Por el contrario, eso de decir que ha tenido en cuenta la ordenación del territorio, sin más, francamente es no decir nada mientras usted no enumere y concrete los criterios que han prevalecido en este sentido a la hora de tomar decisiones.

Otro aspecto muy importante, diría que más bien vital, es el de la coordinación con los restantes modos de transporte y, repito, ni siquiera se ha citado; al menos yo no lo he captado. Si en este aspecto no se ha hecho un gran esfuerzo y no se tienen estudios comparativos entre todos los modos de transporte, ferrocarril, avión y barco, no se puede decir que lo que se presenta es un avance del Plan General de Carreteras que comprende un periodo de ocho años. Puede ocurrir, por ejemplo, que el Ministerio de Obras Públicas mejore un acceso a un aeropuerto que puede cerrarse dentro de tres años.

No ha mencionado usted algo que también es impres-

cindible en un avance de un plan de infraestructura: el estudio de rentabilidad en cada caso, que debe efectuarse antes de tomar la decisión de llevar a cabo dicha obra. Y, sin duda, por lo que parece, esta tomada la decisión de realizar las obras que contiene el programa que usted acaba de presentar, por lo que les agradeceríamos que nos mandase, a la mayor brevedad posible, estos estudios de rentabilidad, que no dudo que el Ministerio habrá realizado en su momento.

Como consecuencia de esto, ahora quisiera formularle las siguientes preguntas:

¿Qué modificaciones reportará el Plan General a este programa presentado hoy?

La Oficina del Plan General de Carreteras de interés general del Estado, ¿dispone de los medios humanos y materiales para poder redactar por sí misma el Plan General?

¿El Plan General se someterá a la aprobación de esta Cámara?

¿Cuales son los IMD previstos en los principales corredores programados?

¿Qué trabajos de coordinación se han llevado a cabo con los demás modos de transporte y con qué organismos o entidades públicas y privadas se han tenido contactos?

¿Podría exponer unos criterios de rentabilidad, tenidos en cuenta a la hora de decidirse por uno u otro de los proyectos estudiados?

¿Se ha calculado qué porcentaje de la capacidad productiva de la construcción se cubrirá con la realización de estas obras?

¿Se ha considerado la posibilidad del uso de los firmes de hormigón en los desdoblamientos y dobles trazados de autovías?

Nada más. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Siso.

Tiene la palabra don Alberto Durán por espacio de cuatro minutos.

El señor DURAN NUÑEZ: Gracias, señor Presidente.

Antes de nada, quiero agradecer asimismo al señor Ministro su atenta presentación, a petición propia, ante esta Comisión y, dado que mi compañero Siso ya ha hecho una especie de exposición general, yo quería entrar en una exposición más local como Diputado por Pontevedra.

En toda la exposición del señor Ministro se nos menciona que existe un planeamiento Tuy-frontera portuguesa. Sin embargo, no veo que se haga mención del tramo Vigo-Tuy como autopista o autovía, porque ya en una pregunta que habíamos hecho al señor Ministro anteriormente no quedaba claro el plan del Ministerio sobre este tema. ¿Va a ser una autopista, va a ser una autovía? No he logrado encontrar, repito, una mención, aunque sea de intenciones. Además, tengo que decir al señor Ministro que habría que coordinar esta vía con la creación, puesta en práctica o coordinación con los intereses portugueses de un nuevo puente, que tiene que ser

un puente pensado para el tráfico pesado, dado que ya sabe el señor Ministro que el de ahora no admite una serie de pesos que después hay que usar en los TIR que van hacia Europa. Con esto, si no se planea bien la creación del puente y de la autovía o la autopista, lo único que vamos a lograr es que la cola que ahora en verano es de nueve kilómetros sea de catorce, pero con mejor acceso a la misma.

Tampoco veo, señor Ministro, en la lectura de avance, mención de la finalización del tramo Santiago-Pontevedra; no aparece mención alguna sobre si se va a continuar la autopista —en la respuesta del señor Ministro nos decía que parecía que no—, no aparece mención alguna de una creación de autovía, y sólo revisando las páginas del folleto que se nos ha entregado aparece algo así como una mejora de firme. El señor Ministro sabrá que con una mejora de firme no se soluciona el enorme problema Santiago-Pontevedra, pues este Diputado, como todos los que tienen que transitar por esa vía, sabe que el tráfico es intensísimo y peligroso, y le pido al señor Ministro que, de inmediato, tome las medidas para efectuar el planeamiento del tramo Santiago-Pontevedra, sea de autovía, sea de autopista, y aclaración del tramo Vigo-Tuy.

Espero, al contrario de lo que decía mi antecesor en la palabra, que estos tramos sean completados durante la Administración socialista.

Muchas gracias, señor Ministro.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor don Alberto Duran.

Tiene la palabra don Félix Saenz Lorenzo.

El señor SAENZ LORENZO: Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, nuestro Grupo quiere agradecer la presencia del señor Ministro y el que sea a través del Parlamento y de esta Comisión como se presenten los planes de los distintos Ministerios. Yo creo que es positivo el que tengamos la primicia en la Cámara de estos planes. Esto es algo que hay que agradecer al Ejecutivo, en este caso al Ministro de Obras Públicas, y también la presentación tan adecuada y completa que nos ha hecho del Plan.

En segundo lugar, nuestro Grupo quiere saludar a este Plan de Carreteras, que yo creo que es al mismo tiempo ambicioso y realista. Ambicioso porque supone remodelar totalmente los 20.000 kilómetros de la red que depende del Estado, es decir, que después de la realización de este Plan, transcurridos estos ocho años, vamos a tener unas carreteras muy diferentes de las actuales. Al mismo tiempo, el programa se aborda con un realismo en contraste, diría yo, con otras actuaciones anteriores, con unos ambiciosos planes de autopistas que luego han fracasado y que no se han podido llevar a la práctica. Realismo acorde con la situación económica de nuestro país y que puede permitir ese cambio sustancial en nuestras vías de comunicación, de acuerdo con unos creci-

mientos más que normales de los Presupuestos asignados en cada uno de los años contemplados en el Plan.

Para nosotros, todo plan supone un avance importante; nos parece que ayuda a despejar incertidumbres. Creemos que un plan se basa siempre en criterios, como en este caso, determinados, por una parte, por necesidades y de intensidad de tráfico y, por otra, de ordenación del territorio. Por tanto, elimina la incoherencia de actuaciones dispersas y favorece justamente a aquellas comunidades más pobres o aquellas otras que tienen menos posibilidades de presión, como igualmente elimina esas presiones para llevar a cabo las actuaciones de carreteras.

Pienso que el Plan es ambicioso y realista, como he dicho al principio, y, por tanto, muy positivo. Además, supone disponer de un elemento clarificador respecto a cual va a ser la situación y las actuaciones de la Administración en estos próximos ocho años.

Finalmente, querría terminar haciendo algunas preguntas puntuales al señor Ministro al respecto, que serían las siguientes. En primer lugar, he de señalar que en la opinión pública existe todavía, como consecuencia de los viejos planes de autopistas, la duda de por qué este Ministerio opta por las autovías frente a las autopistas. Yo quería preguntarle al señor Ministro cuál es el coste por kilómetro de una autopista y cuál es el coste por kilómetro de una autovía de las previstas en el Plan que se ha discutido.

En segundo lugar, entiendo que se piensa que el Plan va a comenzar a funcionar en 1984, que 1984 se considera ya dentro del Plan. ¿Es esto cierto?

Asimismo hay otro tema, el de la seguridad, que nos preocupa a todos. El señor Ministro ha citado la eliminación de pasos a nivel. Yo le preguntaría —porque creo que es un tema que incide de forma importante en la seguridad— cuantos pasos a nivel van a quedar en esa red de 20.000 kilómetros después de terminadas las actuaciones del Plan.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Saenz Lorenzo.

Para contestar a todas estas preguntas, tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO (Campo Sainz de Rozas): En primer lugar, quiero dar las gracias por todas las intervenciones que, aun con las matizaciones propias y lógicas, han sido intervenciones que han reconocido el esfuerzo realizado y el aspecto positivo que tiene, no ya este Plan concreto, sino cualquier actividad de planificación, cualquier actividad que se esfuerece por ordenar los programas y las actuaciones, y porque esta actividad sea públicamente conocida y discutida en sus criterios y en su aplicación. Al Ministerio le compete, no sólo la gestión de las carreteras, sino también la coordinación de muchos otros sectores. Tengo que decir que me satisface percibir que en esta Comisión de alguna forma se ha valorado positivamente la voluntad que tienen este Ministro y este Minis-

terio de cumplir los compromisos y exponerlos públicamente para que sean objeto de debate público. Sinceramente, creo que este debate público no sólo es una obligación para el Gobierno, sino que es el mejor procedimiento para enriquecer los resultados con las aportaciones de todos; resultados que todos deseamos que sean los óptimos a nivel de un país en el que las necesidades sociales son abundantes e importantes y en el que, por el contrario, los medios económicos y de todo tipo, pero sobre todo los medios económicos que tenemos, son escasos.

Y pasando a las preguntas concretas que me han hecho los señores Diputados, voy a contestar, en primer lugar, al señor Fernández Inguanzo. En cada caso se me han formulado muchas preguntas y yo pretendo contestar a todas, pero ruego que si alguna no la contesto satisfactoriamente o no coincido con el señor Diputado, les agradecería que me volvieran a repetir o que insistieran sobre la misma.

Hablaba al principio de planes existentes. Voy a mencionarles a ustedes los planes de carreteras que se han hecho en este país en los últimos ciento y pico de años, porque creo que es algo más que una anécdota y considero que es interesante. En 1860 hay un primer plan. Por lo visto, en el siglo XIX eran más planificadores que nosotros. Existen planes en 1860, en 1864 y en 1877. Posteriormente, a lo largo de este siglo hay un plan de carreteras en 1914; asimismo, hay un plan, muy breve, porque tiene una duración que va del año 1939 a 1941, y más adelante, como he citado, el Plan Vigón, en 1961, que tenía un periodo previsto de realización de 1962 a 1977. Estos son los planes de carreteras que han existido, entendidos como un conjunto de actuaciones que englobase la totalidad de la red que en cada momento era competencia del Estado.

Cuando el actual Gobierno llegó al Ministerio, con lo que fundamentalmente me encontré era, en primer lugar, una serie de obras en marcha, como es lógico; en segundo lugar, un inventario de proyectos en marcha o de próxima realización que correspondían fundamentalmente a las demandas expresadas por los servicios regionales o provinciales del Ministerio. Lo que no existía eran, ni unos criterios conjuntos que programasen toda esa actuación, ni unas prioridades, porque, como digo, respondían más que nada a unas demandas expresadas muchas veces por los propios servicios del Ministerio o por entidades, instituciones o personalidades de ámbito local o regional. Con esto creo que le he contestado al primer punto respecto a cuál era la situación en que se encontraba el Plan.

En cuanto al tiempo de desarrollo del Plan —creo que me he referido a ello a lo largo de mi exposición—, se prevé durante ocho años con dos fases de cuatro años cada una. Este Plan, como cualquier otro, es revisable cada cierto periodo de tiempo. En cualquier caso, una vez pasados los primeros cuatro años será necesario revisar ciertos aspectos en función de la experiencia y en función de la situación actual.

No obstante —y creo que con esto respondo a otras

preguntas que me han hecho—, la verdad es que el Ministerio de Obras Públicas y las carreteras, en particular, tienen una gran inercia. Cuando uno lanza un plan, o cuando uno llega a un Ministerio, de alguna forma no tiene capacidad, ni en un año, ni de forma completa, digamos, en dos años de hacer las modificaciones. ¿Esto qué quiere decir? Que hay un aspecto positivo y otro negativo. Un aspecto negativo en el sentido de que, por ejemplo, en 1984 todavía habrá importantes obras de 1982 —no de 1983, sino de 1982—; pero, incluso, hay obras que vienen condicionadas por actuaciones que se hicieron en años anteriores a 1982. Eso está claro. ¿Qué quiere decir? Quiero decir que en el momento en que este Plan se pone en marcha, que es en 1984, implica que estamos realizando todo lo del año 1983, y tenemos que seguir realizando lo que corresponde a 1984 y siguientes. No solamente es una labor de priorizar actuaciones, sino de realización de proyectos, es una labor costosa en tiempo y en esfuerzo humano. Pero, además, esto quiere decir que cuando un plan se pone en marcha, la inercia o el volumen de actuaciones que lleva consigo y las dificultades para modificarlo hacen que, de alguna forma, dentro de cuatro años casi la totalidad del Plan estará puesto en marcha, a pesar de que se vaya a ejecutar en los cuatro años siguientes, lo cual significa que, por tanto, hay que ser muy cuidadoso respecto a las decisiones que se toman porque esas decisiones comprometen, no a cuatro años, sino que comprometen de forma indefinida al país y, desde luego, en un periodo de ocho años o así, por lo que tengo que señalar que en cualquier caso supone un compromiso.

Por consiguiente, estos planes a veces son mucho más definitivos de lo que a veces se piensa e incluso de lo que sería de desear, pero es que las obras públicas son, como digo, unas obras de una gran inercia. Por ejemplo, en el caso de obras hidráulicas, la inercia todavía es mayor que en el de las carreteras. Pero, en cualquier caso, la situación es ésa.

La financiación prevista —creo que lo he dicho anteriormente— es una financiación para que se realice durante los ocho años. Hay una anualidad inicial para 1984 de 55.000 millones y un crecimiento, en términos reales, del 10 por ciento. Este es un punto, a mi juicio, importante. Con estas previsiones de financiación se puede realizar el Plan. No creo que sean propósitos ni excesivamente ambiciosos ni modestos, pero, de alguna forma, responden a necesidades reales que creemos que tiene el país para financiar el Plan.

No obstante, quiero decir que si las condiciones económicas del país, de forma general, lo permitiesen, o se tomase en un determinado momento la decisión de acelerar la financiación del Plan, el Ministerio tiene capacidad de gestión. La Administración tiene capacidad para realizar este Plan en seis años. En menos tiempo sería utópico decir que lo podemos realizar, pero en seis años sí seríamos capaces si tuviésemos financiación suficiente. También es cierto que, de una forma realista, en función de las previsiones del Gobierno a nivel macroeconómico, creemos que es más práctico pensar en la realización del

Plan en ocho años que en el otro período. Pero insisto en que el Ministerio, como tal, tendría capacidad de acortar el período de realización del Plan si hubiese suficientes medios financieros.

Respecto a la coordinación del plan de transportes, lo que se me ha preguntado repetidas veces, qué duda cabe que es una necesidad sentida por todo el Gobierno, y obviamente por este Ministerio de Obras Públicas, el actuar coordinadamente en un plan de transporte. También es cierto que los distintos modos de transporte se encuentran, por razones diversas, en distintas etapas o períodos en su planificación, lo cual hace que no sea procedente retrasar los medios que van más adelantados, respecto a los más atrasados, a un resultado final, porque se produciría un retraso en unos medios —en los que luego entraremos— que son fundamentales en el transporte de nuestro país, lo que creo no sería positivo ni conveniente.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que las variables básicas de planificación del transporte, o los puntos básicos de los programas, están coordinados, obviamente; están consultados y se trabaja en colaboración. Lo que no existe es una planificación precisa, en estos momentos, del transporte aéreo, no hay una coordinación hasta el final. Pero no nos engañemos, esta coordinación, para llegar hasta lo último, es más a nivel de presentación que a nivel de realidad. Y voy a explicar por qué.

La estructura del transporte en este país —lo he citado antes, pero lo voy a hacer ahora con mayor precisión— es la siguiente. Podemos hablar del año 1975, por ejemplo, pero la variación no ha sido importante. En 1982, el transporte interior de viajeros, el 88,7 por ciento se realiza por carretera; por ferrocarril, el 8,4 y por transporte aéreo, el 2,9. En mercancías, la estructura es la siguiente: en carreteras, el 68 por ciento; en ferrocarril, el 8,2; en oleoductos, el 2,3 y en el marítimo, el 21,4.

Si dejamos aparte el transporte marítimo y consideramos solamente el terrestre, la estructura sería: el 87 por ciento el de carreteras y el resto se repartiría entre el oleoducto, un 3 por ciento aproximadamente, y un 10 por ciento el ferrocarril. ¿Qué quiere decir esto? Quiere decir que, guste o no, sea bueno o malo, la realidad es que cerca del 90 por ciento del transporte de este país, tanto de viajeros como de mercancías, se realiza ahí. Y de ese 90 por ciento, el 60 se realiza ahí, en la totalidad. (*Señalando el mapa de carreteras.*) Esto quiere decir que cualquier tipo de planificación del transporte pasa de una forma coordinada por todos los medios, pero con una atención preferente a donde estamos realizando el transporte, nos guste o nos deje de gustar, esta es la pura realidad. Lo cual no quiere decir —y en esto estoy totalmente de acuerdo con opiniones que aquí puedan existir— que es necesario diversificar determinadas actuaciones de transporte y potenciar determinados modos de transporte, especialmente algún tipo. En esto apoyo totalmente, de forma relevante, a mi compañero de gabinete, el Ministro de Transportes, cuando incide en la ne-

cesidad de aumentar el transporte de mercancías por la red ferroviaria.

Está claro que es necesario hacer un esfuerzo, en el grado que sea posible, para aumentar ese transporte y pasar a unos porcentajes más proporcionados en función del coste total del transporte, en función de otros módulos existentes en Europa, etcétera. Pero no nos engañemos, estamos hablando de porcentajes de mercancías del orden del 8 por ciento. Y por mucho que se aumente, haciendo un esfuerzo extraordinario en un 50 por ciento, en vez del 8 sería el 12; lo cual, para las carreteras, sería bajar del 80 al 76 por ciento. Es decir, que de alguna forma, el tema básico de toda la planificación del transporte pasa por aquí. (*Señalando el mapa de carreteras.*) Sin perjuicio —insisto— de la absoluta necesidad de coordinar los medios de transporte, etcétera, algo que todos sentimos y en lo que estamos de acuerdo y que, vuelvo a decir, en el grado de las distintas fases de los planes elaborados se están realizando.

Me preguntaban sobre la preponderancia de las carreteras sobre el ferrocarril. No lo sé; a nivel de hecho, éstas son las cifras de los distintos modos de transporte. Lo que no supone, o no debería suponer, este plan de transporte es que aumente la preponderancia de la carretera sobre el ferrocarril. Este plan de transporte no responde a unos espectaculares crecimientos de captación de tráfico. En primer lugar, porque no creemos que va a aumentar el tráfico de una forma sustancial en los próximos años; en segundo lugar, porque no hay tráfico que captar, está ya captado todo. Este no es un plan de captar y absorber un tráfico de otros medios de transporte; no es eso. Simplemente es un plan que tiende a satisfacer las necesidades actualmente existentes y las previsibles en un período largo de tiempo que, como digo, con un crecimiento de tráfico pequeño no van a variar sustancialmente en relación con las actuaciones existentes, mucho más habida cuenta que la red de carreteras que tenemos —como he dicho más de una vez— es insuficiente, en términos generales, para el tráfico existente. Es un plan de futuro que tiende a satisfacer una necesidad del pasado en su gran parte. Si este plan estuviese ya realizado, sería útil y provechoso para este país en este año 1983, no en 1991. De ahí la urgencia, dentro de las limitaciones presupuestarias y técnicas, de realizarlo en el menor tiempo posible. Esta es, por lo menos, la postura del Ministerio.

En cuanto a si se hace una red muy radial con itinerarios centrales, diré que la estructura de este país tiene una red radial muy fuerte debido a dos razones: una, la estructura, que hemos heredado desde el siglo XIX, de carreteras y caminos que existen en este país, que se han ido potenciando en términos radiales; en segundo lugar, por la estructura de la población. Pero el plan, dentro de estas limitaciones —es evidente que no podemos potenciar las carreteras allí donde no existe ningún tráfico—, ha pretendido tener en cuenta factores no meramente de tráfico, sino aspectos de ordenación interterritorial, lo cual implica la potenciación de carreteras que no son radiales. Lo que pasa es que esto se produce, en algún

caso, en autovías. Por ejemplo, la solución clarísima de lo de Valladolid, Burgos, Tordesillas, que tiene una estructura no radial, y hay también una estructura no radial en la potenciación de toda la infraestructura de Levante, etcétera. Además, yo diría que esto se nota en el segundo programa, el de acondicionamiento. Se pierde uno viendo este programa. *(Señalando el mapa.)* Pero, si se fijan ustedes, hay una serie de redes básicas, en la zona roja, que tiende a estructurar el territorio no de forma radial sino transversal: la potenciación de estos dos ejes castellanos. *(Señalando el mapa.)* Del Norte-Sur, de Extremadura, Castilla, Andalucía. Por ejemplo, sobre esta carretera, *(Señalando el mapa.)* Que en términos de tráfico no justifica una potenciación excesiva, pero es importante a nivel de la conexión de todo el Levante con Extremadura, aquí hay una serie de criterios que no son radiales, sino todo lo contrario. Lo cual no quiere decir que la básica estructura siga siendo radial, pero ha disminuido o va a disminuir la radialidad en términos relativos respecto a la existente en estos momentos.

Me preguntan también si las Comunidades tienen medios. Las Comunidades no tienen medios suficientes porque tampoco los tiene el Estado ni yo. Medios suficientes no tenemos nadie, y administrar es administrar medios escasos. Eso está claro. Los criterios con que se han hecho, de forma general, las transferencias y la aplicación son distintos: todo depende de si son fondos de inversión o de reposición. En general, es una distribución del 60 por ciento para la red del Estado y 40 por ciento para transferencias. ¿Por qué ese criterio? Porque tanto si se aplican los tráficos como si se aplica el valor del patrimonio —dando una valoración a las carreteras en función de la anchura de su plataforma, etcétera—, tanto en un caso como en otro, salen unos porcentajes del 40-60. El criterio que se ha seguido con las transferencias es 40 por ciento a las Comunidades y 60 a la red del Estado.

Esto da unas cifras que, con toda seguridad, no son suficientes para nadie porque todos quisiéramos tener más dinero, los Consejeros de las autonomías correspondientes y el Ministro de Obras Públicas.

En cualquier caso, nos sitúa a todos por igual, no en el mismo nivel de riqueza, sino en el mismo nivel de pobreza.

Por último, me pregunta acerca de los tramos y si se van a terminar, en concreto, los de la autovía de Campomanes-León. Le voy a explicar un poco lo que ha pasado con esta autopista. Tanto una pregunta como otra ya he tenido ocasión de contestarlas en otro sitio, pero con mucho gusto la contesto aquí también. Creo que sería más conveniente acaso explicar lo que ha pasado con la autopista antes de meternos con los tramos. Esta es una autopista que tiene previsto un itinerario del orden de 90 kilómetros y en la cual se han dado los problemas de todas las autopistas españolas, pero en ésta, junto con la de Galicia, de una forma especialmente acentuada. ¿Cuáles son estos problemas? En primer lugar, el trazado de la autopista seguía un itinerario que no tenía tráfico suficiente. Por Pajares pasan, aproximadamente, unos 5.000 vehículos diarios. Con un tráfico de

este tipo difícilmente se puede hacer una autopista, especialmente ésta —yo diría que casi ninguna o muy pocas se podrían hacer— que, siendo un terreno muy llano y una situación relativamente buena, ha salido el kilómetro a más de 400 millones de pesetas por las condiciones orográficas y otra serie de ellas. Yo no digo que no sea deseable, porque todo es deseable y a todos nos gustaría tener algo mejor de lo que tenemos, pero a la vista de los recursos que tiene este país, emplear 400 millones de pesetas por kilómetro para un tráfico de 5.000 vehículos supone, de alguna forma, una mala utilización de los recursos. Esto hace que la autopista se encuentre en una situación absolutamente dramática. Todavía es pronto para saber los ingresos y gastos que va a tener, porque como ustedes saben se ha inaugurado el pasado mes de agosto, pero por autopistas similares, concretamente la de Galicia, y por los datos que tenemos de la propia autopista, posiblemente va a tener unas pérdidas la empresa concesionaria —sea pública o privada— del orden de los 5.000 millones de pesetas al año, lo cual para un tráfico, como digo, de ese volumen, es una barbaridad. Pero está ahí, y calculo que la autopista tendrá unos ingresos normales de unos 1.000 millones —ya veremos cuando termine el año—, tendrá unos gastos no financieros de alrededor de unos 700 millones, es decir, un beneficio aparente de 300 millones, pero los gastos financieros serán de 5.000 y pico millones, con lo cual no sólo se come esos 300 millones sino otros 5.000 millones más. Esta es la situación.

Tramos sin terminar: los tramos sin terminar deben ser del orden de veintitantos kilómetros, y unos túneles. Desde luego le puedo decir respecto a los túneles que no veo que en un tiempo previsible se realice el desdoblamiento de los mismos. Los tramos sin terminar tienen un aspecto distinto porque lo que les falta realmente es el desdoblamiento; pero está hecha la plataforma y lo que falta en esos veintitantos kilómetros es realizar el firme y el asfaltado. Eso es algo que de alguna forma tiene que asumir la empresa concesionaria si toma la decisión de la inversión, que no va a ser una inversión muy importante; pero tiene que hacer una evaluación entre las previsiones de incremento de tráfico de forma general, e incluso de tarifas, que se puede producir por desdoblamiento la carretera en esos tramos y cuál es el coste de la inversión. Esta no es una decisión que me corresponda a mí, sino que corresponderá en su momento a la empresa. Aventurando opiniones, creo que como los tramos se pueden desdoblar se podrán realizar, pero veo muy difícil que se vaya a proceder a realizar el desdoble con túneles nuevos.

Creo que he contestado a todas sus preguntas.

El señor Siso me hace algunas preguntas a las que ya he contestado, pero a las que voy a responder de nuevo. Primero me hace una serie de consideraciones, que también quiero comentar sobre la elaboración del Plan y sobre si éste se va a retrasar «sine die»; y si realmente este avance del Plan de Carreteras es lo único que quedará y si el avance es realmente un plan o no lo es.

Yo he insistido, de alguna forma, en que este es el Plan

de Carreteras, pero de las carreteras del Estado. Para que sea el plan nacional o general de carreteras falta fundamentalmente —no únicamente— una coordinación con los planes de las Comunidades Autónomas. Esto no depende ni de la voluntad del Gobierno, ni de la voluntad de este Ministro. Yo me he ofrecido aquí públicamente, y lo he hecho en privado numerosas veces, por descontado, para coordinar y si es necesario ayudar desinteresadamente con los medios que tengamos para acelerar la realización de los planes de cada una de las Comunidades. No obstante, yo no tengo competencia, ni el Gobierno la tiene, para exigir que se hagan planes ni para que se hagan de determinada forma o con determinados resultados. Esto está claro.

Yo pienso que con el buen sentido común y el buen espíritu que tienen todas las Comunidades, en primer lugar, van a realizar los planes en una fecha próxima; yo pienso que a lo largo del año 1984 pueden tenerlos prácticamente hechos todos o casi todos con una cierta precisión; y, en segundo lugar, también con ese espíritu que nos anima a todos, pienso que estos planes se harán de una forma coordinada con el Ministerio.

No obstante, y pasando de la utopía a la realidad, está claro que salvo algún tema muy puntual —insisto en que dentro de un año se podría corregir— el 99 por ciento de este plan es válido en cualquier caso. Lo es por dos razones: en primer lugar, porque es el plan de la estructuración viaria del Estado que, de alguna forma, aunque se busque la coordinación con las Comunidades, es independiente y superior a los intereses de las mismas. Aquí hay una estructuración de la red de carreteras del Estado y justamente la función de las carreteras no es solamente comunicar, sino ordenar un territorio, hacer una estructura, no de comunicaciones y de transporte, sino global. Esto es algo que el Gobierno y el Ministerio tienen la obligación de mantener. En segundo lugar, porque los problemas de coordinación que puede haber en una red suficientemente extensa y completa y en la que se ha tenido en cuenta las necesidades internas de cada Comunidad en estos itinerarios, de los que yo hablaba, de forma general, los problemas pueden ser mínimos.

Por eso entiendo que éste no es un plan que se va a retrasar «sine die». Este es el plan que nos sirve para trabajar; éste es el plan que ya en 1984 determina las inversiones que vamos a realizar; incluso, con el ánimo de ganar tiempo, alguna inversión iniciada en 1983 de alguna forma responde ya a estos criterios. Es decir, que éste es el plan del Estado. Lo que ocurre es que, insisto, no se puede cerrar ningún plan hasta que no haya un criterio público expuesto, una colaboración de acuerdo o des acuerdo, pero en cualquier caso buscando una colaboración con el resto de los agentes que tienen que tener una actuación sobre las carreteras del país. Este es el criterio que yo tengo.

Oficina del Plan: Yo quería hacer una observación y es que la Oficina del Plan depende del Director general de Carreteras, es decir, que no depende de mí, con lo cual no es que me quiera quitar responsabilidades, sino que quiero resaltar su esfuerzo, su trabajo en la realización

de la Oficina del Plan. La idea de la Oficina del Plan es una idea compartida por el Director y por mí, pero de la dependencia orgánica y de todo tipo corresponde a la Dirección General de Carreteras. Lo que sí es cierto es que yo, no solamente aquí, sino en aquellos temas clave del Ministerio, y éste lo considero un tema clave, he procurado hacer un seguimiento lo más próximo posible, pero en éste y en otros casos dentro de mi propia responsabilidad.

Sobre los estudios básicos realizados, me preguntaba si había pocos o había muchos y cuáles eran. Tengo una enumeración de los estudios básicos realizados para elaborar este trabajo, que forman un enorme volumen, y son: primero, red de carreteras de España; segundo, estudio de características de la red con necesidades detectadas en cada itinerario; tercero, el tráfico por carretera en España y su prognosis en 1987 y en 1991, en relación con lo que me preguntaba; cuarto, el transporte en España; quinto, la accesibilidad; sexto, accidentes de tráfico; séptimo, análisis de los grandes corredores de transporte; octavo, inversiones en carretera; noveno, desequilibrios interregionales; décimo, beneficios directos e indirectos del programa de actuación; undécimo, la carretera en el medio urbano, y duodécimo, recomendaciones para la redacción de estudios. Estos son los estudios básicos que han servido para trabajar en el Plan.

Me preguntaba si no va a tener refrendo legislativo. En principio, este avance desde luego no; este avance no se pretende que tenga refrendo legislativo.

Y con respecto a la coordinación con otros modos de transporte, no lo sé, y repito que creo que no hace falta. Señalé en la exposición anterior cuál es el problema y cuál es la situación que se produce.

También me preguntaba si la Oficina dispone de suficientes medios. Aquí me parece que está el Director de la Oficina, que sea él quien diga que no. Yo estoy absolutamente convencido, y me parece muy razonable por su parte, de que diga que no. De todas formas, dentro de las limitaciones que todos tenemos, lo que sí quiero resaltar es el gran esfuerzo que ha hecho la Oficina y que, de alguna forma, si en nueve meses —esto no sé si va a ser bien recibido por la propia Oficina— ha hecho todo ese esfuerzo, quiere decir que tenían medios más o menos suficientes. Igual esto les sienta mal y hacen menos esfuerzo, en vista de lo que he dicho. Espero que no se tome así.

Respecto a medias previstas por itinerario, no se lo puedo decir. Lo que sí puedo decir es que lo que se ha estimado son crecimientos bajos; los crecimientos que se han estimado son del orden del 3 al 5 por ciento anual, pero no más alto. Insisto de todas formas en que la red está pensada con la suficiente capacidad para que, incluso si hubiese un crecimiento superior, no del 20 por ciento pero sí del 6 ó 7 por ciento, la red admitiera perfectamente este crecimiento.

Me preguntaba sobre los firmes de hormigón. Pues sí, efectivamente, estamos considerando la posibilidad —todavía es posibilidad, no hay otra cosa— de usarlo en las autovías, y es una posibilidad que, por lo que me

dicen los técnicos del Ministerio —obviamente, yo no soy técnico—, parece bastante viable en la red de autovías —no en la otra, claro está— en lo que es de nuevo trazado, la utilización de firmes de hormigón. Yo pienso que aquí hay dos factores: un factor básico que es el factor técnico; hemos de tener la absoluta seguridad de que la red de hormigón nos da los mismos niveles de calidad y de conservación que la base actualmente asfáltica. Y, en segundo lugar, el factor de los costes; pero los costes se evalúan no solamente en términos de lo que cuesta al Ministerio, sino de lo que cuesta a la economía nacional. De alguna forma hay que evaluarlo en el sentido de que, en igualdad de costes y en igualdad de calidad, se debería hacer de hormigón y no de asfalto, puesto que es obvio que en este país tenemos muchas piedras y petróleo tenemos menos.

Criterios de rentabilidad: un análisis —indudablemente yo mentiría si dijera que se ha hecho al final por itinerarios una evaluación de criterios de rentabilidad— se debería hacer en este Ministerio, aunque no se ha hecho casi nada de esto en la Administración española. Recuerdo cuando hace unos doce años yo trabajaba en la Dirección General de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, y fue la fecha en que se intentó introducir los estudios de coste-beneficio. Y recuerdo también que en aquella época se crearon unos grupos mixtos de trabajo, en los cuales estaban siempre unos funcionarios de Hacienda —yo era entonces funcionario del Ministerio de Hacienda— y representantes de los distintos Ministerios, entre ellos el Ministerio de Obras Públicas, para introducir la evaluación de coste-beneficio, incluso imponerla, lo cual se relacionaba con la introducción del PPP. Desde aquella fecha, la sensación que tengo es que se ha avanzado muy poco en ese campo. A mí es un tema que me preocupa, me lleva preocupando desde hace doce años, pero ciertamente aquí no hay un estudio de rentabilidad de todos los itinerarios, uno por uno —insisto que es un tema que me preocupa—. Lo que hay es una aproximación de primer grado a nivel del coste del itinerario, a nivel de los beneficios en función de la seguridad, en función del tráfico. Es un índice muy grosero, pero de alguna forma es un índice de la rentabilidad económica y social de la obra, del coste y de los posibles beneficios de tipo económico también, pero a nivel de la seguridad, coste del mantenimiento material, tiempo de ahorro del transporte, etcétera. Esto es a nivel de índices, pero no es realmente un estudio de rentabilidad completo.

Y no sé si he dejado algo por contestar. Si falta algo, ruego me lo indiquen.

El señor SISO CRUELLAS: Sí; ¿se ha calculado el porcentaje que el capital invertido en autopistas producirá en el empleo, la incidencia que tiene en el empleo? ¿Qué capacidad productiva supondrá en el sector de la construcción o en lo que éste pueda incidir en el empleo?

El señor MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO (Campo Sainz de Rozas): La creación media de empleo calculamos del orden de 30 a 40.000 personas, la

media, en el período de los ocho años, tanto de empleo directo como indirecto.

Me preguntaba el señor Durán sobre temas gallegos muy concretos. ¿Existe la coordinación con Portugal? Efectivamente, existe una Comisión a la que por cierto se ha incorporado recientemente un representante de la Xunta, con respecto a las comunicaciones con Portugal y que además tiene un trabajo muy concreto, tanto para el puente de Ayamonte como para el puente de Tuy. Existe una coordinación y, por las referencias que tengo, tanto de mi propio Ministerio como de las autoridades portuguesas, esa coordinación se realiza a plena satisfacción de todos.

Con respecto al tramo de carretera de Santiago a Pontevedra, la idea del Ministerio es la siguiente: en primer lugar, ya está aprobada la circunvalación de Santiago, es una cosa que ya está en marcha. Respecto al otro tramo, hay diversidad de opiniones y en este momento no le puedo dar una solución exacta. Nosotros, en principio, nos inclinamos, no por realizar una autovía, no por realizar una autopista, pero sí realizar una vía rápida, con limitación de tráfico e incluso de nuevo trazado, pero que en vez de ser a doble calzada, sea una sola calzada. Y digo lo de opiniones diversas porque recuerdo que hace poco tiempo tuve una reunión con el consejero de la Xunta y él era más bien partidario de mejorar la carretera actualmente existente. Me decía que probablemente era mejor solución que la que yo proponía. Eso está en discusión. (Este es un ejemplo de la colaboración que existe con las autoridades autonómicas.) Estuve hablando con él de ese tema. Yo insisto, por lo que me informan mis servicios técnicos, en que sería mejor hacer una vía rápida de nuevo trazado, porque la carretera actualmente existente ofrece una serie de problemas de densidad de tráfico, etcétera, que me parece que, por mucho que se mejore —según propone el consejero de Ordenación de la Xunta—, va a dar un servicio peor que la solución propuesta por nosotros. De todas formas, es algo que está en estudio. Como está en estudio el tema de Vigo-Tuy, pero que también será una solución de este tipo, o algo similar. Aquí yo repetiría todos los argumentos y casi todas las cifras que he dado en la contestación al señor Fernández Inguanzo, porque las autopistas, en el caso de Asturias y en el caso de Galicia, tienen problemas muy similares. Por ello, todas las razones que he dado anteriormente —casi podría dar las cifras y no me equivocaría mucho— son casi idénticas en un caso que en otro.

Tengo aquí apuntado: «la mejora del firme no es suficiente». La verdad es que no recuerdo la pregunta. Si me la repite podré contestarle.

El señor DURAN NUÑEZ: Me refería a que en el nuevo puente se estudien los nuevos pasos, pero no de mejora de firme.

El señor MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO (Campo Sainz de Rozas): Mirando en el mapa de autovías, hay una flechita morada que aparece de Vigo a

Tuy; es el proyecto de autovía. El Ministerio tiene planificada una autovía. Si no recuerdo mal, lo que está previsto es el tramo que he mencionado. No es desde Vigo, es desde Tuy a la frontera. Es el que yo he mencionado en la exposición, pero sin llegar hasta Vigo.

El señor DURAN NUÑEZ: Lo que sí aparece es un proyecto de autopista que enlazaría ese tramo.

El señor MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO (Campo Sainz de Rozas): Lo que se prevé es un poco lo que se ha hecho en Sevilla-Huelva. Es decir, la primera fase, una presunta autovía que se podría hacer en una segunda fase, pero, en principio, lo que se pretende es una carretera, no de doble calzada, de unos nueve metros de plataforma, de muy buena calidad, con limitación de acceso, pero no la doble calzada que implica la autovía. En cualquier caso, a nosotros nos parece que en estos momentos es una cosa que no se justifica, y más a nivel de inversión, en términos relativos con otras inversiones. Lo que sí se justifica es una mejora sustancial del trazado, y créame que lo que yo le digo de una mejora sustancial del trazado es, en cualquier caso, mucho mejor que cualquier mejora que se hiciese sobre el itinerario actualmente existente. Eso desde luego.

Tengo que agradecer las palabras —como también de todos los señores Diputados— del señor Sáenz. El señor Sáenz me hace la pregunta de por qué autovías y no autopistas. Las razones son varias: unas de índole económica y otras no estrictamente económicas. Voy a empezar por las razones que no son económicas. Las autopistas —la experiencia de su construcción, del proceso de expropiación es muy claro; esto en Galicia lo saben muy bien— españolas plantean el problema de una fuerte oposición a ellas, primero por el daño que supone a nivel del medio ambiente, del medio por el que transcurren, y, en segundo lugar, porque mientras las autopistas dan un gran servicio en los puntos extremos del itinerario, tienen también, a veces, un efecto nocivo en puntos intermedios, producen auténtica separación de regiones, de pueblos o de comarcas. Esta es una razón. Generalmente, la autovía, con una limitación de accesos y con unas características estructurales inferiores, no produce ese efecto y es mucho más fácil que sea admitida por las poblaciones que se benefician, no solamente en los extremos de los itinerarios, sino a lo largo de todo el mismo.

Hay unas razones de tipo económico claro. Una autopista en estos momentos no cuesta menos de 300 millones por kilómetro. La estimación que tenemos de la autovía es que se puede construir, de media, del orden de unos 100 millones por kilómetro. ¿Por qué? Hay varias razones: la primera, fundamental, porque en la mayor parte del recorrido de la autovía se utiliza ya como una de sus calzadas la carretera actualmente existente, lo cual es un abaratamiento sustancial; en segundo lugar, el nivel de la calidad de la autovía es inferior al de la autopista —tenemos que decir que las autopistas que se han construido en España son de una gran calidad—. En ter-

cer lugar, el hecho de limitar en menor grado los accesos supone también unos costes inferiores, a veces en vías paralelas de acceso, etcétera. Esta diferencia de precio es una de las razones que justifican el que vayamos a una solución de autovía, que supone una solución de una calidad inferior que las autopistas. Pero creo que no se trata de una errata. La realización de autopistas sí que es una utopía dados los recursos de que dispone el país; y la mejor prueba de ello es que en estos momentos no hay ninguna empresa constructora que esté dispuesta a meterse en un negocio de autopistas. ¿Por qué? Porque el negocio es muy dudoso, dados los costes de construcción y dados los tráfico que existen que no justifican inversiones de 300 millones o cantidades superiores por kilómetro.

El Plan empieza en el año 1984, como usted ha dicho; parte de la programación de 1984 —no la totalidad— corresponde al Plan. Hay algunas cosas que yo estoy terminando de 1982; éstas no, pero todo lo que empieza en 1984 sí; incluso parte de lo que se ha empezado en 1983. En el grado en que, según se ha ido elaborando el Plan, se iban teniendo unas ideas generales de cuáles eran los criterios principales, se han procurado ajustar las inversiones nuevas de 1983 a las que estimamos necesarias para años futuros.

Los pasos a nivel que se eliminan, como le he dicho, son más de 80, lo cual supone la desaparición de más de la mitad de los pasos a nivel que existen en esta red. Lo que ocurre es que la cifra de pasos a nivel es espectacular aunque va decreciendo según la importancia de la red. El total de pasos a nivel en este país no sé si es del orden de 5.000 sobre los 317.000 kilómetros de que hablábamos anteriormente y que comprende vías de ICONA, IRYDA, prácticamente caminos forestales, caminos rurales, carreteras de todo tipo, secundarias. En el caso de la red principal son muchos menos; se elimina de la red acondicionada la totalidad de los pasos a nivel; en el resto de la red —que son tres mil y pico kilómetros— se eliminan en un 70 por ciento.

Yo no sé si he contestado a todas las preguntas que me han hecho, me hubiese gustado hacerlo así y haber satisfecho su interés. Quiero asimismo agradecer el interés que han mostrado por el Plan. Cuando se acabe dentro de ocho años yo no seré Ministro de Obras Públicas, pero sí seré un ciudadano español que pasará por unas carreteras de una calidad muy superior a las que tenemos actualmente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

De acuerdo con el artículo 203 cabe la posibilidad de un nuevo turno de preguntas sobre las contestaciones que ha efectuado el señor Ministro. ¿Algún Grupo quiere intervenir al respecto?

El señor DURAN NUÑEZ: Una pequeña aclaración, señor Ministro: en el tramo Santiago-Vigo nos habla —ya conozco que hay tres o cuatro alternativas, desde luego yo sigo pensando que una autovía sería un trazado im-

portante— de un trazado nuevo para una carretera. Yo conozco los tres trazados posibles: uno es vía Curtis, el otro es el que hay ahora, y el otro es desde Caldas coger la carretera de Villagarcía. ¿Cuál es el que tiene el Ministerio «in mente» en estos momentos?

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Campo Sainz de Rozas): Yo sinceramente no sé cuál es el trazado. Lo que he estado hablando con la Dirección General de Carreteras no ha sido acerca del trazado concreto. Tenemos las siguientes alternativas posibles: autopista, que sería terminada por la empresa concesionaria; eso no parece que sea viable. Autovía; no parece que sea necesario en función del tráfico existente. Nueva vía, por uno de los trazados que usted menciona —yo no sé si habrá un cuarto, lo desconozco— con unas limitaciones de acceso, lo cual es importante en Galicia.

El señor **DURAN NUÑEZ**: Y una más, aunque no lo hemos tratado antes es de nuestra zona. No quiero ser localista, pero sí es un tema que allí es controvertido. ¿Existe algún planteamiento en el Ministerio de la carretera Vigo-Bayona, de la cual se viene hablando desde antiguos Ministerios?

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Campo Sainz de Rozas): No conozco toda España al detalle, pero si no recuerdo mal sería Vigo-Bayona-Tuy. La verdad es que no se lo puedo decir porque no me sé todas las carreteras.

Yo querría insistir —y creo que usted es consciente— en que el esfuerzo de inversión que se hace en Galicia es muy importante. No solamente se terminan los tres accesos a Galicia de una vez después de doce años: en el acceso Norte (como usted sabe, prácticamente el único que falta), ahora sale el concurso-subasta del tramo Becerreá-Los Nogales; en el Sur, se prevé la terminación; hay que hacer unas variantes, hay un puerto que está cerca de Verín —si no recuerdo mal, incluso existe la variante de Verín—; es decir, que hay una serie de obras que se van a hacer. Finalmente, incluso se va a terminar el acceso centro aunque, en términos de rentabilidad, en términos de adecuación de inversiones —lo he dicho repetidas veces y lo vuelvo a afirmar aquí— es el menos prioritario de los tres. Junto a esto, hay unas importantes mejoras de las carreteras interiores como la que va de Lugo hacia la costa, la que baja de Lugo hacia Orense. Creo que la ordenación de Galicia queda realmente en una situación excelente a nivel de carreteras.

El señor **DURAN NUÑEZ**: Muchas gracias por su amabilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro.
Se levanta la sesión.

Era la una y treinta minutos de la tarde.

