



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1985

II Legislatura

Núm. 83

COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSEP MARIA TRIGINER FERNANDEZ

Sesión Informativa

celebrada el viernes, 8 de noviembre de 1985

Orden del día:

- Comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Sáenz Cosculluela), a petición propia, para informar acerca de la política de su Departamento.

Se abre la sesión a las nueve y diez minutos de la mañana.

El señor PRESIDENTE: Buenos días. Se encuentra con nosotros, como pueden comprobar, el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo a los efectos de comparecer ante esta Comisión en virtud de la solicitud que en su día hizo el Gobierno; es decir, a petición propia.

Tal como es habitual en estos casos, de acuerdo con el contenido del artículo 203 del Reglamento, vamos a dar la palabra al señor Ministro a los efectos de que se sirva exponer el contenido de su intervención, motivo de la comparecencia, para pasar seguidamente al turno de intervenciones de los Grupos Parlamentarios.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO (Sáenz Cosculluela): Gracias, señor Presidente. Quiero agradecerles su amable asistencia a esta comparecencia en la que pretendo, siquiera sea en líneas gene-

rales, exponerles la orientación que quiero dar a la actuación, a la acción de dirección del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, y quiero saludarles con una especial efusión dado que yo soy miembro de esta Cámara y he sido además portavoz de uno de los Grupos Parlamentarios presentes en ella; así que agradezco su atención y espero que esta comparecencia y la información que en ella les voy a ofrecer pueda ser útil para SS. SS.

Ustedes saben que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo suministra bienes y servicios directos que constituyen un motor de la inversión pública que resuelve déficit de infraestructura, que en los distintos planes sectoriales y regionales se pueden apreciar y, en definitiva, facilita el equilibrio territorial y la calidad de vida de los ciudadanos. Este es el sentido conjunto que tienen las inversiones que ofrece el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Las funciones básicas de este Ministerio consisten en integrar y coordinar las políticas territoriales, desarrollar

la capacidad inversora de nuestra actividad económica y realizar esta inversión en infraestructura con la mayor agilidad y eficacia posibles. Para ello, la inversión se efectúa en el marco de una planificación general del conjunto de las actividades.

Por ilustrar en esta introducción sobre la forma en que se efectúa esa inversión pública, puedo ofrecerles datos —por otra parte, seguramente ya conocidos por ustedes— de cómo en los últimos ejercicios, y yo creo que en este año, se van a conservar e incluso a mejorar las cifras, estamos en un porcentaje de ejecución del presupuesto superior al 90 por ciento.

El grado de realización al año 1985 de las partidas del MOPU es, en este momento, cuatro puntos superior al que se observaba a 30 de septiembre de 1984. Es decir, no solamente se va a mantener en este ejercicio la previsión de realización del presupuesto —que, como ya les he indicado, es de una cifra alta—, sino que, previsiblemente, se va a superar, puesto que ya hay cuatro puntos de diferencia con respecto al ejercicio de 1984, a fecha 30 de septiembre.

Los presupuestos para el año 1986 aumentan un 0,4 por ciento. Se ha manifestado que en estos presupuestos cae la inversión pública. Yo no voy a entrar ahora en lo que es propio del debate presupuestario y en las consideraciones habituales de un debate de esta naturaleza, pero sí, al menos, quiero indicarles que a partir de la subida que se produce en el ejercicio del año 1983, de aproximadamente un 28 por ciento en el conjunto de inversiones reales que debe gestionar el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, en este momento se mantiene el presupuesto en un 0,4 por ciento de aumento y hay que valorar ese aumento en el conjunto de la evolución de las partidas presupuestarias de este Ministerio en los últimos tres ejercicios.

Quisiera significarles que, en cualquier caso, con este conjunto de recursos presupuestarios de que dispondrá el MOPU para el ejercicio de 1986, se va a efectuar la gestión de este presupuesto con el objetivo, en primer lugar, de eliminar incertidumbres. Vamos a procurar realizar la inversión de manera que el sector privado de la construcción, de la obra civil, de la construcción de viviendas, encuentren un marco de actuación al que adaptarse con facilidad, de manera que haya una gran capacidad de adaptación y de utilización plena y óptima de esos recursos presupuestarios.

Se mantiene el volumen de inversión de 1985 en estos Presupuestos y, concretamente —y es de lo que paso a hablarles a continuación, individualizando las distintas direcciones generales—, en la partida presupuestaria de carreteras se produce un aumento del 9,9 por ciento. En el área de carreteras, con 73.527 millones de pesetas, los objetivos más importantes a destacar para el próximo ejercicio son: la iniciación de 73 kilómetros de autovía; continuar la construcción de 484 kilómetros de autovía y terminar 91 kilómetros de este tipo de rutas. Realizar 45 actuaciones en medios urbanos, que permitirán eliminar el tráfico interno en ciudades en 45 poblaciones; acondicionar 885 kilómetros de carretera; reforzar el firme en,

aproximadamente, 2.000 kilómetros; mejorar la señalización en el conjunto de la red; eliminar 79 puntos negros, y realizar 831 kilómetros de nuevas carreteras.

Paso a exponerles, para no entretenerlos con datos y consideraciones de carácter presupuestario, la orientación básica en las distintas direcciones generales que pretendo desarrollar a lo largo de este ejercicio.

En carreteras, se ha venido trabajando en los últimos años —en 1984 y 1985— usando como soporte un avance de Plan general de carreteras, que es un instrumento de planificación, en mi opinión bastante riguroso y bastante elaborado, que trata de equilibrar el conjunto de la red viaria española. En este momento en el Ministerio tenemos ya completamente ultimado el proceso de elaboración de ese instrumento de planificación. El Plan General de carreteras pretende, en su conjunto, ser un instrumento de integración de todas las actuaciones del Estado en materia de carreteras; ser un instrumento de integración con el que se logre, mediante la inversión, un mayor equilibrio territorial, con el que se atiendan básicamente las demandas, de infraestructura, y se ha realizado de acuerdo con una orientación basada, fundamentalmente, en la coordinación y en la cooperación con los distintos poderes de otra naturaleza, los poderes autonómicos y locales.

El Plan pretende —y yo espero que logrará— dotar a la nación de una red de carreteras modernizada, capaz y suficiente, en el que la seguridad vial sea un principio, en el que las regiones vean equilibradas sus necesidades, y que permita disponer a la nación española de un conjunto de carreteras capaces de sostener una actividad económica adecuada y capaces, en definitiva, de competir con los estándares de calidad europeos.

El Plan General de Carreteras —que yo espero poder comentar más específicamente con SS. SS. en su momento— permitirá que a su término de aplicación, en el que está previsto invertir unos 800.000 millones de pesetas, facilite a España una red —insisto— completamente modernizada, a la que incorporaremos, aproximadamente, 3.200 kilómetros de nuevas autopistas sin peaje, y en el que toda la red básica del Estado, los 20.000 kilómetros, aproximadamente, que en este momento conserva el Estado como responsabilidad patrimonial y de explotación, sean modernizados, ofrezcan niveles de seguridad, de calidad y, por tanto, coloquen esa infraestructura tan fundamental en condiciones de comparación, en condiciones modernas y adecuadas.

Concretamente, los objetivos físicos del Plan son los siguientes: Programa de autovías, 3.118 kilómetros; programa de acondicionamiento, 5.879 kilómetros de la red del Estado; programa de reposición y conservación, 8.322 kilómetros. Además de eso, hay previstas inversiones para la conservación ordinaria y actuaciones puntuales, eliminación de puntos negros, tratamiento del tráfico intraurbano, señalización y mejora de seguridad vial.

El conjunto de inversiones, como les decía hace un momento, sumará un total de 800.000 millones de pesetas. Este Plan general de carreteras que, en contacto con las Comunidades Autónomas, hemos ido perfilando en los últimos días, confío que ha de ser un elemento monográfico

co de información que podré ofrecer a SS. SS. próximamente.

Este es realmente un capítulo que no solamente identifica ante la opinión pública al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo —la acción de carreteras—, sino que constituye un gran reto para dotar —insisto— a los españoles de una oferta en materia de red viaria capaz de cubrir unas necesidades que todos compartimos.

Justamente con estas acciones de Plan General de Carreteras se está realizando el estudio para tratar de resolver problemas que, aun siendo competencia compartida con otros poderes (me refiero, por ejemplo, a los problemas derivados de la congestión urbana en Madrid), sean tratados de una manera compartida por el MOPU, y se está trabajando en la elaboración de un plan específico de accesos que permita abordar los problemas metropolitanos de la ciudad de Madrid.

Tengo la esperanza de que en la construcción de la red de autovías, en la que ya les anticipo que hemos optado por el sistema radial de accesos y salidas de Madrid, se van a realizar, sin perjuicio de otras autovías periféricas que podré exponerles con más detalle, la autovía a Burgos (está ya en fase de ejecución un tramo), la autovía a Zaragoza, la autovía de Levante, la autovía hacia Sevilla y Huelva, habrá otra autovía en la carretera hacia Extremadura, y luego secciones menores, por lo menos hoy previstas como tramos menores, pero que sean marco de posibles actuaciones de autovías de largo recorrido en otras zonas.

Este es el conjunto de acciones para el que, de momento, el Gobierno solicita un aumento del 10 por ciento en las partidas de los Presupuestos para 1986 y yo confío en que, prosperado este planteamiento, será posible mantener el ritmo de acciones en materia de carreteras.

Me refiero ahora a la acción de la Dirección General de Obras Hidráulicas.

Existe un plan de inversiones, derivado de las grandes previsiones de inversión hidráulica realizadas en su momento, que vamos a tratar de culminar a lo largo de este año. Para que ustedes se hagan idea de la naturaleza de las inversiones desarrolladas en materia hidráulica, puedo indicarles que, aproximadamente, al término de la legislatura lograremos aumentar en un 33 por ciento el conjunto de los caudales regulados, lo que indica la importancia tan extraordinaria de las inversiones realizadas en esta materia.

Pero yo prefiero referirme en este momento, antes que al conjunto de las inversiones, a la orientación que hay que dar a la política hidráulica sobre la base de que ha sido aprobada recientemente la Ley de Aguas.

La Ley de Aguas establece la necesidad de aprobar los planes hidrológicos de cuenca y un plan hidrológico nacional. En este momento, el Ministerio de Obras Públicas está movilizado para redactar ese complejo documento que ha de ser el desarrollo reglamentario de la ley; complejo por la naturaleza de los problemas que debe abordar y también por la propia enjundia que incluye la Ley de Aguas.

Una vez que dispongamos del reglamento de desarro-

llo de la Ley de Aguas, habrá que abordar la redacción de los planes hidrológicos de cada una de las cuencas y la adopción de bases para redactar el plan hidrológico nacional.

Mi propósito es intensificar los trabajos de acumulación de datos, la información previa necesaria para que, en el momento que entren en vigor todas las disposiciones relacionadas por la Ley de Aguas, pueda ya elaborarse, en el seno de cada una de las cuencas y con la colaboración de todos aquellos llamados a participar por la Ley de Aguas, la redacción de esos planes hidrológicos de cuenca que servirán de base, sin perjuicio de su vida formal, para la elaboración de un plan hidrológico nacional que debería abordar, en mi opinión, con suficiente perspectiva de tiempo, como ha ocurrido siempre en los ciclos hidrológicos, la valoración y la respuesta de las necesidades que en esta materia se aprecian en la sociedad española y en todas sus regiones.

El plan hidrológico nacional debería ser el marco en el que la sociedad española, a través de sus representantes, puesto que es el Parlamento el que debe aprobar el plan hidrológico nacional a propuesta del Gobierno, discuta las grandes opciones, las alternativas por las que se decanta la sociedad española para un período largo. Es muy difícil pensar que un plan hidrológico nacional se conciba a corto plazo.

Ese es el gran reto que tendrá que asumir el legislador en su momento. Yo confío que ese elemento básico que son los planes hidrológicos de cuenca, con la valoración, el diagnóstico que en cada cuenca se haga de las necesidades, de los recursos y de las posibilidades, esté elaborado lo antes posible, aunque es un documento que, por requerir la participación de las comunidades de usuarios, de regantes y de los poderes autonómicos, supongo yo que tendrá una tramitación compleja en cada una de las cuencas.

Paso por alto, señorías (sin perjuicio de que estoy a su disposición, si ustedes me pide algún dato sobre la naturaleza de las inversiones realizadas hasta el momento o su cuantificación) los datos de la inversión para centrarme en dos programas que me parecen de suma importancia. Uno de ellos es el relativo a los estudios sobre las inundaciones habidas en España. Una comisión técnica ha evaluado todos los problemas relacionados con las inundaciones habidas y las técnicas para enfrentarse a esas emergencias y se han valorado todas las situaciones que estructuralmente son peligrosas en esta materia en los distintos territorios españoles. Se ha hecho por esta comisión un estudio exhaustivo de todos los puntos negros, susceptibles de producirse en ellos inundaciones o riesgos de avenidas. Este inventario de puntos conflictivos se ha catalogado y alcanza la cifra de aproximadamente 1.400 y sobre este diagnóstico se ha elaborado ya un documento en el que se establecen las fórmulas, las soluciones (que van a requerir fabulosas inversiones, por cierto) para enfrentarse a esos riesgos de avenidas y de inundaciones.

De manera que en este momento tenemos ya elaborados estudios de casi todas las cuencas hidrográficas en los

que están analizados los elementos de riesgo, el tratamiento que habría que dar para evitar esos riesgos o para, al menos, aminorar los efectos de catástrofes naturales en estas zonas, y hay ya, en el conjunto de las inversiones del Ministerio, partidas que progresivamente vayan previendo soluciones que resuelvan estructuralmente ese potencial de riesgo que tiene nuestra nación, especialmente ciertas cuencas hidrográficas.

Para primeros del próximo año creo que tendremos ya perfectamente documentadas la delimitación y la calificación de todas las zonas con los riesgos potenciales de inundación, tendremos una relación pormenorizada de las acciones a emprender para minimizar los daños, y podremos establecer ya planes generales de defensa que en alguna cuenca ya se han abordado con previsiones de inversión.

Este es un trabajo que viene obligado por la exigencia de la Comisión Nacional de Protección Civil, que adopta estas conclusiones con motivo de las inundaciones de 1982 y 1983, pero yo creo que es satisfactorio poder decir que estos trabajos se han culminado adecuadamente y que vamos a disponer, por tanto, de un programa en esta materia que resuelve las situaciones de desprotección que se han podido producir en otras épocas.

Hay otro programa también relacionado con la necesidad de la seguridad y con la explotación de las presas para asegurar su perfecta explotación en condiciones de seguridad.

Concretamente, se está haciendo un estudio pormenorizado (ahora entraré en detalles de este programa) para catalogar, definir y poder tratar todos los problemas estructurales de cada una de las presas españolas, de manera que, al final de esta acción, podamos tener la seguridad de conocer a la perfección cuál es el estado de cada presa y podamos disponer también de los equipos adecuados para explotarlas convenientemente y para que, por tanto, no sean un foco de riesgo. El programa de seguridad que para la explotación de las presas hay diseñado y está en realización costará aproximadamente unos 30.000 millones de pesetas.

Concretamente se ha efectuado ya la contratación de parte del personal que tendrá la responsabilidad de seguir y vigilar las presas. En el año 1984 se han contratado 30 ingenieros de caminos, seis ingenieros industriales, cinco ingenieros de telecomunicación, 83 técnicos medios y otra clase de personal laboral y de técnicos. Se han adquirido grupos electrógenos para todas las presas, creo que el programa a estas alturas está prácticamente acabado con la compra de grupos electrógenos que permitan mantener las presas en condiciones de explotación.

Se están revisando todas las líneas eléctricas y aparellaje de cada una de las presas españolas. Hay un programa de compras de medios de radio y comunicación y, asimismo, un programa de compras de útiles, embarcaciones, equipos portátiles, de vehículos que, en su conjunto, permitan no solamente vigilar las presas, sino mantener la constante revisión y auscultación de las mismas.

Junto con este programa, en el que no me extendiendo más, se está desarrollando el programa SAIH, que pretende dis-

poner de una información adecuada del curso de las aguas en todas las cuencas hidrográficas españolas. Este programa pretende disponer de una información automática localizada en cada uno de los ríos y de las cuencas, información automatizada que mediante un proceso va a parar a un centro informático en cada una de las cuencas donde es posible, con tratamientos de simulación y con arreglo a programas suficientemente complejos, poder valorar la importancia de las riadas, la naturaleza de las acciones que se pueden desarrollar en momentos de emergencia utilizando todos los recursos tecnológicos en las presas, en los sistemas de compuerta y en los sistemas de manejo y, a la vez, utilizar esa información automática de cada cuenca en un centro nacional que permita disponer de una información todavía más sofisticada y más completa.

Este programa para el sistema automático de información hidrológica se viene desarrollando a un ritmo bastante creciente. En este momento estamos en fase de adjudicación de la mayor parte de las cuencas mediterráneas, con una inversión que, al final, alcanzará 30.000 millones de pesetas, es este el programa SAIH que se desarrollará hasta el año 1990/1991. Estamos en fase de adjudicación de varios sistemas de las cuencas del Mediterráneo, que son las que tienen prioridad por razones obvias, de manera que al final de la realización de estas inversiones, podremos disponer de un sistema sofisticado, bastante preciso, que permita evaluar cualquier previsión de emergencia. El sistema automático no es un sistema para evitar las situaciones de emergencia derivadas de fenómenos naturales, pero sí para disponer, con suficiente antelación, de toda la información que hoy tecnológicamente es posible.

No entro en más detalles sobre este programa SAIH porque creo que SS. SS. ya han tenido alguna información sobre este particular. En todo caso les especificaré que a lo largo de 1985 y 1986 haremos la definitiva adjudicación e implantación en algunas de las cuencas. Concretamente en la cuenca del río Júcar, la implantación de la red se ha empezado el 7 de agosto de este año; en la cuenca del Segura está pendiente del contrato de adjudicación esta aplicación del sistema automático de información. El proyecto de implantación de la red en el sur de España ya se ha hecho, está en trámite de adjudicación definitiva. En el Ebro estamos en período de licitación pública. En el Pirineo Oriental ha salido en el «Boletín Oficial» la oferta de licitación pública también, y se está redactando el pliego de bases de la Confederación del norte. El programa incluye a todas las cuencas hidrográficas.

Si SS. SS. me lo permiten, les indicaré que en la política hidrológica a desarrollar en los próximos meses, todos nosotros tendremos que plantearnos una visión, que me gustaría que fuera compartida, que permitiera un enfoque racional de los problemas del agua. Ya sé, señorías, que la política hidrológica despierta, por la propia escasez de recursos, por nuestra tradición cultural, por nuestra estructura demográfica, responde a situaciones conflictivas, es un problema conflictivo en su propia natu-

raleza. Pero superado ya el debate ideológico de la Ley de Aguas, superadas, al menos formalmente, las circunstancias que han dado lugar a un debate sobre cómo enfocar legislativamente el tratamiento de las aguas, está llegando, o llegará próximamente el momento en el que todos tendremos que reflexionar sobre el modelo de desarrollo hidrológico a seguir. A mí no me preocupan tanto las fórmulas concretas que podamos sostener cada uno de nosotros, como el enfoque, la actitud que va a despertar el análisis de los problemas hidráulicos.

Considero muy lamentable que se pueda utilizar cualquier problema hidrológico para acelerar un debate sobre agravios comparativos regionales, que seguramente no sería la fórmula para enfocar el debate del Plan hidrológico nacional y del estudio de los planes hidrológicos de cuenca, desde la utilización de los sentimientos o de lo que de irracionalidad pueda haber en las actitudes ante el agua de la sociedad española y que seguramente todos nosotros —al menos creo que es mi responsabilidad, no entro a definir las suyas, pero sí opino sobre las mismas— vamos a tener el deber de situar el debate del agua en términos racionales en la sociedad española, y hacer un esfuerzo por plantear, al menos con una visión de solidaridad, con una actitud que busque la solidaridad y comprensión de estos problemas en todos los sectores de la sociedad española. Esta es una expresión de intenciones, una expresión, en definitiva, de algo subjetivo, pero creo que sería importante que pasado el debate de la Ley de Aguas se hiciera ese esfuerzo de reflexión, porque correemos el peligro de perder la ocasión de hacer una gran definición para los próximos treinta o cuarenta años en materia de política hidráulica si cedemos con debilidad a planteamientos que, en corto plazo, pueden ser rentables, aunque contradictorios con planteamientos también rentables en localidades o zonas próximas. Por tanto, nuestro problema será dejar resuelta esta gran cuestión para la que la Ley de Aguas da unos instrumentos. Ustedes si quieren pueden pensar que son discutibles, de hecho lo han sido en el Parlamento, pero establecidos esos mecanismos, sería bueno que fuéramos capaces todos de utilizarlos en esa orientación para satisfacer lo que hoy es una dramática necesidad en la sociedad española.

Paso a informarles de las orientaciones que se pretenden seguir en la política de medio ambiente, asunto en el que me quiero detener por la importancia que tiene para la sociedad española y por la que yo trato de darle también. Se ha dicho que realizar la política de medio ambiente requiere disponer de un instrumento legal, de una ley que condense las orientaciones de esa política de medio ambiente. Considero que no es una ley lo que necesita la sociedad española para hacer una política medioambiental, sino una actitud muy pragmática, muy apegada al terreno, muy realista, que vaya resolviendo todos los problemas que en materia medioambiental pueden plantearse, a veces con la gestión propia de la Administración, a veces con disposiciones y normas de un rango que no tiene por qué ser el de la ley. Dicho de otra manera, y para centrarles en mi actitud básica en esta cuestión, yo no creo —y me adelanto a alguna pregunta— que sea posi-

ble, necesario o imprescindible elaborar una ley de medio ambiente para hacer una política medioambiental y que no sea posible hacer una política medioambiental sin la ley de medio ambiente.

Consecuente con esta orientación, yo me he inclinado —y pienso mantener esta decisión a lo largo de los próximos meses de una manera consecuente y pragmática— por abordar todas las grandes cuestiones que en materia medioambiental tiene la sociedad española, con técnicas que en algunos casos ya han sido experimentadas por la propia Comunidad Europea, de manera que sea posible ir resolviendo nuestras necesidades medioambientales sin tener que recurrir a instrumentos que en algunas ocasiones se han presentado con un carácter mágico. Por ejemplo, ¿es posible hacer una política medioambiental en materia de aguas hoy? La Ley de Aguas da instrumentos suficientes porque crea la cuota de vertido y establece normas para la calidad de las aguas. Es un instrumento legal que ya ha aprobado el Parlamento y que ya nos da un medio para realizar esa política medioambiental en materia de aguas.

La contaminación atmosférica se ha venido tratando en el ámbito de la Comunidad Europea mediante directivas, instrumentos de un rango inferior al de ley que se han revelado como bastante pragmáticos y eficaces. Ya en el primer Consejo de Ministros, después de las pasadas vacaciones del verano, tuve ocasión de proponer un Decreto sobre la contaminación atmosférica. Se están realizando muchas acciones concretas en esta materia, pero con el Decreto de contaminación atmosférica y con los próximos Decretos que incorporen elementos de contaminación hoy no contemplados en nuestra legislación, especialmente con la incorporación de las directivas comunitarias al derecho español, creo que será posible disponer de suficientes instrumentos para realizar una política que trate de resolver eficazmente los problemas de contaminación atmosférica. Es posible, sin necesidad de abordar esta cuestión con un tratamiento legislativo, hacer una labor de fomento del tratamiento de las aguas, realizando por tanto la promoción de inversiones públicas que permitan depurar las aguas residuales y su recuperación para la utilización en riegos o en sistemas de refrigeración. Allá donde haya un acceso industrial de esta naturaleza puede plantearse una política que trate de eliminar la contaminación de las aguas sin necesidad de un instrumento legislativo, puesto que fundamentalmente hace falta una coordinación de los poderes públicos para realizar inversiones rentables.

Es verdad que en España tenemos un conjunto de necesidades en materia de tratamiento de residuos sólidos urbanos y de residuos peligrosos que por su importancia y cuantía hay que abordar. Recientemente, el Consejo de Ministros ha aprobado el proyecto de ley de residuos tóxicos y peligrosos que se ha presentado ante esta Cámara, en el que se abordan, con la decisión suficiente y la prudencia necesaria, todas las cuestiones relacionadas con los residuos tóxicos y peligrosos. Millón y medio de toneladas se vierten incontroladamente en este momento en los cauces de los ríos españoles, en el subsuelo español.

Abordar esta cuestión teniendo en cuenta la necesidad de adaptación que requiere la sociedad española es lo que trata de obtener el proyecto de ley mencionado.

Como ven, señorías, es posible ir planteando acciones en la política medioambiental dirigidas a resolver el conjunto de problemas que definen lo que podíamos llamar la preocupación medioambiental, sin necesidad de disponer de un instrumento específico que, en todo caso, será necesario para ir cerrando la coordinación de competencias, para ir asegurando la cobertura adecuada de la colaboración de todos los poderes públicos, y para establecer procedimientos unificados de sanción. El instrumento legal no es el cauce para realizar la política en este caso, parecería más razonable plantearse la acción inversora, la acción administrativa y la acción de legislación específica en cada uno de los campos.

La política medioambiental requiere unas grandes dosis de pragmatismo, de realismo, requiere aproximarse al problema no de una manera abstracta, sino centrándose en fórmulas concretas que permitan ir dando pasos reales de recuperación. Esa es la orientación por la que me he decantado más que por considerar que tenemos problemas legislativos en esta materia. Yo creo que no es ése el problema. No tenemos depuradas más que el 35 por ciento de las aguas residuales españolas y para llegar al cien por cien no se necesitan instrumentos legales, sino coordinar bien las inversiones públicas, fomentar en lo necesario las inversiones autonómicas, municipales y las que correspondan al Estado después del proceso de transferencias. Es posible abordar el tratamiento de las aguas y los vertidos que a ellas fluyen mediante los instrumentos legales de que hoy disponemos, excepto en el caso de los residuos tóxicos que se abordan con una legislación específica. Podemos solucionar mediante iniciativas de carácter administrativo todos los problemas relacionados con la contaminación atmosférica; en una palabra, que es posible hacer una política medioambiental. Yo estoy firmemente decidido a realizarla, pero esa política medioambiental no pasa por emplear ahora excesivo tiempo en buscar una legislación que debería ser de cierre y de armonización de todas las competencias, para cerrar todo un marco legislativo que en el ámbito europeo no tiene esa naturaleza, sino que se ha decantado casi siempre por acciones puntuales a través de directivas.

Me voy a referir también, con toda la síntesis de que sea capaz, a la política de vivienda, por la que sin duda SS. SS. tienen un vivo interés. Estamos realizando una política de promoción y construcción de viviendas, basados en un plan cuatrienal comenzado en 1984. En este plan cuatrienal se definieron los instrumentos de planificación y de financiación que iban a servir de base para la labor de fomento de la construcción de viviendas. Este plan cuatrienal se basa en el análisis de que hay una crisis en la demanda. Hay una insuficiencia en la demanda que hay que resolver, y ello se hace mediante la potenciación de esa demanda, por una parte, con ayudas públicas a todo lo que es el sector de la demanda insolvente, y, por la otra, asegurando la cobertura financiera para consolidar la existencia de recursos financieros que se aporten a

ese mercado de la vivienda, y asegurando al mismo tiempo que la promoción y venta de viviendas se produzca en un marco suficientemente definido, de manera que no estemos sometidos a una permanente indecisión, sino que anualmente todos aquellos que contribuyan a la promoción y construcción de viviendas conozcan con precisión el ejercicio económico en el que se van a mover, con el fin de que el mercado no tenga vacilaciones serias y produzca los beneficios adecuados. Potenciar la demanda, asegurar recursos financieros y establecer un marco lo más claro posible y con la mayor anticipación para el conjunto de los promotores ha sido el sentido de orientación que han tenido las acciones en el plan cuatrienal de vivienda, cuyo planteamiento se elaboró con unos objetivos bastante razonables y realistas desde mi punto de vista. Se concertaron 30.000 ó 40.000 viviendas de promoción pública y 120.000 viviendas de promoción privada pero con protección oficial; se promovieron 80.000 viviendas libres y se rehabilitaron unas 20.000 viviendas anuales. Todo ello se ha llevado a cabo estableciendo diferenciadas ayudas, que ustedes conocen perfectamente, para la promoción pública, en unos casos, y para las viviendas de protección oficial, en otros, en función de los tramos de renta de los compradores, es decir, de la mayor o menor solvencia de los distintos adquirentes.

Pues bien, no solamente estoy procurando sostener este conjunto de previsiones, sino que me propongo que a lo largo de 1986 incluso podamos intensificarlo. La evolución del programa de la vivienda a lo largo de 1984 fue alterada por un proceso de transferencias, por lo menos en lo que se refiere a la vivienda de promoción pública, que dificultó el cumplimiento del plan, pero debo decir que afortunadamente esas dificultades, propias del momento en el que se producen las transferencias a las distintas Comunidades Autónomas, no solamente se han superado sino que, con los resultados que podemos evaluar ya en este momento, se ha remontado y se han compensado los defectos de aquella situación de cierta incertidumbre que siempre produce el cambio de gestor, el cambio de responsables públicos frente al problema de promoción pública de viviendas. En este momento, respecto de 1984, disponemos de los siguientes datos: en cuanto a las viviendas de promoción pública directa se alcanzó el 46 por ciento de cumplimiento, el 90 por ciento en la promoción privada de viviendas de protección oficial, y el 99,9 y 99,7 en la rehabilitación y construcción de las viviendas libres que estaba previsto promover. La estimación del cumplimiento del plan de viviendas, a lo largo de 1985, según datos provisionales a 31 de agosto, es la siguiente: viviendas de promoción pública directa, 21.000, lo que quiere decir que al término del año previsiblemente se va a superar con creces la previsión inicial; en cuanto a las viviendas de promoción privada pero de protección oficial en este momento se han realizado 72.100, es decir, que estamos en un porcentaje del cumplimiento del plan significativamente bueno; 55.000 viviendas sobre 80.000 en el ámbito de las viviendas libres; y sobre 20.000 previsiones de rehabilitación, la realización ha sido de 15.198 viviendas. Esto quiere decir que a

lo largo de 1985 previsiblemente vamos a cumplir y a superar las previsiones del plan de la vivienda correspondiente al período 1984-1987.

Los recursos financieros puestos en el mercado mediante convenios suscritos con la banca privada, con las Cajas de Ahorro, con las instituciones de crédito oficial y con la Caja Postal de Ahorros también han permitido llevar al mercado el conjunto de todos los recursos financieros posibles. No hace nada más que dos días he tenido la ocasión de firmar tres nuevos convenios con distintas Cajas de Ahorro incrementando la aportación de recursos financieros para el plan de vivienda. A 30 de septiembre de 1985, y, por tanto, con una perspectiva clara de lo que va a ser este año, disponemos de un cumplimiento del 98 por ciento de las aportaciones financieras al conjunto de acciones en el plan de la vivienda. Por consiguiente, en 1985 no solamente vamos a cubrir los objetivos previstos en su momento sino que se van a superar compensando las dificultades que se produjeron en materia de promoción pública durante el período de transferencias. También puedo anticiparles que la impresión que tenemos, bastante justificada, teniendo en cuenta el conjunto de licencias que se están solicitando, la demanda de créditos para financiar el acceso a la vivienda, etcétera, es que hay una tendencia creciente hacia el cumplimiento e, incluso, una superación de las previsiones de promoción establecidas en el plan de vivienda.

¿Qué comportamiento va a tener el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo respecto del ejercicio de 1986 en esta materia? Hay una labor de promoción pública de viviendas gestionada por las Comunidades Autónomas con recursos que arbitrará este Parlamento a través de la Ley de Presupuestos, no voy a hacer ningún comentario sobre este tema puesto que es un debate que está realizando la Cámara en este momento. Pero, en lo que se refiere a la promoción privada estamos procurando dejar claro ante el sector cuáles van a ser las condiciones financieras y que recursos financieros van a tener para que las previsiones se hagan con tiempo suficiente y con comodidad. Antes del comienzo del año vamos a definir también el módulo aplicable, de manera que la promoción privada de viviendas de protección oficial conozca con tiempo suficiente los recursos, las posibilidades y las condiciones en que habrá que desarrollar la promoción de viviendas y, en consecuencia, dispongan de la suficiente información para saber qué recursos va a tener la demanda de viviendas en su conjunto y sea posible plantearse de manera no precipitada su construcción.

Definir dicho marco es la mejor aportación que pueden hacer los poderes públicos, junto con la adopción de recursos presupuestarios, a las ayudas personalizadas, la subvención de intereses o la iniciación de viviendas de promoción pública directa, pero insisto en que, tan importante como la aportación de los recursos en una valoración de conjunto del plan, es incentivar ese sector privado con la claridad y las previsiones que puedan permitir a todos los promotores privados abordar con cierta visión los problemas del ejercicio de 1986.

En materia de rehabilitación el panorama es similar.

Con cifras tan crecidas superamos las previsiones de rehabilitación —les he hablado antes de que estamos a 30 de septiembre de este año—, con unas 35.000 rehabilitaciones sobre 20.000 previstas. Yo creo que la rehabilitación es un programa que, iniciado tímidamente hace unos años, hoy se configura no solamente como un sector de la actividad que genera empleo más intensivo que la propia construcción de viviendas, sino, además, como un instrumento que permite asumir una política urbanística en la que se conservan valores estéticos, valores urbanísticos, y en la que se satisface una demanda de carácter cultural y muy experimentada en todos los países europeos, como es conservar la vivienda, pero actualizando sus servicios y sus comodidades. Merece la pena intensificar este sector, y confío en que en el año 1986 sea posible mantener este ritmo incrementado de rehabilitaciones, que también realiza el sector público, con objeto de ir disponiendo de experiencias que, expirado el plan de este programa de viviendas para tres años, permitan revisar su estructura para el futuro incrementando notablemente la acción de rehabilitación.

Señorías, no quiero terminar si hacer mención a otro programa muy específico, y paso por alto datos que ustedes conocen perfectamente por otras comparecencias, por el que yo tengo un vivo interés y acerca del cual vamos a tener ocasión de discutir próximamente. Se trata del programa de defensa del litoral español y de regeneración de playas. En el año 1982 disponía el presupuesto del MOPU de unos 550 millones de pesetas para la acción del tratamiento del litoral y recuperación de playas. Para el ejercicio de 1986, la solicitud del Gobierno, que ustedes habrán podido observar en los Presupuestos, es de 5.000 millones de pesetas; 5.000 millones de pesetas que pretenden dedicarse, en una acción programada a corto y medio plazo, al tratamiento del litoral español, a la regeneración y recuperación de playas, a la construcción de nuevas playas allá donde la acción urbanística, la acción del hombre o la acción de la naturaleza ha destruido esas playas, en unas acciones que, por una parte, tienen una gran demanda social, una gran aceptación social, cuya solución permite aumentar la calidad de vida de los ciudadanos, y, por otra, tienen una enorme trascendencia económica en la medida en que mejorar la calidad de nuestra oferta turística, mejorar la infraestructura de nuestra oferta turística es un negocio rentable para la nación que en el turismo tiene una acción económica importante.

Tenemos previsto un conjunto de acciones —pasaré enseguida a detallarles cuanto ustedes me precisen sobre la materia— que en los distintos litorales nos permiten recuperar, insisto, playas destruidas, playas alteradas, playas que la naturaleza ha ido deformando, mediante técnicas que se experimentan continuamente en el CEDEX, organismo que depende del MOPU, de investigación y tecnología, que permiten actuaciones bastante contrastadas con lo que van a ser luego los efectos de la naturaleza.

Junto con esto, en el Ministerio estamos estudiando todas las acciones necesarias para dar definitivamente un salto adelante en la defensa del conjunto del litoral español, en una actuación que tiene claras connotaciones de

política territorial (en mi opinión absolutamente necesaria para la presión demográfica y urbanística que se produce), porque es preciso preservar el litoral concebido en el ámbito europeo como un patrimonio común. La acción prevista para playas y regeneración de las mismas tiene un carácter inversor, así como también tiene un contenido de estudio cuyas conclusiones confío hacerles llegar dentro de no mucho tiempo.

Volviendo al programa y aplicándolo a las previsiones presupuestarias, el objetivo específico es la elaboración de un plan de costas. Las acciones, en su conjunto, van a ser aproximadamente 153, es decir, que al término del ejercicio presupuestario habremos incidido en 153 puntos costeros, con acciones de regeneración.

No quiero cansarles más, señorías, con la pesadez de mi exposición. Tan sólo he pretendido esbozar unas explicaciones en aquellas cuestiones que son de especial interés y que, seguramente, sugieren, más que ninguna otra, el debate o la petición de información. He procurado ofrecerles, con la mayor síntesis posible, las previsiones y orientaciones que quisiera desarrollar en la acción del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, pero acepto de antemano cualquier consideración de insuficiente para estas explicaciones, y por esa misma razón me pongo a su disposición para cuanto el Presidente y SS. SS. dispongan.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Para turno de Grupos tiene la palabra el señor Fernández Inguanzo.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Muchas gracias, señor Ministro, por su comparecencia por primera vez ante nosotros, y por la interesante y necesaria información que nos ha suministrado en esta comparecencia.

Voy a tratar de intervenir lo más brevemente posible, siguiendo el hilo de la información del señor Ministro. En cuanto al problema de las comunicaciones, de las carreteras, creo que ha sentado una serie de principios, criterios y objetivos —como él mismo decía, como expresión de buena voluntad— que son interesantes. Tratar de integrar las necesidades del país y cubrir los desequilibrios que existen entre las diferentes regiones, es un objetivo necesario.

A este respecto, y concretando lo más posible por mi parte, quisiera hacerle algunas preguntas que voy a tratar de razonar. Usted sabe, señor Ministro, que la región asturiana era hace muy poco tiempo un emporio industrial. Como consecuencia de un plan de reconversión salvaje que se ha producido, iniciado anteriormente pero llevado a los últimos extremos en este último periodo, Asturias se ha colocado en el nivel por debajo de la media de renta per cápita por habitante. Hay zonas de la región que ayer fueron de primera línea industrial, como, por ejemplo, el Caudal, Mieres, que hoy tienen el 30 por ciento de la población activa en paro y que de cada cuatro pa-

rados, tres son jóvenes que aspiran a tener trabajo por primera vez.

Hay razones de diferentes tipos. Allí se ha establecido una Zona de Urgente Reindustrialización, como en gran parte de Asturias. Sin embargo, los objetivos no se cumplen, unas veces porque la esperanza que ustedes en el plano económico fundan en la inversión privada, por diferentes razones que no vamos a analizar aquí, no se convierte en realidad, otras, porque...

El señor Presidente me parece que ya está nervioso.

El señor PRESIDENTE: Sí, señor Fernández Inguanzo. Su intervención es muy interesante, pero, evidentemente, no entra dentro del ámbito de actuación de esta comparecencia.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: No entra, pero voy a razonarlo, señor Presidente.

Además de esa razón, hay otra, en mi opinión fundamental, que es el denominador común en las regiones del norte de España: la falta de comunicaciones, las difíciles comunicaciones entre esas áreas de producción, tanto industriales como agrícolas, y los grandes mercados de la región. A este respecto, usted sabe que se construyó la autopista de Buelna, fue un sumidero de dinero, como decimos en Asturias, que no ha resuelto el problema y no sabemos si, por fin, se terminará o no. Lo que sí sabemos es que se pasó de un presupuesto de 12.000 millones a 75.000 millones, que no se terminó y que se impusieron unas tarifas de peaje tremendamente prohibitivas para la región asturiana, dado su nivel económico. No sabemos si el señor Ministro cree que se va a terminar; el Ministro anterior hablaba de que existía un plan para la terminación de la autopista.

Otro problema es el de un estrangulamiento real en Asturias en relación a esa autopista y a su utilización, aun con sus deficiencias. En el centro de la región, la terminación de la autopista que se llama la «Y», es decir, Gijón-Avilés-Oviedo, hay un gran estrangulamiento porque están comunicadas por una carretera muy estrecha y en malas condiciones. Existe un plan —al que no se refirió el señor Ministro y que es muy interesante— de una autovía de Oviedo-Campomanes, enlazando esas dos autopistas. Ese plan continúa. Quisiera saber si la realización de esa autovía va a pasar por el núcleo fundamental de esa zona del Caudal, si existe realmente el criterio de continuar la realización de ese proyecto, y cuál sería —si el señor Ministro me lo puede explicar— su recorrido.

Hay otro problema, aunque está más vinculado al de la vivienda, que voy a exponer. Usted sabe, señor Ministro, que este área de Obras Públicas, en cuanto a la vivienda, por la inseguridad en el trabajo, debido a los accidentes, nos coloca a nivel de un país tercermundista. ¿Qué política piensa seguir el señor Ministro y su Ministerio para paliar esta situación de inseguridad en el trabajo que se produce en este área?

En cuanto a la conservación del medio ambiente, creo que no son necesarias nuevas leyes; existen, pero hay que hacerlas cumplir. El problema es no dar un cheque en

blanco, por ejemplo, a las empresas mineras para que contaminen constantemente los ríos y los obturen con escombreras planteadas no con racionalidad, sino únicamente respondiendo a intereses económicos; el problema es negar los vertidos a plantas de celulosas, etcétera, que lo hacen con mucha frecuencia, porque, por ejemplo, en Asturias, que es una de las regiones donde los ríos encierran una riqueza imponente, se ven constantemente plagados de peces muertos.

En cuanto a la segunda parte de su intervención, el plan de viviendas, creo, señor Ministro, que hay que valorarlo, en primer lugar, en función de si cubre o no las necesidades reales en un momento determinado de la sociedad española. En segundo lugar, si contribuye a paliar uno de los problemas centrales, secuela de la crisis, el tremendo paro obrero. Teniendo en cuenta que la construcción es precisamente un sector que absorbe gran cantidad de puestos de trabajo y que hoy tiene un nivel de paro del orden del 40 a 50 por ciento, a mí me parece (a través de una visión muy rápida, no meditada suficientemente de su intervención, y después de una visión, también muy rápida, de los presupuestos) que no podemos ver los objetivos a cumplir por este sector, dada la importancia social que tienen, con mucho optimismo.

Existe un plan de viviendas y urbanismo que conocemos y que usted nos ha ratificado en este momento. Este plan se viene cumpliendo en cuanto a viviendas de Promoción Oficial y de iniciativa privada, pero no así en cuanto a las viviendas de promoción pública y de rehabilitación, de las cuales, en 1984, primer año del plan, se construyeron la mitad escasa. Aunque parece que el programa de este 1985 se va a cumplir, de acuerdo con las manifestaciones del señor Ministro, ¿qué va a pasar con el déficit que se ha producido en el plan general del año 1984 en cuanto a la construcción?

Por otra parte, creo que la rehabilitación se viene cuantificando como tal. Se realizan rehabilitaciones parciales, como limpieza de fachadas y patios interiores, lo cual no es cubrir el programa de rehabilitación de viviendas. Hay un tema que llama poderosamente la atención en el plan de viviendas de protección oficial, y es que acceden capas de la sociedad que hasta este plan accedían vía iniciativa libre. Quisiera que me aclarase este punto el señor Ministro. En nuestra opinión, el Estado está financiando prácticamente la vivienda libre, la segunda vivienda, dejando de atender suficientemente a las capas más necesitadas y desfavorecidas de la sociedad.

No es raro observar grandes construcciones del plan de promoción de viviendas de protección oficial, por ejemplo, en playas y zonas de turismo, y, en cambio, al lado pululan gran cantidad de chabolas que han aflorado nuevamente. Con estas medidas, los trabajadores, además de ver mermado su poder adquisitivo por el tratamiento del ajuste duro de la crisis económica y por los límites salariales, se ven desposeídos de lo que hasta ahora venía siendo salario diferido a través de la vivienda social y otros servicios.

Por ejemplo, en mi tierra cada vez existe una mayor densidad de chabolismo. Yo me temo que el Estado no

esté cumpliendo su papel de promotor de la vivienda social y pública, dejando en manos de la banca la iniciativa de atender a los que llaman la demanda solvente.

Al mismo tiempo, creemos que varias Comunidades Autónomas no han cumplido el plan establecido en cuanto al 20 por ciento de la inversión en vivienda pública. Por todo ello le voy a formular, señor Ministro, unas preguntas.

¿Piensa el Gobierno continuar con la política de financiar la segunda vivienda en el marco de la vivienda de protección oficial, existiendo un estrato importante de la sociedad que no puede acceder a la vivienda primaria y principal?

¿Qué comunidades no han empleado ese 20 por ciento del Fondo de Compensación Interterritorial en el año 1984, y en qué se ha gastado el dinero previsto inicialmente para viviendas de promoción pública?

¿Tiene previsto el Gobierno, ante el fracaso del Plan Cuatrienal, sólo salvado en 1985 con la inversión del AES, tener reuniones con los agentes sociales, por ejemplo, inmobiliarias, constructoras, entidades financieras, centrales sindicales, etcétera, para abordar esta cuestión? Nada más y muchas gracias, señor Ministro.

El señor PRESIDENTE: La primera pregunta que ha formulado respecto a las comunicaciones de Asturias, como es muy concreta y correspondería más bien al debate sobre el Plan Nacional de Carreteras, si el señor Ministro no tiene los datos a mano, podríamos, como es costumbre en esta Comisión, sugerirle que los mandase por escrito para conocimiento de los señores Diputados.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Ni en esa ni en otras cuestiones, si el señor Ministro no tiene datos sobre ello, puede mandarlos por escrito.

El señor PRESIDENTE: Por favor, señor Fernández Inguanzo, no se trata de dar facilidades al señor Ministro, ya que tiene obligaciones respecto a la Cámara que debe cumplir, y este Presidente debe cuidar de que las cumpla. No se trata, tampoco, de hacerle a usted ningún favor, sino de cumplir todos con las obligaciones que nos corresponden.

Hay otro aspecto de una pregunta que ha formulado S. S. respecto a la seguridad de los trabajadores en la construcción que más bien correspondería formularla al Ministro de Trabajo. Me parece que corresponde a ese departamento cuidar de las condiciones de trabajo. Lo digo a los efectos de que el señor Ministro pueda dar su opinión, pero creo que no es muy apropiado formularla en este momento. Por lo demás, el señor Ministro, podrá contestar, después de que hayan intervenido todos los Grupos Parlamentarios, según su buen criterio.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Perdón, señor Presidente. El señor Ministro viene a informar sobre la política de su departamento, y la política de seguridad de las fuerzas sociales que integran ese Departamento creo es in-

interesante conocerla, pero si corresponden a otra rama lo retiro.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias señor Fernández Inguanzo.

Por parte del Grupo Popular tiene la palabra el señor Lasuén.

El señor LASUEN SANCHO: Voy a ser muy breve. Quisiera que el señor Ministro nos contestara a tres preguntas, a efectos de que podamos, en debates posteriores, ser precisos en la argumentación y partir de criterios homogéneos.

En primer lugar, señor Ministro, usted ha indicado que la inversión en Obras Públicas este año se mantiene constante. Quisiera que nos precisara si se mantiene constante en pesetas nominales o en pesetas reales. Esa es la primera cuestión.

En segundo lugar, me voy a atener a los principios de orientación básica que son los importantes en esta exposición. En cuanto a la política de carreteras el objetivo del Ministerio de Obras Públicas es garantizar que, en un plazo que no se ha precisado exactamente, la red de carreteras españolas pudiera competir con los criterios de calidad prevalentes en la Comunidad Económica Europea. Para poder analizar, si ese es el caso o no, nos gustaría que nos precisara los estándares españoles en relación con los europeos. Es decir, ¿de qué estamos hablando? Por ejemplo, el programa de autovías, ¿cómo lo definiría usted en términos comparables en la Comunidad Económica Europea? ¿A qué tipo de red viaria corresponde la autovía en la Comunidad Económica Europea?

En tercer lugar, cuando ha hablado de la política de medio ambiente ha establecido otra orientación básica, afirmando que ya existe legislación suficiente para poder practicar políticas de mejora del medio ambiente, y ha enumerado una serie de leyes con las que nosotros coincidimos. Pero me da la impresión de que lo que ha querido decir el Ministro específicamente, y esto es lo que me gustaría que me confirmara, es que no es necesario disponer de una ley general del medio ambiente para poder actuar de forma positiva en la protección del medio ambiente, a través de la aplicación específica de una serie de normas que ya existen. Esto sin duda es cierto en los sectores que él ha indicado, pero no en otras actividades como en la contaminación por ruido, que en algunas ciudades españolas es tremenda; la contaminación por mal uso del espacio; por aumento de densidades, que es particularmente grave en la legislación urbanística, y por la contaminación estética, que es particularmente grave en muchas costas españolas.

En estos sectores y otros muchos que podríamos precisar, hace falta una legislación específica que no existe, y para lo cual, sin duda, existen directivas en el Mercado Común y debería existir el equivalente, es decir, los reglamentos oportunos en la legislación española.

Independientemente de esta cuestión, señor Ministro, hay otro tema, a nuestro entender, más grave. Con esto estoy señalando, simplemente, un matiz a lo que usted ha

expresado, y me gustaría conocer su comentario sobre el tema. Por una parte, existe una legislación específica que se puede aplicar; hay huecos de legislación en otros muchos sectores, y, además, de eso existe la necesidad de coordinar, no sólo competencialmente, la aplicación de todas esas leyes, sino establecer criterios entre ellas. Porque la problemática fundamental del medio ambiente es que la racionalidad en un sector supone una irracionalidad en el contexto, y hay que establecer racionalidades limitadas en cada uno de los sectores. Eso no sólo implica una armonización de competencias, sino una jerarquización de competencias y un establecimiento de prioridades, de forma que exigiría, eventualmente, la creación de una ley general del medio ambiente.

Si lo que usted afirma es que cree que para empezar a actuar basta con la legislación existente, estaríamos de acuerdo, si se completara en donde no existe; pero si lo que usted indica es que nunca será necesaria una ley general del medio ambiente, no estaríamos de acuerdo. Nos gustaría conocer las precisiones a ese respecto.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Sisó.

El señor SISO CRUELLAS: En primer lugar, quiero agradecer la presencia del señor Ministro, y más cuando ha sido a petición propia, así como la información que nos ha dado.

Señor Ministro, usted nos ha hablado de los cumplimientos del MOPU en lo que respecta a inversiones, pero S. S. no nos ha hablado del grado de incumplimiento del MOPU, que creo es muy importante, sobre todo en el tema legislativo. Si no recuerdo mal su antecesor en el Ministerio, en su comparecencia del día 24 de febrero de 1983, expuso un calendario de proyectos-legislativos que han sido incumplidos, prácticamente en su totalidad. Tenemos una gran lista: La Ley general del Medio Ambiente, que ya se ha hablado sobre ella y no vamos a insistir; la Ley de Arrendamientos Urbanos, que sin duda es fundamental si queremos agilizar el mercado de vivienda; la Ley de Protección Pública de la Vivienda, muy importante para potenciar la construcción de viviendas; Ley de Protección de la Naturaleza, Ley de Carreteras, Ley de Protección del Medio Ambiente Atmosférico, Ley sobre valoración del suelo, Ley sobre obtención de dotaciones comunitarias, Ley de Ayuda al Equilibrio Territorial, Ley de Régimen Financiero de los Puertos Españoles, etcétera. Como verá también hay cosas incumplidas. Nos gustaría saber qué es lo que piensa a este respecto, ¿se va a llevar a cabo estos programas legislativos o, por el contrario, hasta que termine esta legislatura, no piensa traer nuevos proyectos de Ley?

Dicho esto, quisiera formularle a continuación algunas preguntas de temas más concretos. Si no tiene datos en este momento, señor Ministro, no tendría inconveniente en hacerlas por escrito.

Ultimamente se está detectando en los distintos CEAT de España un impulso a la contratación de los «consultings» privados del control y vigilancia de las obras con-

tratadas por el MOPU, así como la redacción de proyectos. ¿Seguirá usted, señor Ministro, esta política o, por el contrario, utilizará a las mil quinientas personas, creo que son, con contrato laboral y funcionarios del Ministerio, que hasta ahora habían realizado este trabajo?

Segunda pregunta, tenemos noticias de que se ha pedido se lleve a cabo una auditoría en el Servicio Geológico del MOPU. ¿Podría decirnos, señor Ministro, cuáles han sido los motivos por los cuales se ha pedido tal auditoría y si podría remitir a esta Cámara los resultados de dicha auditoría en cuanto los tenga en su poder?

Tercera pregunta, nos ha extrañado que en los Presupuestos Generales del estado haya una partida de 291,5 millones de pesetas para la presa de Beninar, que está en la zona de riegos del Adra, cuando esta presa ya está transferida a la Comunidad Autónoma correspondiente. Es algo que no entendemos y le agradecería, señor Ministro, nos lo aclarese.

El señor PRESIDENTE: Señor Sisó y demás miembros de la Comisión, creo que sería mejor que los aspectos presupuestarios que no sean muy globales los dejemos para el debate presupuestario, ya que si no, repetiríamos en dos sitios de la Cámara las mismas cuestiones. Lo digo a los efectos de ordenación del debate.

El señor SISO CRUELLAS: Muy bien, señor Presidente.

La cuarta pregunta se refiere a la vivienda. ¿Se ha pensado o se piensa estudiar qué posibilidades tendrán los ciudadanos de la CEE para acceder, en el momento en que estamos integrados plenamente en ella, a las viviendas de protección oficial? Esto podría potenciar enormemente la demanda, sobre todo en zonas de expansión terística.

Otra cuestión es, la autovía que afecta a mi región, Aragón, igual que a su señoría, de Madrid-Zaragoza. Como sabe, estaba prevista la autopista A-2 para su pronta construcción en el Plan Nacional de Autopistas. Por esa razón a esta carretera no se la acondicionó ni dotó, como al resto de las seis vías radiales, al ejecutar el Plan Redia. Como sabe, en todo el valle del Jalón no hay ni arceles y las vallas protectoras están sobre las mismas líneas de señalización horizontal; es decir, su plataforma y su trazado es muy malo. Por otra parte, no se ve que se esté trabajando en la autovía programada. Solamente en la variante de Alcalá de Henares —que es algo que estaba previsto con anterioridad—, pero en el resto del corredor no se ve ningún movimiento de obras, replanteos, etc.

Yo quería preguntar si hay estudios previos, si hay proyectos, anteproyectos, cuándo van a empezar y terminar estas obras y, sobre todo, que nos puntualizara, si está decidido, en qué parte de este trazado la autovía irá separada del actual trazado de la Nacional II.

Con respecto a la manifestación que usted ha hecho en el sentido de que el problema del agua debe resolverse con miras globales y a nivel nacional, yo le preguntaría: ¿Ha querido decir, señor Ministro, que está de acuerdo con los grandes trasvases?

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Durán.

El señor DURAN NUÑEZ: Antes que nada quiero agradecer al señor Ministro esta su primera comparecencia en Comisión a petición propia, así como el tono de la misma, que responde al tono general que siempre hemos conocido al señor Ministro como parlamentario.

Asimismo, para evitar al señor Ministro en su respuesta con motivo de mis preguntas, posibles alusiones al próximo jubileo democrático, le querría aclarar que desde que he obtenido el acta de Diputado siempre he concentrado la mayor parte de mis preguntas en temas esencialmente gallegos y pienso seguir haciéndolo así, Dios mediante, en esta legislatura y en la otra si me eligen.

Señor Ministro, cuando ya han transcurrido dos años desde el período de actuaciones 1984-87, parece que no existe consignación de inversiones en una serie de carreteras gallegas, que me atrevo a mencionarle porque el señor Ministro ya tiene conocimiento de ellas a través de cartas de la Consejería.

Se me pide que le pregunte por la Nacional 651, de Betanzos a Ferrol, la C 547 —acondicionamiento entre Mellid y Labacolla—, la importantísima autovía entre Vigo y Porriño, la autopista Santiago-Pontevedra, dado que, por lo menos, el tramo Santiago- Padrón debería iniciarse con cierta urgencia; el tramo Ribadeo-Barreiros, etcétera.

Estos son temas que el señor Ministro tiene presentados en cartas dirigidas por la Consejería y que me permito recordárselos.

Pero ahora entro en temas importantes que ya habíamos tratado con el anterior señor Ministro. Por ejemplo, en qué estado se encuentra el tramo de ejecución y que tiempo de finalización tiene previsto para el puente internacional entre España y Portugal, en la zona de Tuy.

En cuanto a transferencias a la Comunidad Autónoma hay una serie de preocupaciones que le voy a mencionar al señor Ministro. Entre ellas están la transferencia del SEPES. En la Comisión mixta de transferencias del 22 de septiembre parece ser que hubo ya observaciones en la aprobación del Decreto por parte de representantes del MOPU. Le agradecería su comentario al respecto.

En cuanto a transferencias de obras hidráulicas con aprovechamientos hidráulicos, parece ser que cuando en su día se fijó por la Comisión mixta de transferencias el calendario de traspasos a Galicia, la observación de la Administración Central fue llevar a cabo el traspaso de competencias que otorga el Estatuto de Autonomía gallega, una vez aprobada la Ley de Aguas estatal. Por lo que parece ser que este es el momento.

En cuanto a inversiones en Galicia en carreteras, nos gustaría saber su opinión en cuanto al programa de ejecución de Autopistas del Atlántico y —muy importante— la terminación de los accesos a Galicia, tanto en la Meseta como con Asturias y Portugal.

Otro tema muy importante que estoy seguro que está en la mente del señor Ministro, ya que nos ha hablado de aprovechamientos hidráulicos y su repercusión en la economía general, es el nuevo y previsto salto del Sela, que

es el aprovechamiento hidroeléctrico escalonado en el tramo internacional del Miño y que parece ser que va a ser ejecutado conjuntamente por Electricidad de Portugal y la Unión Eléctrica. Es una gran ambición de la zona que el camino de coronación de la presa tenga características Redia, similares a las carreteras de acceso a la zona, tanto en el lado portugués —que no es competencia del señor Ministro—, como en el lado español, dado que en estos setenta y tres kilómetros del tramo internacional del Miño hacia abajo sólo existe el puente antiguo internacional y el posible y lejano —creo yo, en cierto aspecto— nuevo puente internacional. Creo que sería muy simple aprovechar, en el proyecto de la obra que se hiciera, este tipo de coronación.

Quiero pasar a un tema relativamente penoso que ha ocurrido hace un par de días, con motivo de la puesta en marcha de un transbordador fluvial a través del río Miño, concedido al Ayuntamiento de Salvatierra y financiado por la Junta de Galicia, que va a ayudar de manera muy importante al tráfico comercial y turístico entre la zona de Monsau —que es una zona rica protuguesa— y la zona de Salvatierra, que no es tan rica. Se espera con verdadera ilusión que este plan se ponga en marcha, entre otras cosas, ya que estamos en la campaña de Navidad, por todo el cúmulo de tráfico comercial que existe en la zona. Pero ha sucedido que, en el momento en que se iba a entregar por parte de la entidad financiadora, que era la Junta de Galicia, el Ayuntamiento de Salvatierra, parece ser que, por la falta del acta de reconocimiento final por parte de la Confederación Hidrográfica del Norte, se impidió la puesta en marcha. Ya sabemos que esto puede ser un tema burocrático, pero lo que pedimos del señor Ministro y de su proverbial posición dialogante y constructiva es que dé las órdenes inmediatas para el reconocimiento de dicho transbordador y su inmediata puesta en marcha.

Quiero decir que mientras se pone en marcha este transbordador, que ha sido planeado con todo tipo de precauciones, existe la tradicional chalupa que sigue cubriendo el tráfico en la zona de manera muy rudimentaria y no creo que esta chalupa haya tenido que ser sometida a todos los trámites de tipo burocrático a que ha sido sometido este transbordador. Repito que espero del señor Ministro dé las órdenes inmediatas para la actualización de las actuaciones sobre este transbordador, y le agradezco su atención.

El señor PRESIDENTE: Son válidas las demás observaciones que hice antes a otros Diputados en relación a las cuestiones puntuales; algunas de ellas excesivamente puntuales, me parece que no entrarían en la cuestión, pero creo que la libertad los señores Diputados a veces debe ser prioritaria.

Tiene la palabra el señor Castroviejo.

El señor CASTROVIEJO CALVO: Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, quiero agradecer al Ministro de Obras Públicas su amable comparecencia, poniendo énfasis, sobre todo, en que ha sido a petición pro-

pia, lo cual quiere decir que desea tener contacto con sus antiguos compañeros de Cámara y exponer los planes.

El señor PRESIDENTE: También somos compañeros en la actualidad.

El señor CASTROVIEJO CALVO: Aceptada la observación.

Quiero hacer cuatro preguntas concretas en cuanto a autovías y carreteras. En primer lugar, la autovía de Levante, la polémica autovía de Levante que, en principio, se intuía que el itinerario iba ser coincidente con el de la actual Nacional 301 de la REDIA. Hubo dos fases para su ejecución: la primera fase ya está en marcha, que es la de Almansa-Alicante, pero sobre la que hay una notable controversia. No hay una política informativa clara respecto a cuál va a ser su trazado. Parece ser que por presiones de otras provincias se intenta llevar a la práctica un trazado híbrido; y he de poner de manifiesto que hay una unanimidad total, absoluta en todos los sectores de los ciudadanos, cámaras de comercio, organizaciones sindicales, empresariales, turísticas, etcétera, de las provincias de Alicante, Albacete y Murcia respecto a que se respetara el propósito inicial del MOPU en cuanto al trazado inicial de la autovía de Madrid-Almansa, es decir, el coincidente con la Nacional 301.

Quisiera que me contestara el señor Ministro sobre cuándo se va a definir, de una manera clara, rotunda, sin ambigüedades sobre ese tema, y que desmintiera tajantemente lo que aparece como rumor en la calle o como presiones políticas partidistas, etcétera.

Segundo, la autovía de Alicante-Murcia, que sería la culminación de esa autopista desde La Junquera a Murcia, facilitaría la entrada de turismo y el tráfico de mercancías, que es notable desde todo el Levante español hacia Europa. Tercero, para ello se necesita realizar esa circunvalación en la capital de Alicante, que sirva de enlace y conexión con esa autovía de Alicante-Murcia y también con la próxima de Alicante-Madrid, hoy actual carretera de la REDIA, puesto que los accesos a Alicante hoy, sobre todo en época veraniega, cuando el turismo se incrementa de una manera preeminente, son insuficientes; creo yo que los actuales accesos a Alicante son un desafío al turismo.

Por último, un poco por aquelllo de la riojanía de mi apellido, permíteme Javier que te pregunte sobre cómo están las obras de mejora y acondicionamiento de la carretera nacional de Logroño a Soria, la Nacional 111, que se sabe que es una carretera estrecha, de mal firme, sin arcenes, y es la salida desde Madrid a Navarra. Es importante zona turística la que rodea el puerto de Piqueiras; todo aquello es un primor que conviene potenciar y con esos accesos resulta inimaginable que pueda hacerse.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Pérez-Olivares.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Señor Ministro,

le agradezco también en nombre de mi Grupo su comparecencia.

Yo quisiera hacerle dos preguntas. He escuchado con sumo interés la parte de su discurso referida concretamente a su intención —que, en realidad, es continuación de la de anteriores responsables de su Departamento— de conseguir la pureza de las aguas de nuestros ríos. Como usted podrá comprender, esta cuestión me sensibiliza especialmente por ser toledano, Diputado por Toledo y sufrir el Tajo. Quisiera decirle, señor Ministro, si se va a continuar con la política —y permítame la expresión— de «padre no peca». Es decir, si se va a hacer caer el peso de la ley y se va a hacer cumplir la ley al contribuyente español, al inversor español, mientras que la Administración no va a cumplir esta Ley. Como para muestra vale un botón, le voy a poner el ejemplo del Parador Nacional de Turismo de Toledo, que está haciendo unas importantísimas obras de ampliación y que está vertiendo directamente sus residuos al Tajo, por una cloaca a cielo abierto, sobre, precisamente, uno de los puntos de aparcamiento de autobuses desde donde se divisa la panorámica de esta ciudad. Como usted podrá comprender los efluvios que desde allí se respiran son francamente agradables. Quisiera saber si, efectivamente, se va a aplicar la ley a todas las obras públicas y no solamente al contribuyente.

En segundo lugar, señor Ministro, muy brevemente, no nos ha hablado en su discurso sobre la política de personal que usted va a realizar al frente de su Departamento. Quisiera preguntarle si seguirá usted llevando a cabo continuos cambios en las Direcciones Generales que afectan a muchos funcionarios o, por el contrario, va a confirmar a éstos en sus puestos.

Nada más y muchas gracias, señor Ministro.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Sáenz.

El señor SAENZ LORENZO: Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, dar la bienvenida al Ministro, que hasta hace muy poco tiempo ha sido presidente de nuestro Grupo Parlamentario y, a continuación, saludar la filosofía de fondo de la exposición que nos ha hecho el señor Ministro y que supone que las actuaciones de este Ministerio se basan en planes y programas previamente aprobados. Pensamos que eso significa actuaciones equilibradas del territorio y es la única garantía para que las infraestructuras se lleven a cabo según los intereses generales.

Al mismo tiempo pensamos que el actuar sobre planes y programas elimina incertidumbres para el sector privado, que tiene una actuación importante en ministerios inversores, como es el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Por tanto, un apoyo y un saludo a esa filosofía general de actuar sobre planes y programas y con especial énfasis, quizás, al impulso que se ha anunciado al Plan de Carreteras que, creemos desde nuestro Grupo, tiene una importancia decisiva para nuestro país.

El desarrollo de la Ley de Aguas nos parece otro punto

importante del programa de actuación del Ministerio. Ya el Ministro se ha referido al futuro desarrollo normativo de la misma; en particular, hay una preocupación lógicamente de cara a afrontar la aprobación del Plan Hidrológico Nacional que, de todas formas, suponemos que se situará en la próxima legislatura.

Efectivamente, la Ley de Aguas establece los cauces adecuados para tomar decisiones; cauces basados en la participación de los usuarios y de las Comunidades Autónomas y, al mismo tiempo, establece algunos criterios, quizá un poco generales todavía, pero criterios que yo creo que pueden ser básicos, criterios de racionalidad que, fundamentalmente, se basan, por una parte, en la solidaridad y, por otra, en el establecimiento de los adecuados equilibrios territoriales entre las diversas zonas, equilibrios en los que la presencia del agua puede tener una importancia decisiva. Están, pues, los cauces, están los criterios básicos, que yo creo que son los adecuados para que no se lleven actuaciones basadas exclusivamente en el sentimentalismo o en la demagogia. Saludamos con especial énfasis el que se mantenga el esfuerzo de regulación de las aguas. Pensamos que es fundamental en un país que no se caracteriza precisamente por la abundancia de las mismas.

Quisiera terminar mi intervención señalando que para nosotros también tiene una gran importancia, en un Ministerio inverso como el MOPU, el grado de ejecución de los Presupuestos de cada año. Nos satisfacen, por tanto, a ese respecto las cifras que nos ha señalado el Ministro.

Por nuestra parte, como Grupo, nada más. Habrá algunas preguntas complementarias de los Diputados señores Pajares y García-Arreciado.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor GARCIA-ARRECIADO BATANERO: Uno mi expresión a la de los compañeros que me han precedido al dar la bienvenida a esta Casa, que por tantas razones es la suya, a don Javier Cosculluela.

Yo he echado en falta, quizá por la premura y por la extensa gama de actividades que tiene que gestionar, una referencia a la política del Ministerio en el tema concreto de la infraestructura básica de los regadíos. Como ya sabemos todos, la actuación del Ministerio en infraestructuras básicas es la condición necesaria que permite la posterior intervención de otras administraciones en la concreción de los planes de riego generales. Ello exige, por tanto, una acción de planificación concertada con otros Ministerios en orden a establecer la política de riego general, que es un sector que genera una importante cantidad de riqueza y de empleo. En algunas de las zonas que yo conozco de una manera más directa, esta generación de riqueza y empleo ha sido verdaderamente espectacular en los últimos años, sobre todo en determinados cultivos, cuya demanda va a tener un incremento importante ante la próxima incorporación de España a los mercados europeos.

En lo que respecta al MOPU, y en la medida de lo po-

sible, en relación con otras administraciones que intervienen en los problemas de riego, quisiera que el señor Ministro especificase un poco más la política que se seguirá desde el MOPU; qué objetivos se persiguen con esa política; las preferencias de actuaciones que el MOPU considera como más importantes; y un tema que me preocupa especialmente, si se va a diseñar una política en la que se potencien determinadas técnicas de regadío, que tienen un consumo intensivo de agua, o si, por el contrario, podemos estar en condiciones de potenciar otras técnicas de regadío, bien por el sistema de la mecha húmeda o por el goteo, que tienen consumos de agua sensiblemente inferiores.

Una segunda cuestión son las carreteras, y es un problema que no afecta al MOPU de una manera directa, es decir, su solución no está en manos del MOPU, pero sufre sus consecuencias en sus presupuestos. Me refiero a que es cierto que, por las razones que sea, muchas de las carreteras españolas están sometidas a un grado excesivo de desgaste por la circulación de vehículos con exceso de carga. Es un problema de Interior, como todos sabemos, pero, como he dicho antes, las consecuencias de la circulación de esos vehículos se pagan anualmente en los presupuestos de mantenimiento del MOPU. Por poner un caso concreto, de Huelva a Sevilla, una carretera nueva, porque lleva realmente poco tiempo construida, esta permanentemente sometida a los planes «recos», porque la plataforma es insistentemente castigada, como digo, por la circulación de vehículos que sospecho que pasan de los límites de carga permisibles. Mi pregunta es que si es posible desde el MOPU algún tipo de acción o de convenio a este respecto para que esto no siga ocurriendo.

También en cuanto a carreteras, y con ello doy por finalizada mi intervención, me parece que dentro del programa de creación de infraestructuras viarias, el 513 D, creo recordar, se podrían obtener resultados inmediatos y muy importantes, tanto en velocidad del tráfico como en la seguridad vial, si se potenciase de una manera especial la actuación sobre los puntos negros y, fundamentalmente, sobre los accesos a algunas ciudades. Por poner un ejemplo también, la Nacional-IV, de Madrid a Cádiz-Huelva, vería sensiblemente aumentada su calidad si se actuase con carácter preferente en rondas como las de Córdoba y Sevilla, que actualmente suponen una pérdida considerable de tiempo. Mi pregunta es si se podría dar a estas cuestiones puntuales un carácter de urgencia en la actuación del Ministerio.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Pajares.

El señor PAJARES GUTIERREZ: Bienvenido, señor Ministro.

Voy a seguir con el tema de las carreteras. En primer lugar querría preguntar al Ministro, puesto que el Plan General de Carreteras que se avecina es un plan realmente importante y, sobre todo, voluminoso en cuanto a obras, si el Ministerio tiene previsto reforzar o exigir a las empresas concesionarias un mayor rigor en las medidas

de seguridad en cuanto a la circulación por estos tramos en obras. Es un tema que creo que incide en la seguridad vial y es preocupante en muchas zonas del país.

En segundo lugar, también sobre carreteras, hay un problema que, a mi juicio, no solamente desde el punto de vista de las carreteras, sino también desde el punto de vista del medio ambiente, es preocupante: la proliferación excesiva y anárquica de la publicidad en carretera. Hay algunas empresas, realmente pocas, que anuncian en los medios de comunicación que retiran esta publicidad, y de hecho así lo hacen. Pero, ciertamente, el panorama que tienen nuestras carreteras en esta materia es, en algunos casos, realmente atentatorio contra el paisaje. ¿Habría posibilidad de regular esta publicidad en las carreteras desde el Ministerio, a través de alguna legislación?

En tercer lugar, el señor Ministro no ha hablado de la Dirección General de Arquitectura, probablemente porque tenía que condensar mucho su intervención, pero yo quisiera saber si en la línea de actuación que se ha hecho, que me parece interesantísima, de recuperación de teatros en las ciudades españolas, hay alguna previsión en cuanto a otros campos de recuperación de elementos histórico-artísticos en nuestro país.

El señor PRESIDENTE: Vamos a dar la palabra al señor Ministro, pero quisiera hacerle una pequeña precisión y un ruego. Quizá sea bueno que los cambios que se puedan introducir en el Plan de Carreteras como consecuencia de las alegaciones presentadas se expongan globalmente en esta Cámara y no de una manera puntual, porque creo que lo importante es la concepción global, los criterios globales, ya que de lo contrario se perdería una parte importante de la información. So pena de que las cuestiones puntuales, que puede plantear siempre cualquier Diputado, sean contestadas por escrito. Pero lo importante yo creo que es la visión global, y sería bueno esperar a que se debatiera aquí en la Cámara el Plan General de Carreteras.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO (Sáenz Cosculluela): Señorías, he expuesto una información, efectivamente a iniciativa propia, ante todos ustedes en esta Comisión —de la que, por cierto, fui portavoz durante dos años— con la intención de situarles en las líneas programáticas de conjunto, de manera que mi intervención facilitara el diálogo sobre las cuestiones que a ustedes más les preocuparan. Es cierto que hay cuestiones que no he tocado, porque mi temor era cansarles con una explicación que, ciertamente, se podía haber hecho en más tiempo, con más detalle y más farragosa. No tengo el más mínimo inconveniente en entrar en todas las preguntas que me han formulado, pero mi intención inicial era más bien facilitar este diálogo que aburrirles con una información que han ido acumulando en la Comisión, y quizá no tenía razón de ser que yo explicitara con excesivo detalle.

Quiero que sepan que con mucho gusto voy a dar contestación absolutamente a todas las preguntas, porque

para mí es un deber facilitar una información a la Cámara y lo hago perfectamente consciente de que es un deber, pero que no me supone el más mínimo esfuerzo. Les agradezco su amabilidad. Voy a tratar de sintetizar mis respuestas, enlazando con algunas demandas de información de carácter global para luego pasar a los detalles que ustedes me han solicitado.

Con carácter global quiero anticiparles cuál es la perspectiva de política que hay detrás del proyecto de presupuestos que se refiere al Ministro de Obras Públicas y Urbanismo. Ustedes saben que el Gobierno se plantea unos presupuestos (insisto en que procuraré no reproducir aspectos del debate presupuestario de totalidad o del articulado que se producirá en la Cámara, pero, al menos, permítanme que haga unas breves consideraciones) establecidas ya unas magnitudes económicas en muchos de los sectores de la economía española, con carácter positivo, en lo que se refiere a saneamiento estructural de la economía, balanza de pagos, equilibrio exterior, capacidad de exportación, disminución y control del déficit y reconversión tecnológica de una serie de sectores que estaban en crisis. Obtenidos avances significativos en ese conjunto, el Gobierno aprecia que sigue habiendo un déficit estructural que es el déficit público; déficit público que, por otra parte, no se basa tanto en gastos corrientes como en gastos muy estructurales, como SS. SS. saben perfectamente.

El Gobierno decide hacer unos presupuestos en los que se reduce en su conjunto la inversión pública, por entender que la mejor forma de promover la creación de empleo y la reactivación económica es garantizar al sector privado una financiación que no es posible, si se quiere mantener la lucha contra el déficit, incrementando significativamente las partidas inversoras. Esa es la filosofía que hay en el conjunto de la ley presupuestaria.

En ese conjunto, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo es un Ministerio que con su inversión favorece la calidad de vida, el equilibrio territorial y, en una palabra, las condiciones para la inversión. Piensen, por ejemplo, que la inversión en carreteras está incidiendo claramente en las posibilidades de las comarcas en las que se hace una política de reindustrialización. El Ministerio de Obras Públicas sale de estos presupuestos con unas partidas que es cierto que aumentan un 0,4 por ciento en términos nominales. Por tanto, contesto ya expresamente una de las preguntas concretas que me había hecho el Diputado señor Lasuén. También es cierto que en el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo hay otros fondos que son los provenientes del Acuerdo Económico y Social, que son los fondos propios derivados de los ingresos de organismos autónomos, como el caso de los puertos, que aportan a la corriente inversora unos recursos importantes que puedo evaluarlos, más o menos, en unos 10.000 millones de pesetas, deducidos los gastos de explotación. Con los fondos del AES y de los organismos autónomos nos colocamos en unas cifras de crecimiento del 0,4 en términos reales. El presupuesto es un aumento nominal pero, si incrementamos los fondos del AES más los fondos de inversión de explotación directa que reali-

zan los organismos autónomos, seguramente las cifras darían un incremento levemente superior al aumento del 0,4 por ciento en términos reales. Pero, insisto, la letra de los presupuestos establece un aumento nominal del 0,4 por ciento.

Segunda consideración. En ese conjunto de previsiones de inversión pública se establece un coeficiente para las inversiones de la Dirección General de Carreteras de un 9,9 por ciento de aumento. Es decir, hay un equilibrio interior en las partidas presupuestarias del MOPU que permiten incidir, con la inversión pública, en programas muy específicos que verdaderamente son un gran soporte infraestructural para la política económica. Hay partidas, como la de la Dirección General de Obras Hidráulicas —en este momento no la recuerdo con precisión—, que pueden tener un aumento en torno al 4 ó 4,5 por ciento. Permítanme la inconcreción, pero doy una ágil respuesta para no entretenerles, y creo que ésa es la cifra aproximada. Por otra parte, la del crecimiento de carreteras está en un 9,9 por ciento.

Por tanto, se mantiene una tasa de inversión similar a la del año pasado que, a su vez, mantiene el conjunto de incrementos que se produjo del 28 y pico por ciento para los presupuestos de 1983. Es decir, hay un salto cualitativo de las inversiones del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en el ejercicio de 1983, que se sostiene a lo largo de este ejercicio económico de forma compatible con una política económica que en el próximo ejercicio pretende luchar contra el déficit. Este es el argumento central de la política presupuestaria que al MOPU aplica el Gobierno.

Yo estoy convencido, desde luego, de que sosteniendo los programas bien planificados, conocidos con antelación en el ámbito de la construcción de obra civil, sean obras de regulación, obras de regadío, obras de carretera, o en el sostenimiento de la iniciativa privada en el marco de la construcción de viviendas, se colabora eficazmente a la creación de empleo. De hecho, la tónica revela que empieza a haber una recuperación en el sector que, como seguramente podremos apreciar, según el grado de interpretación de las estadísticas y la valoración de estos hechos, no siempre es concurrente o convergente, pero puede haber disparidad de criterios en la interpretación.

Este es un poco el punto de partida, la concepción económica que hay detrás de los presupuestos. Es una concepción económica que, además, en la gestión de las inversiones se aplica con unos criterios territoriales equilibradores, de manera que hay una serie de Comunidades Autónomas o de regiones que por razón de los déficit de infraestructura reciben un plus de inversión del MOPU, una intensificación de sus inversiones públicas que permite corregir esos desequilibrios y colocar, por tanto, a esas regiones en términos de más igualdad con respecto a otras en las que el déficit de infraestructura no es tan apreciable. Piensen, por ejemplo —luego aludiré más concretamente a los detalles—, que las inversiones del Plan General de Carreteras ofrecen un grado de previsión de inversión en Comunidades tradicionalmente mal comunicadas (Andalucía, Galicia, Cantabria), que por otra parte

son Comunidades de distinto signo político que no afecta en absoluto a estas previsiones de inversión y a estos planes, porque razonablemente la infraestructura que hay que crear debe tener en cuenta las demandas sociales, el déficit existente y, en una palabra, la situación objetiva de la que partimos. Ese es el concepto del que parte el diseño del Plan General de Carreteras, el diseño del Plan de la Vivienda o el de la política de obras hidráulicas en materia de regadíos.

Hecha esta consideración inicial, quiero hacer una segunda que me parece también fundamental. El Diputado señor Sisó invocaba un supuesto incumplimiento de los compromisos legislativos del MOPU enunciados por mi antecesor. Debo precisar a S. S. que esos incumplimientos no son tales. Pueden ser incumplimientos si nos atenemos a la modalidad legislativa o normativa que se ha utilizado para resolver determinados problemas, pero no serían incumplimientos si hubiera una respuesta normativa, aunque tenga rango o una técnica diferente de la que en su día pudo esbozarse.

Les anticipo que inicialmente había previsto un tipo de comunicación del Plan de Carreteras para el Parlamento, y estoy considerando cuál puede ser la técnica más apropiada para esta Comisión. He asumido públicamente, incluso antes de venir a esta Cámara, el compromiso de presentarles formalmente el Plan General de Carreteras iniciado por mi antecesor en sus líneas básicas —debo reconocerlo, me parece obligado hacerlo— y complementado por mi parte con el trabajo de estos meses. He asumido el compromiso de traer al Parlamento esa información específica de forma que les permita a S. S. pronunciar-se, siquiera sea en las líneas generales. La técnica concreta que yo he podido plantear en algún momento no me vincula hasta el punto de que no tenga posibilidad de valorar otra técnica de comunicación diferente al Parlamento. Esto es algo que ya ha ocurrido con la legislación. Es verdad que hay algunas leyes que no se han presentado y que ya les anticipo que no tengo la intención de presentar. Me refiero, por ejemplo, a la ley de protección pública de la vivienda, a la ley de arrendamientos urbanos y —aunque ésta creo que ya fue una información resuelta por mi antecesor— a la ley de medio ambiente.

Creo que no es preciso presentar la ley de arrendamientos urbanos porque el conjunto de Ministros que debe intervenir en la toma de decisión de esta iniciativa legislativa no es coincidente. Es decir, no puede un Ministro, por su exclusiva competencia, decidir cuestiones que también afectan a materias de otro Departamento. Yo creo que la ley de arrendamientos urbanos afecta claramente al Ministerio de Justicia, que en este momento tengo la impresión de que no tiene ninguna intención de estimular este proyecto de ley; yo, desde luego, tampoco la tengo y quiero que sepan por qué. Porque la ley de arrendamientos urbanos va a requerir, en primer lugar, una experiencia en el resultado del programa de viviendas que se está desarrollando a lo largo de esta legislatura. Creo que será bueno estudiar el impacto de la política de rehabilitación de viviendas, el impacto en el acceso a viviendas, el comportamiento de la oferta y la demanda, en un período en

el que ha habido una clara preocupación de los poderes públicos para establecer recursos financieros y por anticipar los mecanismos para evitar la improvisación. En segundo lugar, porque en este momento de la legislatura, cuando nos quedan dos períodos de sesiones (si el mandato legislativo expira en octubre, tenemos dos períodos de sesiones por delante, uno de ellos prácticamente ocupado por el debate de seguridad, el debate presupuestario y el debate sobre el estado de la nación), no hay tiempo razonable para que esta ley pueda elaborarse con la tranquilidad y con el sosiego que una ley de arrendamientos urbanos, de tanta trascendencia social y económica, requiere.

Yo soy más partidario de poder presentar esta ley, si tenemos ocasión de poder hacerlo —como espero—, con la perspectiva de un período legislativo en el que sea posible buscar una concordancia en un mecanismo que debe tener estabilidad y que va a afectar muy intensamente a la población en su conjunto. Yo creo que eso es más prudente que tratar de presentar un proyecto de ley, cuya elaboración y estudio —del que dispone el Gobierno— ha requerido enormes y complejos trabajos, como S. S. saben. Porque no se trata de regular jurídicamente las condiciones bilaterales que arrendador y arrendatario van a tener. Se trata de estudiar la incidencia económica de la ley de arrendamientos en un mercado que hay que crear y que hay que promover, y que por tanto requiere medidas de política económica; un mercado en el que, a la vez, opera un tipo de arrendatarios que está muy afectado por su insolvencia; un mercado de arrendadores que requiere una rentabilidad social de sus inversiones, pero enfrente tiene el problema social de arrendatarios con baja solvencia.

Este conjunto de factores o lo estudia el Parlamento con el mayor sosiego, con tiempo y con tranquilidad, o corremos el peligro de hacer la ley que no buscamos hacer. Por esa razón no soy partidario de la ley de arrendamientos urbanos ni de la ley de protección pública de la vivienda ni de la ley de garantías de edificación, de la que se ha hablado alguna vez. Entiendo que hay que acumular la experiencia de un gran programa de viviendas, que se está llevando con el mayor rigor posible, con un grado de diálogo y de entendimiento con los promotores que es bueno para poder evaluar el impacto de este programa, y poder, en otra legislatura, revisar la política de la vivienda con esta experiencia que inicialmente ha reactivado el sector y ha sido útil, con independencia de los problemas que haya podido suscitar.

Y una ley de medio ambiente no me parece necesaria —luego contestaré concretamente a las cuestiones de medio ambiente— porque es verdad que tiene que haber una ley de medio ambiente —y contesto a otra de las preguntas concretas del señor Lasuén—, pero el problema es: ¿La ley de medio ambiente debe ser la puerta de acceso a una política medio ambiental o el colofón que permita ya cerrar la coordinación de competencias y los procedimientos de sanción para los distintos sectores de la política medio ambiental? Me inclino por esta segunda fórmula. ¿Por qué razón? Porque —he tratado de aludir no

tanto a opiniones de SS. SS. como a una pregunta que hay en la sociedad española— no es cierto que para hacer una política medio ambiental sea necesaria una gran ley que llegue a regular todos los ámbitos que pueden verse afectados por la problemática medio ambiental. Más bien he sido partidario —y creo que en esto no entro en contradicción con la política de mi antecesor, al que citaré muchas veces— de considerar que es posible. Primero, porque ya hay algunos instrumentos legales sectoriales en la política medio ambiental. Piensen en la Ley de Aguas, en la Ley de residuos tóxicos que ya hemos presentado, en las directivas comunitarias que vamos a incorporar al Derecho español, bien con la técnica del decreto legislativo bien mediante la aplicación del Tratado comunitario, que ya declara Derecho interno el Derecho comunitario. Segundo, porque es posible también adentrarse en políticas sectoriales por la vía del Real Decreto, incluso por la vía de la instrucción administrativa, de manera que hagamos esa política medio ambiental atacando cada una de las manifestaciones que degradan nuestro medio ambiente de una manera sectorial y concreta para, al término de una intensa política medio ambiental, ir a la reorganización de competencias. No olviden SS. SS. que hemos transferido competencias en materia de medio ambiente a lo largo del año 1984, y hay que dejar que se pose también la experiencia de las Comunidades Autónomas para, al final, buscar una articulación necesaria.

Por tanto, lo que he tratado de decir es que voy a hacer una enérgica política medio ambiental —que voy a concretar a continuación en las cosas que no he desarrollado en mi intervención anterior—, y que esa política medio ambiental enérgica que me propongo desarrollar no requiere, inexcusablemente, una ley de medio ambiente sino una serie de instrumentos sectoriales. ¿Cuáles? En materia de agua —y paso ya a contestar a algunos de los detalles—, en materia de atmósfera, de ruido, de costas y playas y de contaminación atmosférica.

Comienzo por la contaminación atmosférica. ¿Qué estamos efectuando en este momento? La aplicación de un Decreto recientemente aprobado, que contiene la regulación de una serie de partículas de inmisiones atmosféricas que afectan a la calidad de nuestra atmósfera. Me propongo seguir completando con decretos —que llevaré al Consejo de Ministros— el resto de elementos contaminantes, por lo menos otra serie de ellos, que cierren el conjunto de normas que afectan a la contaminación atmosférica. Pero no basta eso. Estamos realizando un estudio, compartido con otros Ministerios, sobre la red de detección de la contaminación atmosférica que, en el conjunto del proceso de transferencias, ha quedado un poco desdibujada. Y estamos realizando acciones puntuales. Por ejemplo, el señor Diputado por Asturias sabe que en Avilés estamos realizando unas inversiones, desde el año 1985 y que he garantizado para el año 1986, tendentes a crear una barrera de carácter bastante intenso frente a la contaminación en el Municipio. Se han hecho conciertos con, aproximadamente, titulares de 508 viviendas para realojar, mediante acceso a la vivienda de promoción pública o de ayuda oficial, mediante procedimientos que

permitan eliminar una barrera de viviendas y colocar, en su lugar, una barrera verde. En el Municipio de Avilés, al término de esta acción, a finales del año 1986, habremos realizado una gran acción de saneamiento ambiental atmosférico, precisamente con unas actuaciones que no han requerido siquiera un instrumento normativo sino voluntad política y unas cuantos millones para acometer la solución de los problemas que generaba esa opción técnica.

Respecto a la contaminación de playas y de costas, lo que se refiere a las playas es una competencia de los poderes locales, pero ya este año hemos realizado un convenio con el INEM, que nos ha permitido cooperar en una acción —que yo creo ha sido claramente bien acogida por la población— de limpieza de las playas. Insisto en que no es una competencia sino una cooperación la que ha ofrecido el MOPU y que, en virtud del acuerdo con el INEM, nos ha permitido llevar a cabo una acción muy enérgica de limpieza de las playas. Pero esto no sería suficiente. Hay que hacer una labor de saneamiento de las aguas del litoral. ¿Qué está haciendo España en este campo y qué nos proponemos hacer? Como firmantes del Convenio de las partes cooperantes para la sanidad del Mediterráneo, el Plan Mediterráneo, el Plan azul, el Plan de recogida de hidrocarburos, dentro de ese Convenio del Mediterráneo, que se renovó en Génova el pasado mes de septiembre y que prorroga por diez años la acción conjunta de todos los países ribereños, estamos realizando un estudio de todas las necesidades de depuración de las aguas residuales en el litoral. También lo estamos haciendo en el interior, pero ahora me refiero al litoral.

En este Plan estamos detectando dónde se encuentran las carencias en materia de depuración de aguas residuales, para su envío al mar sin efectos contaminantes o para su reutilización. Sus señorías saben que no tenemos competencia ya en esta materia de la ingeniería sanitaria, que se ha transferido absolutamente a todas las Comunidades Autónomas. Hasta ahora se venían efectuando subvenciones del 50, 70, 80 o cien por cien a los Ayuntamientos para construir depuradoras. La situación en este campo es bastante dramática porque, aunque tenemos un 35 por ciento de población servida en materia de depuradoras, hay un funcionamiento deficiente en un porcentaje significativo de ellas, y no está clarificada una acción suficientemente uniforme en esta materia.

¿Qué va a realizar el MOPU, que tiene ante la comunidad internacional la responsabilidad de asegurar que las aguas litorales no son contaminadas y se van saneando? Un plan de recogida de los restos de hidrocarburos en los puertos. Para ello se está elaborando un plan en cumplimiento del Convenio del Mediterráneo. Vamos a fomentar la construcción de las depuradoras y los conciertos municipales, pero estableciendo también principios de fomento, ya que no podemos nosotros hacer la inversión directa allá donde se han producido las transferencias y no había un compromiso incluido en el decreto de transferencias. Esa labor de fomento que estamos estudiando en este momento pretende también que se introduzca (y vamos a hacer todo lo posible para ello) un plan de utilización correcta de las depuradoras y la aplicación de la tasa

de vertidos; tasa de vertidos que, por ejemplo, en el Ayuntamiento de Madrid se ha incorporado a los recibos del agua y que ha permitido unas inversiones importantísimas en esta materia. Asimismo, el Plan de saneamiento integral, en beneficio por cierto de la cuenca del Tajo, no de la Comunidad de Madrid, sino de las poblaciones que viven aguas abajo de la cuenca depurada.

Pues bien, esa labor de fomento la pretendemos realizar estableciendo el estudio de lo que serían las prioridades adecuadas de poblaciones de más de 50.000 habitantes y de poblaciones de tramos de 10.000 a 50.000 habitantes. Queremos ir haciendo el estudio sucesivo de las prioridades de manera que se dé un gran salto en la depuración de aguas residuales. Hace diez años no había prácticamente una depuradora de aguas residuales en España. Hoy tenemos aproximadamente un 35 por ciento de la población con problemas de funcionamiento. En el Mediterráneo el grado de cobertura de las aguas residuales es bastante más alto, especialmente en el litoral catalán, en toda la zona turística del norte de nuestra cuenca mediterránea. En el sur hay más déficit y existe un programa de acción medioambiental que es a la vez un programa sanitario.

Entremos en el ruido, otro aspecto de la política medioambiental. La aplicación de las directivas se va a producir inmediatamente. El Consejo de Ministros ha hecho ya sus estudios de cómo incorporarlo al Derecho positivo de esta legislación de manera que no va a ser necesario un esfuerzo legislativo del Parlamento español para introducir una ordenación o una normativa que afecte a la corrección medioambiental del ruido que se produce en las ciudades españolas.

La presión urbanística ha sido también un claro factor de deterioro, sin perjuicio de que nosotros estamos haciendo una promoción de la rehabilitación, que es también un elemento de recuperación del tratamiento que históricamente tenían las viviendas y los barrios en las ciudades. El señor Pajares ha aludido, me parece, a la cuestión de los programas de teatros municipales y a si había algún otro tipo de programa; luego contestaré a esa pregunta. Hay también una acción urbanística, pero no se olvide que la acción urbanística ha sido transferida a las Comunidades Autónomas en su totalidad. Las Comunidades visan los planes derivados de los planes de ordenación urbana de cada uno de los municipios de su jurisdicción y, por tanto, el Ministerio de Obras Públicas no tiene la más estricta competencia.

Mi opinión es que ha habido un movimiento renovador en España, a partir de las elecciones democráticas municipales, de los planes de ordenación. En este momento España es un país que ha actualizado enormemente sus instrumentos urbanísticos, de forma que yo creo que se está empezando a notar. Hay ya un conjunto de actuaciones municipales y de las Comunidades Autónomas que tienen una clara incidencia en la recuperación de lo que yo llamo el alma de las ciudades, es decir, su fisonomía, su tratamiento urbanístico en las zonas históricas o clásicas. La política de rehabilitación sirve a esa política urbanística y yo creo que las expectativas son extraordinariamente

buenas. Ya les he dicho que sobre 20.000 viviendas rehabilitadas como programa para 1985 vamos a llegar a las 35.000. Ello se ha logrado también gracias a un mecanismo, del que luego les hablaré, que son las oficinas de gestión que hemos financiado en cooperación con las Comunidades y los Ayuntamientos en doscientos puntos españoles.

Sigo con la política medioambiental y entro en el análisis de la problemática de las aguas. La Ley de Aguas establece unos mecanismos. La Ley de Aguas primero tiene que entrar en vigor y tiene que ser declarada constitucional por el Tribunal, luego hay un período de transición en la aplicación de esta legislación. Ha habido Comunidades que han recurrido la Ley de Aguas ante el Tribunal Constitucional, por lo que, lógicamente, hay también una situación expectante, por lo menos en el plano jurídico, a resultados de lo que pueda decir el Tribunal Constitucional. La Ley afortunadamente entrará en vigor con independencia de la existencia de los recursos, aprobaremos en el Gobierno el reglamento en cuanto esté disponible (reglamento, por cierto, complejo y difícil por la multiplicidad de cuestiones que hay que regular y su originalidad) y empezaremos a elaborar los planes hidrológicos de cuenca. En esos planes hidrológicos de cuenca, por precepto de la Ley de Aguas, hay que incluir planes de saneamiento de las aguas.

¿Qué ocurre en el Tajo? El Tajo es una cuenca que, a la altura de Toledo, recoge aguas residuales con componentes tóxicos, con componentes contaminantes y con una composición también contaminante procedente de las ciudades. Concretamente Madrid, antes del Plan de saneamiento integral, lanzaba 14 metros cúbicos por segundo de aguas residuales a las cuencas del Tajo a través del Jarama. Pues bien, se ha corregido esa situación que producía el Municipio de Madrid con el Plan de saneamiento integral. Se está realizando en este momento un estudio para el Plan de saneamiento integral del Tajo. Se han hecho ya algunas inversiones en el año 1985. En el año 1986 ha una previsión de inversiones en el Tajo y en sus laderas también, a la altura de Toledo, de manera que, en su conjunto, yo creo que las aguas del Tajo a su paso por Toledo en los próximos años van a experimentar (y han experimentado en algún campo) una mejoría notable.

En primer lugar —y por concretar todos los temas implícitos en la pregunta que ha hecho el señor Diputado—, se respetan los caudales a su paso por Toledo. Hay un proyecto de colector integral en Toledo para completar actuaciones. Es verdad que se ha efectuado la transferencia de estas competencias. También es verdad (y esta tarde voy a estar en Toledo precisamente para ello) que hemos llegado a un acuerdo con la Comunidad de Castilla-La Mancha para resolver una injusticia histórica, que es la falta de inversiones clara, comprobada y denunciada por todos, que se produjo durante la construcción del trasvase Tajo-Segura. Para resolver ese déficit de inversión que se produjo durante un largo período de tiempo, y en relación con las previsiones que leyes en vigor establecen, hemos llegado a un acuerdo que voy a dar a conocer esta tarde en Toledo y del que les anticipo el contenido: un

compromiso de inversiones y de transferencias a la Comunidad de Castilla-La Mancha que resuelva esa injusticia que era hiriente e inaceptable para todos nosotros. De forma que habrá unas posibilidades de acción en ingeniería sanitaria en la provincia de Toledo y en el conjunto de las cuencas que discurren por la Comunidad de Castilla-La Mancha. Hay también una serie de acciones complementarias, por ejemplo el concurso de tratamiento de márgenes y riberas del Tajo que está en este momento en marcha; el estudio de calidad que complementa los que está realizando la Comunidad de Madrid, orientado fundamentalmente a la eliminación de espumas, y se está realizando una coordinación con la Comunidad de Madrid respecto del Plan integral del agua que concentre los esfuerzos de depuración en la zona sur de Madrid.

Como ven, señorías, el tratamiento de una política medioambiental en materia de aguas es compleja y afecta a multiplicidad de competencias. Requiere, sobre todo y ante todo, un conjunto de inversiones que debe seleccionar cada Comunidad Autónoma, y los poderes públicos ya no van a poder hacer más que fomentar y facilitar los estudios necesarios para ello.

Quizá olvide algún aspecto de la política medioambiental, pero tengo la impresión de que estoy siendo demasiado extenso y tampoco quisiera cansarles con explicaciones a lo mejor no solicitadas. Si alguna precisión he dejado de hacer estoy dispuesto a tenerla en cuenta en una posterior intervención, si lo solicitan. Voy a referirme a la Ley de Aguas y a la planificación hidrológica, sobre las que me han hecho preguntas. Mi idea, que espero que comparta el Gobierno, es presentar el proyecto de decreto de desarrollo legislativo de la Ley de Aguas e iniciar inmediatamente el estudio de necesidades y objetivos a cubrir en cada una de las cuencas con los planes hidrológicos. Estos estudios están ya bastante avanzados por las Confederaciones. Hay que estudiar los recursos —insisto— integrando los subterráneos y los superficiales (el Plan SAIH nos va a dar bastante información en este campo) y hay que tener en cuenta las necesidades de expansión de los riegos.

A este respecto les quiero introducir un dato que no he mencionado antes, pero que creo constituye un claro avance —conforme pasa el tiempo se producen avances en todas las acciones ministeriales— de coordinación con la política del Ministerio de Agricultura. Se han establecido los contactos necesarios con el Ministro de Agricultura y con su equipo para que lo que tradicionalmente hacía el Ministerio de Obras Públicas, que eran obras de riego a demanda individual o al amparo de la Ley de 1911 por iniciativa privada, o sencillamente por la capacidad de presión diferente que unas u otras Comunidades Autónomas, municipales o de regantes solicitaban, se lleve a un terreno de planificación en el que el Ministerio haga inversiones en regadíos que previamente estime como necesarias el Ministerio de Agricultura, que es el que debe velar por la política agrícola. Estamos estableciendo una coordinación que me parece sumamente interesante y que plasmaremos en los documentos de los planes hidrológicos: que las instalaciones para obras de infraestructura

de regadío sean consecuentes con las previsiones de fomento agrícola que realice el Ministerio de Agricultura, de manera que no vayan las obras de riego por un lado —permítanme la expresión— y las necesidades económicas en materia agrícola o de expansión de producciones agrícolas por otro, teniendo en cuenta, naturalmente, los análisis económicos a que obliga el hecho de la incorporación de España a la Comunidad Europea; análisis económicos que serán sumamente importantes para los propios agricultores, porque hay que velar para que no haya circunstancias políticas que obliguen a plantearse los excedentes como un serio problema en el ámbito agrícola. Esa es una faceta que estamos tratando de introducir en las programaciones agrícolas de riegos para uso agrícola y que plasmaremos definitivamente en los planes hidrológicos de cada una de las cuencas.

Me han preguntado SS. SS. si con mis palabras referidas al clima, a la actitud que me parece necesaria en la política hidrológica, estaba haciendo una velada defensa de los grandes trasvases. Debo decirles que no. Yo creo que solamente el Plan Hidrológico Nacional, redactado sobre la base de los planes hidrológicos de cuenca, podrá permitir abordar estas cuestiones, si es que se abordan. Es el Plan Hidrológico Nacional el que debe plantearse si debe haber o no una política de grandes trasvases, porque trasvases hoy se hacen y hay trasvases menores que todo el mundo comparte como razonables, aunque siempre aparece la discusión de cuál es el momento de hacerlos, si cuando se han resuelto las necesidades de la cuenca sirviente, a la vez o después. Este es un debate que tenemos todos los días. Sus señorías formulan muchas preguntas en esa línea y saben cuál es el comportamiento del MOPU en esta materia.

Lo que yo he afirmado —y me permito insistir ante SS. SS. en ello— es que no es posible abordar los graves problemas que en materia hidráulica tienen muchos de los territorios españoles, en los que no es que no haya agua, sino que está irregularmente distribuida. No es un problema de escasez de recursos, sino de la mala e irregular distribución que tenemos y, a veces, de la sobreexplotación de algunos recursos subterráneos. No es posible abordar la solución de estos problemas sobre la base de definir actitudes políticas que utilicen la demagogia o que se sirvan de lo que yo llamo comprensible irracionalidad en el ámbito de los sentimientos de los españoles en materia de agua. Ustedes saben que el agua en España ha sido una fuente histórica de conflictos, incluso de delitos. La violencia en torno a las aguas históricamente ha sido intensa en la sociedad española, que ha respondido con instituciones muy sabias, como el Tribunal de Aguas, precisamente para resolver esa clásica conflictividad individual en torno a las aguas. Yo afirmo que no es posible abordar una política hidrológica seria, con visión de futuro, si nos dejamos llevar de sentimientos que podemos comprender pero que no podemos animar ni estimular.

La actitud que reivindica es abordar el Plan Hidrológico de cuenca para que en cada Comunidad se tengan en cuenta las dramáticas situaciones que hay en otras y para que de las propias cuencas hidrográficas surjan análisis

serenos, razonables y solidarios que resuelvan problemas que no deberían llegar al Parlamento en forma conflictiva, sino como el producto de un diálogo que se produce dentro de las cuencas. He dicho esto, señorías, consciente perfectamente de que es un mensaje que se puede interpretar de una forma ambigua, pero también consciente de la necesidad de hacerlo. Este verano hice unas declaraciones sobre la solidaridad, y el titular político que algún líder dio a estas palabras fue completamente distinto; decía que yo apoyaba los grandes trasvases. No me pronuncie sobre esa cuestión. Entiendo que tenemos el deber de establecer las condiciones para que en España haya un diálogo nacional sobre el problema del agua. No quiero interferir las posibilidades de que ese diálogo se produzca y se logren unos resultados beneficiosos para el conjunto de los españoles, que son iguales ante la ley. Ese es el clima que trato de crear y para el que hago un llamamiento, quizá abusando de las posibilidades que me da esta comparecencia, pero no en vano es en la Cámara legislativa donde se debaten los problemas de los españoles.

Me han pedido que les facilitase algunos datos sobre los regadíos, que voy a darles con todo gusto. En el año 1986 habremos terminado 32 embalses iniciados en ejercicios económicos anteriores, con un conjunto de hectómetros cúbicos regulados de 2.670, y habremos iniciado 57 embalses, con un conjunto de 10.554,9 hectómetros cúbicos. Si alguna ventaja tiene que en la democracia las instituciones puedan trabajar con cierta estabilidad y posibilidades, se nota precisamente en este tipo de realizaciones. Son realizaciones conflictivas que afectan a los ciudadanos, a unos positivamente y a otros negativamente. Al término de 1986, el grado de aumento de recursos regulados será del 35,9 y no del 33 por ciento como en números redondos les había especificado anteriormente. En materia de superficies transformadas en regadío, el aumento será de 114.428 hectáreas que servirán a una población... No merece la pena dar este dato. Asimismo, el abastecimiento y saneamiento de aguas lo habremos aumentado, en este ejercicio legislativo, en una población de 1.996.000 personas, aunque —insisto— esto ya está transferido a las Comunidades Autónomas y, por tanto, es una problemática que tendrán que asumir específicamente las mismas, como creo que vienen haciendo.

Paso, a continuación, a las preguntas referidas a la vivienda y dejo para el final lo relativo al campo de las carreteras, que es en el que más preguntas de detalle se me han hecho y con lo que quisiera terminar esta exposición. Las transferencias ya se han efectuado a todas las Comunidades Autónomas, como en casi todas las materias. Luego les especificaré que lo único que nos queda por transferir son las competencias en materia hidrológica a las Comunidades de Navarra, Euskadi y Cataluña, que han preferido retrasar este proceso durante la tramitación de la Ley de Aguas. Están transferidas todas las obras hidráulicas en la Comunidad de Galicia. Hay contactos con las autoridades autonómicas sobre unas peticiones que desean formular en esta materia en el ámbito de la negociación, y que yo naturalmente he atendido en

las conversaciones que se me han solicitado, aunque es un tema que prácticamente está todavía en sus prolegómenos y no ha habido más que un solo contacto. En materia de vivienda concretamente se ha transferido a las Comunidades autónomas toda la gestión y la labor de programación.

¿Qué hace el Estado en este momento? Asegurarse de que hay recursos financieros que potencian la demanda, fijar los módulos con tiempo suficiente y a satisfacción de los promotores para que puedan hacer su programación anual, convenir con las Comunidades Autónomas el conjunto de recursos que se atribuyen a la promoción pública de viviendas y respetar la libre decisión que corresponde a cada Comunidad Autónoma en materia de viviendas. Es cierto, señoría, que ha habido algunas Comunidades que han puesto trabas a los planes de inversión en materia de vivienda en el ejercicio de 1984/85 y que deseaban inversiones inferiores a las que había programado el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo; es cierto que eso se ha producido, aunque es verdad que por las dificultades de las transferencias hemos podido resolver ese problema programando las viviendas inicialmente previstas —una inversión de 5.500 millones de pesetas—, pero yo, naturalmente, no quiero entrar en el análisis de esas Comunidades porque no quisiera utilizar esta comparecencia para incidir en un proceso electoral que yo creo que no debo afectar con mis declaraciones ante esta Comisión.

En esta materia insisto en que los programas pretendían promover un conjunto de 250.000 viviendas anuales, de las cuales eran de promoción pública 30.000; de promoción privada, con ayudas de protección oficial, 120.000; de rehabilitación, 20.000, y viviendas libres, 80.000. En conjunto, repito, 250.000 viviendas. Son estimaciones realistas que se plantearon en su momento.

Es cierto también que en el año 1984 las viviendas de promoción pública alcanzaron sólo la cifra del 46,8 por ciento, porque ese año se efectuaron las transferencias y hubo un proceso de adaptación —ya con independencia de ese aspecto crítico en el que yo no quiero entrar de si alguna Comunidad no ha querido efectuar toda la inversión en materia de viviendas que hubiera sido deseable—, con independencia de eso, insisto, en su conjunto las Comunidades tuvieron un período de adaptación en 1984 que impidió llevar adelante una programación al cien por cien de viviendas de promoción pública. En el resto de los casos, en la promoción privada de viviendas de protección oficial se alcanzó el 90 por ciento, y en la rehabilitación y las viviendas libres el cien por cien.

En el año 1985, sin embargo, se ha revitalizado y se ha recuperado el ritmo por parte de las Comunidades Autónomas en su conjunto. Como les he dicho anteriormente, estamos en este momento en un grado de realización que nos permite afirmar que vamos a sobrepasar las previsiones y que, por tanto, vamos a poder compensar el déficit de inversión en las viviendas de promoción pública. Les doy los datos concretos. El 31 de agosto se habían realizado 21.379 viviendas, es decir, que sobrepasábamos en 6.000 las previsiones del plan cuatrienal de viviendas. Al igual ocurría en las viviendas VPO, de protección oficial

de promoción privada. En la libre se había sobrepasado también el 50 por ciento con creces y en rehabilitación se había llegado a la cifra de 15.200 sobre una previsión de 20.000, lo que nos lleva a deducir que llegaremos seguramente a las 30 ó 35.000 a final de año.

Quiero insistirles (porque me parece fundamental que yo les dé la información leal que tengo sobre esta materia), en que el gran problema en la promoción de viviendas es la incertidumbre, porque demanda de vivienda la hay. Es verdad que es una demanda en muchos casos no suficientemente solvente, pero hay recursos. ¿Cuáles son las incertidumbres? Las incertidumbres son si habrá en el mercado financiero suficientes flujos para atender esa demanda, primero, y después si los promotores estarán en condiciones de hacer su oferta a la vista de ese flujo. Pues bien, la política que estamos siguiendo, en un constante contacto con el sector de la promoción privada de viviendas, es precisamente garantizar la certidumbre. ¿Cómo?, asegurándoles el conocimiento del módulo con tiempo suficiente, cosa que se ha realizado hasta la fecha y que para el ejercicio de 1986 se va a realizar —y además a satisfacción de ellos, como me han manifestado en diversas ocasiones, porque conocer el módulo con tiempo suficiente les permite hacer su previsión de inversión para el ejercicio—, anunciando un conjunto de recursos públicos que alcanza los 340.000 millones de pesetas. Esa certidumbre la hemos ofrecido concertando acuerdos con la banca privada, con el crédito oficial, con las Cajas de Ahorro de la Confederación y con la Caja Postal con tiempo suficiente para garantizar que hay flujo financiero crediticio para el sector de demanda insolvente o no suficientemente solvente, que es el que compra las viviendas de promoción pública o las de protección oficial.

Ya este año hemos iniciado los contactos necesarios para poder firmar en enero los convenios de financiación que permitan conocer a los promotores y al sector del público que demanda viviendas cuáles van a ser esos recursos. Insisto en que yo espero que también para el año 1986 —estamos ya en este trámite de estudios y de negociación— dispondremos incluso de recursos incrementados en algún campo para garantizar la financiación de manera que las 250.000 viviendas de promoción anual constituyan no un óptimo objetivo económico, pero sí un objetivo económico suficientemente cumplido y, por tanto, que atienda la tendencia a la recuperación del sector en el que ha habido, como ustedes saben, graves problemas estructurales, pero en el que se aprecian síntomas de recuperación.

Yo no sé si hay algún detalle que se me haya podido escapar respecto de las preguntas que SS. SS. me han formulado a propósito de la política de viviendas. Si fuera así, insisto en que estoy a su disposición para responder con una mayor concreción en su momento.

Antes de entrar en el capítulo de la política de carreteras, con el que cierro todas las contestaciones a las observaciones de SS. SS., quiero hacer una precisión que se me había escapado a propósito del Servicio geológico y de la situación presupuestaria de una presa para la que había prevista una partida presupuestaria, sobre la que me ha

hecho una pregunta su señoría, en los riegos del Adra, si no he entendido mal.

En lo que se refiere al Servicio geológico, el motivo de la auditoría fue una incorrecta utilización de sus fondos. El MOPU ha llevado a cabo una investigación inicial y también una auditoría, pero como un informe a enviar al Tribunal de Cuentas. En este momento, el Tribunal de Cuentas está realizando la investigación de esos hechos informados por el MOPU al Tribunal de Cuentas y a la Intervención General del Estado. La información reservada, por tanto, que tenía que realizar el MOPU para formular correctamente la notificación al Tribunal de Cuentas y a la Intervención General del Estado, se culminó por parte del Ministerio y se abrieron los correspondientes expedientes a los funcionarios afectados en su momento. Es un hecho anterior a mi entrada en el Ministerio, pero que conozco suficientemente.

En este momento, la cuestión planteada está en la jurisdicción del Tribunal de Cuentas, que dispone de los mecanismos tanto de fiscalización como del juicio de cuentas suficientes para tomar las medidas que en derecho considere aplicables. El Ministerio ya cumplió con sus obligaciones al analizar la situación y ponerla en conocimiento del Tribunal de Cuentas.

En lo que se refiere a la pregunta de la presa de Benimar, he de señalarle que, efectivamente, esta presa se ha transferido a la Comunidad Autónoma de Andalucía. En la Ley de Presupuestos aparece un proyecto de inversión de 291 millones y medio de pesetas, pero no son para la presa, señoría, son para acondicionar e impermeabilizar el vaso de la presa y para establecer las conducciones de agua de salida de la misma. Ese es el sentido que tiene esa inversión presupuestaria, que es concurrente con la realización de la presa transferida a la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Entro ya en el capítulo de las preguntas de carreteras. Yo les he dicho a sus señorías que este Plan General de Carreteras pretende colocar a España en unas condiciones de red viaria de calidad, de seguridad vial y de capacidad económica adecuadas y, además, una vez efectuada la inversión de una determinada manera, que se logre un equilibrio territorial. Ya les he dicho que hay zonas españolas donde la inversión es más intensa. He citado Cantabria, Galicia y Andalucía como paradigmas de ese deseo de hacer un reequilibrio territorial. El Plan General de Carreteras responde a unas definiciones que espero poder exponerles a sus señorías con toda la documentación necesaria en un plazo muy breve. Las características de esta red son las siguientes.

La autovía son tramos de carretera con doble circulación en cada uno de los sentidos, con limitación de accesos y con desvío del tráfico rodado por las poblaciones. Por tanto, la estructura de las carreteras que llamamos autovías sin peaje es la de una autopista sin peaje, sin las servidumbres y sin las características de estas autopistas en lo que se refiere al vallado y a los servicios complementarios, pero sí en lo que se refiere al tipo de trazado, a la geometría de la ruta e, insisto, con limitación de accesos y con variación en el tráfico de poblaciones. Esto va

a permitir un tráfico rápido en las grandes rutas españolas y también va a permitir algo a lo que ha aludido, me parece, el señor García Arrecciado, me refiero a la política de seguridad en el tráfico de mercancías. España tiene un peso bruto de tráfico de mercancías por carretera tan elevado como el que pueda tener la República Federal de Alemania, que tiene un producto interior bruto bastante superior al de la economía española, porque en nuestra sociedad se ha producido una tendencia al tráfico por carretera de las mercancías. Este es un fenómeno que no solamente tiene un tratamiento psicológico colectivo, sino que también tiene una infraestructura. Hay una flota de millón y medio de camiones que se dedican a hacer rutas por carretera y que son un hecho económico y social no fácilmente solucionable si queremos ir descargando de presión las carreteras.

Estamos tratando de ir diseñando esta política en cooperación con el Ministerio de Transportes. Es una labor difícil por las razones que les he indicado, pero creo que, por lo menos, dicha política puede traducirse en algo tangible en lo que se refiere al tráfico de mercancías peligrosas, porque, indudablemente, la red de autovías que se va a construir va a permitir que todas las grandes rutas tengan un trazado alternativo, alejándose de las poblaciones, lo cual va a posibilitar que las mercancías que hoy pasan por los núcleos de población sean transportadas por una red viaria fuera de dichas poblaciones y que, además, discurra por trazados de doble sentido, con lo que vamos a tener unas mayores condiciones de seguridad. Pero existe este problema como existe el tema de la relación carga-potencia en el tráfico pesado de la carretera española, que es una relación más baja que la media europea y que produce unas necesidades de conservación en la carretera mucho más fuertes.

Su señoría ha mencionado la existencia de «consulting» y el grado en que íbamos a utilizar a los ingenieros, a los técnicos, a los titulados en esta materia. Debo señalarle que con la política de transferencias se ha producido un fenómeno que afortunadamente estamos resolviendo ya. Se ha producido una transferencia de recursos humanos más intensa de lo que los estudios de inversión del Plan General de Carreteras hubieran requerido, porque en una negociación que han llevado a cabo los gobiernos se ha hecho el cálculo de las transferencias de recursos humanos, teniendo en cuenta la enorme longitud de carreteras que han pasado a ser competencia de las Comunidades Autónomas. Son, aproximadamente, 150.000 ó 160.000 kilómetros de carreteras de diputación, del IRYDA, locales, de Comunidades Autónomas y del Estado de las que al final el Estado conserva 20.000 kilómetros, pero en cuanto a la conservación y a la inversión en esos 20.000 kilómetros, en lo que se refiere a la necesidad de técnicos, no es ni con mucho comparable con la red de las Comunidades Autónomas, porque la intensidad del tráfico y la naturaleza y volumen de las inversiones requieren más técnicos de los que pueden calcularse por el número de kilómetros que ha conservado el Estado. Es decir, se ha producido un déficit de técnicos en favor de las Comunidades Autó-

nomas. Este es un hecho que cualquiera puede comprobar si ve las plantillas del Ministerio.

No tengo ningún inconveniente en darles información más precisa, pero no de memoria porque no me es posible. Podría darles los datos sobre el número de técnicos que el MOPU ha perdido en el conjunto de transferencias, y digo que ha perdido no en el mal sentido de la palabra, sino que así se hicieron las transferencias. No es lo mismo el conjunto de recursos humanos necesarios para hacer los proyectos de la autovía Madrid-Zaragoza, que son 200 ó 230 kilómetros, que atender proyectos de redes de diputación de a lo mejor 500 ó 700 kilómetros, porque ni la carga ni las inversiones de las Comunidades van a requerir el volumen de proyectos de esta red estatal. Pero a lo largo de estos últimos días han ingresado en la Función Pública, en concreto en el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 135 ingenieros de caminos, además de otros muchos ingenieros técnicos y de otra especialidad, para atender el programa de seguridad de presas, su explotación, programa SAIH y las necesidades del Ministerio, de manera que la presión al «consulting» era razonable respecto de este tema, como lo era respecto del control de calidad, que hoy vamos a poder resolver con medios propios en un porcentaje inmensamente mayor que hasta la fecha, ya que existía el problema de recursos humanos. Insisto en que 135 ingenieros ingresados en el MOPU suponen una inyección de técnicos claramente necesaria no sólo teniendo en cuenta el Plan General de Carreteras, sino las necesidades, en su conjunto, al margen de la inversión de obra nueva.

Por tanto, ésa es la situación. De todas maneras, creo que el control de la proyección que está ejerciendo el Ministerio de Obras Públicas es extraordinariamente intenso y de calidad, entre otras cosas porque el MOPU o, por lo menos la Dirección General de Carreteras, está en un alto grado de intensidad de trabajo, en un alto grado de intensificación de la producción de todas las previsiones necesarias para la inversión en carreteras, que se puede calificar de encomiable, que responde a una directriz dada por el MOPU y que reside, también, en el grado de aceptación que está obteniendo este anuncio del Plan General de Carreteras en cuanto a su redacción definitiva.

Créame, no me siento en condiciones de abordar con cifras o con polinomios el nivel «standard» medio europeo con respecto al español. Lo que sí les aseguro es que el Plan de Carreteras, que termina en 1991 en cuanto a su iniciación —la realización de las obras de 1991 se prolongará hasta su terminación—, el Plan General de Carreteras, repito, permitirá disponer a España de 3.200 kilómetros nuevos de autopista, de variantes en todas las poblaciones importantes a lo largo de las rutas nacionales y de 20.000 kilómetros reforzados, repuestos, en condiciones geométricas más suaves, de manera que se puede afirmar que la red española va a tener un nivel homogéneo de calidad alto y que va a resolver las necesidades económicas y de seguridad que hay detrás de la demanda de carreteras. Les aseguro que mientras yo tenga la responsabilidad del MOPU, este Plan de Carreteras iniciado con tanto entusiasmo por mi antecesor y ahora ya definitivamente

completado y cerrado, va a ser un puntal de la acción del MOPU, porque me parece básico; eso sin perjuicio de las acciones complementarias que, como les he dicho, estamos desarrollando con el Municipio de Madrid, quien a su vez se va a ver servido por la red de autovías radial, aunque, sin lugar a dudas, para los accesos a Madrid será difícil, porque todas las ciudades tienen una congestión en la entrada, son un embudo y al final hay que colocar el coche en un aparcamiento de una calle. Pero las salidas con las autovías serán muchísimo más fluidas.

Y paso a concretarles, ya de memoria, el conjunto de autovías que se van a realizar, que son las siguientes: Madrid-Zaragoza, en la que los programas de inversión los concretaré en seguida. Madrid-Levante, Alicante-Murcia-Cartagena, Murcia-Puerto Lumbreras, posiblemente con una conexión con la autovía que va a hacer la Comunidad Autónoma andaluza desde Sevilla hasta Granada y Baza. Costa del Sol hasta Algeciras, desde Málaga, Jerez-Puerto de Santa María; Madrid-Sevilla-Huelva. Madrid-Badajoz. La Coruña-Puente internacional del Miño, en forma de autopista de peaje en el cierre Santiago-sur Pontevedra-norte (habrá circunvalación de Pontevedra), y Vigo-frontera portuguesa. Oviedo-Campomanes. Santander-límite de la provincia de Vizcaya, donde la Comunidad Autónoma vasca continúa sus obras de autovía hasta la red de autopistas de peaje. Lérida-Cervera, Igualada-Martorell, en la ruta de Lérida a Barcelona; una ruta independiente para circunvalar toda la comarca del Maresme, hoy saturada y sin autopista desde Mataró hasta Malgrat. Madrid-Valladolid. Hay una serie de trazados que quizá les podría precisar en término municipal, pero permítanme la imprecisión en lo que se refiere a esta autopista de Castilla.

Creo haberles mencionado todas las vías rápidas, autovías sin peaje, por las que nos hemos decantado después de hablar con todas las Comunidades Autónomas. Autopistas sin peaje, es decir, exclusión de un modelo que por la naturaleza de su financiación, por los problemas de explotación que han comportado muchas de sus concesiones o tramos y por el coste que está suponiendo para las arcas públicas, aunque no sea más que el seguro de cambio de autopistas, hemos excluido. Es decir, que no habrá autopistas de peaje, salvo el cierre de la autopista del Atlántico, en la que los programas son los siguientes.

El Decreto establece siete meses para hacer, por parte de la concesionaria, el plan informativo de trazado y tipo de red, conjunto de datos que supone la construcción de este tramo de autopistas. Una vez expirado el plazo de siete meses, comienza el período de redacción de los proyectos, su aprobación definitiva, la iniciación del procedimiento expropiatorio y la construcción. ¿Esto qué quiere decir? Que previsiblemente (el Decreto fue aprobado en el mes de septiembre) en el mes de abril terminará el plazo para que la concesión haga su estudio informativo, y a partir de entonces comenzará la redacción del proyecto, de manera que en el año 1986 se realizará la expropiación y podrán empezar las obras en el año 1987. Estos ciclos no puedo dárselos con más precisión porque el procedimiento expropiatorio va a depender de si hay confor-

midades o no, pero, en principio, en el año 1987 deben comenzar las obras. Por tanto, ¿partidas presupuestarias necesarias para la Autopista del Atlántico en la que el Estado aporta el 45 por ciento? Lo relativo a la expropiación. Cualquier partida no territorializada es suficiente para atender los gastos de esta naturaleza que se presentan en una programación del Plan General de Carreteras, y esas partidas sin territorializar las conocen S.S. perfectamente.

Tramo de Madrid a Zaragoza. La variante de Alcalá de Henares está haciéndose en este momento; ha habido algún inconveniente en su ejecución, derivado de problemas inherentes a la propia adjudicataria de las obras. No obstante, en la primavera estará terminada esta variante (seguramente antes, febrero o marzo). El tramo Meco-Guadalajara está ya adjudicado. En este momento se ha efectuado el replanteo y, por tanto, las obras comenzarán inmediatamente. En el tramo Trijueque intersección con la Comarcal-204 está también adjudicada la obra, y en este momento se está en el replanteamiento de la misma. La iniciación será próximamente, quizás a lo largo de este mes de noviembre de 1985.

La Almunia-Zaragoza. Está publicada ya en el «Boletín Oficial del Estado» la licitación pública. La adjudicación tendrá lugar dentro de 1985.

Variante de Guadalajara. Se adjudicará en 1986. El resto de los tramos está todavía en la fase de realización de estudios o de información pública, puesto que es una carretera de nuevo trazado en algunos kilómetros, en otros es complementaria la obra con la actual Carretera Nacional-II, y hay tramos que requieren la información pública.

El estudio informativo del tramo Saúca-Calatayud está ya terminado, y la inversión total es de 33.000 millones de pesetas.

Autovía de Alicante-Murcia. Debo desmentir a S. S. la existencia de supuestas presiones, no me constan en absoluto; en esta materia no he recibido más dato que el conjunto de intervenciones que se produjeron por todos los consejeros de las Comunidades Autónomas en la reunión de cooperación y coordinación que se organizó hace aproximadamente mes y medio. Es verdad que he apreciado en los medios de comunicación de la región un grado de conflictividad enorme sobre esta cuestión, y sobre ello debo hacerles algunas consideraciones. Una de ellas es que está decidido el trazado Almansa-Tarancón, desde Madrid. Está en información pública el tramo intermedio que termina aproximadamente en la zona de La Roda desde la zona de Tarancón. En esa intersección, efectivamente, hay un trazado no decidido, pero no por ambigüedad, sino porque hay una información pública abierta y yo no puedo tener en cuenta dicha información hasta que acabe el plazo de alegaciones. Por tanto, no hay ambigüedad en absoluto; en cuanto se termine la información pública tomaremos las opciones correctas.

No me gusta, y se lo manifiesto con toda franqueza, que se haya suscitado una polémica de agravio comparativo entre tres provincias que comparten su situación en una región y que en su conjunto reciben un tratamiento, en

materia de carreteras, armónico y satisfactorio. A más abundamiento, pertenecen a la misma Comunidad Autónoma. Como ustedes saben, la Autopista de Levante va a Alicante, pero antes de llegar a Alicante, en una segunda fase, encuentra un ramal hacia Valencia.

Valencia, por otra parte, tiene su autovía hasta Utiel y desde Tarancón a Madrid; en el tramo intermedio, la carretera es tipo Redia y resuelve perfectamente todos los estudios de intensidad media de tráfico que se producen en esa ruta, ya que se prolonga la autovía de Alicante a Murcia (hasta Alicante hay autopista de peaje).

Es decir, que la región, en su conjunto, recibe un tratamiento integral tan absolutamente saludable para sus intereses, que parece obvio el planteamiento de si va la carretera 40 kilómetros más arriba o más abajo, y aunque, sinceramente, yo respeto cualquier crítica y cualquier planteamiento, no termino de entender la forma en que se están produciendo las manifestaciones públicas de algunas personalidades en esa comarca. He consultado con la Comunidad Autónoma, pero aquí hay unas previsiones, hechas con la objetividad que requiere un plan general de carreteras, y en función de esos análisis objetivos vamos a decidir el trazado de esta autovía que, insisto, es complementario con otros desdoblamientos en la Nacional III.

El tramo de autovía Alicante-Murcia cuesta 20.000 millones de pesetas. Se han adjudicado las rondas de Murcia en agosto de 1985; la circunvalación de Alicante, en la zona de Campello-Villafranca, está finalizado el proyecto y se adjudica en 1986; en los tramos en campo abierto se ha hecho la información pública y ya se ha terminado. Por tanto, la adjudicación de esta autovía se producirá a lo largo del periodo 1986-1987.

Autovía y problemática de las carreteras en Asturias. La Sociedad Autopista Astur-Leonesa, ha adjudicado las obras para completar la segunda calzada, excepto los túneles. La autovía Oviedo-Campomanes la hace el MOPU; el tramo Oviedo-Las Segadas se contrata ya en 1986. En 1987, el tramo de Las Segadas-Mieres, y Mieres-Campomanes pasa a la segunda fase, es decir, a partir de 1987 y con un presupuesto total de 10.000 millones de pesetas.

Alguno de los señores Diputados ha mencionado el salto del Sela en el puente del Miño, en la zona internacional. Debo decir que ya he notificado al Consejero de Obras Públicas la decisión del MOPU de coronar la presa de forma que sea útil para el tráfico rodado. Ese puente sobre el río Miño, en la misma zona, se va a construir una vez culminemos la negociación bilateral con Portugal, que tiene un trámite diplomático que se ha retrasado por los acontecimientos en Portugal. En este momento está ya culminado, y así lo hice saber a dicho Consejero de Obras Públicas de la Xunta de Galicia en su momento, cuando estuve recientemente por tierras gallegas. Por tanto, las posibilidades de cumplir el compromiso que nos corresponde a nosotros quedan ya abiertas, aunque hay pequeños trámites pendientes de lo que es el conjunto de la tramitación diplomática, pero los aspectos fundamentales, insisto, han quedado salvados. En consecuencia, habrá, según la obligación contraída por España, un nuevo puen-

te internacional sobre el río Miño que empalmará con la autovía hasta Vigo, donde comienza la autopista que completamos entre los tramos Pontevedra-norte, Santiagosur, y donde habrá las correspondientes circunvalaciones o variantes de población.

Creo que prácticamente he contestado a todas las preguntas concretas que se me habían hecho.

Ya les he mencionado la naturaleza del trazado de las autovías en lo que se refiere a características geométricas reducidas —me parece que esta pregunta fue hecha por el señor Lasuén— y el control parcial de acceso por los desdoblamientos, con lo cual, creo haberles prácticamente concretado todos los temas.

El señor CASTROVIEJO CALVO: Falta el tema de Logroño-Soria, señor Ministro.

El señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO (Saenz Cosculluela): En Logroño-Soria está adjudicado y en obras bastante avanzadas de ejecución dos de los tres tramos que quedan pendientes de realizar hasta el límite de la provincia de Soria, y hay un tercero que ha sufrido aplazamientos en su ejecución por dificultades inherentes a la contrata, porque, como ustedes saben, con arreglo a la Ley de Contratos del Estado, esas dificultades, cuando se traducen en suspensión de pago sobre las obras, suponen un expediente bastante largo para readjudicar dichas obras. Yo confío en que SS. SS., si mi voz es escuchada, corrijan la Ley de Contratos del Estado en la Ley de Presupuestos, porque se producen circunstancias dramáticas cuando suspende pagos una constructora, y esto no es imputable al Ministerio, ya que hay que ir a la libre concurrencia mediante los procedimientos de concurso o concurso-subasta, pero la readjudicación de esas obras, insisto, supone una paralización durante un largo periodo de tiempo, no imputable al MOPU, pero que la opinión pública no comprende, y eso hay que resolverlo dándole una solución provisional hasta que la nueva Ley de Contratos del Estado quede aprobada.

Sobre el tema de las rondas, ya les he manifestado a SS. SS. que pretendemos circunvalar todas las rondas de población de más de 50.000 habitantes y todas aquellas poblaciones que se dan en el tramo de las autovías. Estamos eliminando anualmente de cincuenta a sesenta puntos negros de esta naturaleza, con una inversión —que luego les concretaré— de alrededor de 79.000 a 80.000 millones de pesetas en el conjunto de actuaciones en medio urbano que tenemos previstas para estos efectos.

Por último, quiero decirles —entrando en dos o tres detalles puntuales— que, efectivamente, la política de seguridad de las obras, fuera de las normas tecnológicas que nosotros tenemos que dar y que hemos dado, es una competencia que corresponde al Ministerio de Trabajo, aunque ya he manifestado a todos los interlocutores sociales que me han planteado esta cuestión que por parte del MOPU la disposición es absolutamente favorable a revisar o a colaborar en la solución de los problemas de seguridad en la construcción. Pero fundamentalmente no es mi Ministerio el responsable de esta actividad, ya de por

sí peligrosa, la de la construcción, actividades que llevan inherentes una carga de riesgo mayor que otras, como puedan ser las agrícolas.

Me voy a referir a otra pregunta concreta, ya al margen de los grandes temas generales, que es la publicidad en carretera. Les diré que estamos haciendo una nueva señalización de las carreteras, empezando a diseñarla y a aplicarla. Seguramente, si tenemos ocasión de discutir la modificación de la Ley de Carreteras, podrá estudiarse esta cuestión. No hay que olvidar que hay legislación sobre la publicidad, como la hay sobre los transportes, que corresponde a otros Ministerios, en los que normalmente lo que se busca es una coordinación. En el plano legislativo, el propio Parlamento puede, mediante los procedimientos de enmiendas, tratar de aproximar esa legislación cuando se proponga. Pero en este momento hay competencias compartidas en estas materias. Por otra parte, hay carreteras de Comunidades Autónomas y carreteras del Estado, y las Comunidades tienen derecho a establecer su propia normativa respecto de las carreteras transferidas. Como ven, son problemas incómodos por lo complejos, por la variedad de poderes que operan sobre los mismos, pero procuraremos abordarlos como abordaremos la señalización de las obras. Les diré que hemos recibido impulsos para actualizar la normativa de señalización en las obras, en las que siempre hay un margen de riesgo.

Señorías, creo que ya he contestado a cuantas cuestiones me han manifestado, excepto la relativa a los teatros. En arquitectura y vivienda no he querido hacer una mención especial, porque consideraba que era un tema bastante más claro en el que los datos que yo pudiera suministrarles hoy no son especialmente novedosos. Hay un programa de recuperación de teatros de signo histórico o con un carácter clásico que son patrimonio cultural, en definitiva, pero, que promovido por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, son rehabilitados en un concierto del MOPU-Ministerio de Cultura-Comunidades Autónomas. Mi proyecto es ampliar ese programa. Estamos estudiando la recuperación de estaciones de RENFE o de ferrocarriles de vía estrecha que ya no están en uso y que tienen un valor ecológico, ambiental, histórico a veces o estético, por lo menos. Disponemos de pocos fondos para este programa. Pretendemos abrir un nuevo programa del que ya han oído ustedes hablar seguramente al Ministro de Transportes y al de Cultura; es el programa sobre el Camino de Santiago. Estamos intentando realizar la finalización de los estudios sobre el Camino histórico de Santiago, de manera que sea posible plantearse, en cooperación con las Comunidades Autónomas y los tres Ministerios (Transportes, Cultura y Obras Públicas y Urbanismo), un programa para rehabilitar y recuperar, el Camino físico de Santiago, el histórico Camino de Santiago para su utilización más intensa por peregrinos, peatones, turistas—cada uno los puede llamar de una manera; seguramente coincide toda la variedad de peatones con motivaciones diferentes en esa ruta— procurando hacer un estudio de los edificios de valor histórico-cultural que a lo largo de la ruta podrían también rehabilitarse, y a la

vez, haciendo una promoción de señales, de planimetría, quizá de albergues o instalaciones adecuadas para que el conjunto de la ruta, como bien cultural de la humanidad, se rehabilite en concordancia incluso con las acciones que el Gobierno francés parece que quiere desarrollar en las tres rutas de acceso al Camino de Santiago español, por Cataluña o por Roncesvalles. Este es un asunto que está todavía en estudio, pero creo que es bueno que SS. SS. tengan conocimiento de ello. Tenemos todavía que establecer conversaciones con las Comunidades Autónomas para estudiar el grado de cooperación y la naturaleza de esa cooperación. Las Comunidades afectadas conocen la existencia de estos estudios. Confío en que próximamente, a nivel intragubernamental, podremos llegar a un acuerdo, porque la naturaleza de las acciones es muy diferente; en la recuperación de edificios, Arquitectura y Cultura tienen ciertas competencias, pero la recuperación del camino físico parece que es una obra más apropiada a la naturaleza y funciones que caracterizan al MOPU y el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones tendría otras facetas que cubrir en su acción.

Sobre el incidente que S. S. ha mencionado, poco tengo que decirle. La verdad es que, si hay unos trámites administrativos preceptivos para todas las autoridades a la hora de iniciar la aceptación de la entrega definitiva de un servicio encargado a un adjudicatario, lo normal es que todas las autoridades se atengan a esa normativa, aunque haya elecciones.

Sinceramente, no he recibido informes detallados de esta cuestión; no le ha dado más importancia, pero supongo que el señor Gobernador ha actuado de acuerdo con sus competencias y con lo que creía sus obligaciones. Como posición de principio, entiendo que si hay unos trámites, por burocráticos que sean, hay que respetarlos, como los respeta también la Administración central en cuantas contrataciones tiene convenidas con adjudicatarios de obras o de servicios promovidos con fondos públicos. Por lo tanto, en ese aspecto poco más tengo que añadir.

Supongo que si el Gobernador ha tomado esas decisiones que hemos conocido por los medios de comunicación es porque tenía motivos para actuar así, pero no puedo entrar en más detalles porque no conozco bien esta cuestión.

Nada más, señorías. Confío en haber sido útil en la información ofrecida a los trabajos parlamentarios, con los que me siento absolutamente solidario por mi condición de Diputado, ya con siete años de experiencia en esta Cámara. Confío en que haya sabido atender las demandas de información de SS. SS. El trámite de las preguntas orales y escritas y el de documentación sigue abierto para cualquier precisión que quieran obtener.

Permítanme terminar mi intervención dejándoles un mensaje que, en su condición de representantes del pueblo, me gustaría que llegase a la población. Estamos haciendo planes muy ambiciosos. Piensen ustedes, por ejemplo, en el plan de carreteras. Soy consciente de que partimos de una situación difícil incómoda en la que el usuario tiene motivos de queja. Nos hemos marcado un horizonte muy ambicioso y me gustaría que la población también recibiera ese mensaje de esperanza, no sólo el men-

saje negativo de que la situación actual es mala, que reciba un mensaje de esperanza porque eso va a beneficiar al conjunto de trabajos para llevar adelante la inversión en el trámite del cumplimiento de las normas de tráfico, en el trámite de la comprensión de aquella política económica que afecta a la política de carreteras y que puede tener su coste para otros sectores.

La inversión que hay que realizar es fabulosa, no inferior a 800.000 millones de pesetas. Me gustaría que detrás de este esfuerzo de planificación y de inversión hubiera también para el ciudadano español un hueco para tener la esperanza de que dentro de unos años vamos a estar en unas condiciones perfectas en el tráfico rodado.

Me doy ahora cuenta que hay un conjunto de preguntas relativas al tráfico en Galicia que no he contestado, pero, salvo que les parezca oportuno que lo haga ahora, se las puedo dar por escrito o verbalmente al señor Diputado. No obstante, sí quiero decirle que el conjunto de accesos a Galicia, los tres accesos del norte, del centro y del sur, así como el acceso desde Asturias, la ruta 550, de norte a sur de El Ferrol hasta la frontera portuguesa, que son las carreteras que corresponden al Estado, se están haciendo ya unas impresionantes inversiones que van a colocar a Galicia en unas condiciones de olvido de la tradicional marginación.

Sepa S. S. que el conjunto de inversiones previstas para Galicia es de 78.000 millones de pesetas. Para que pueda establecer una comparación le diré que las inversiones en mi provincia, por ejemplo, no creo que sobrepasen, en el Plan General de Carreteras, los 1.000 ó 1.300 millones de pesetas, lo cual es razonable, porque la situación de partida es diferente. Las inversiones en Andalucía serán del orden de 110.000 millones de pesetas; las inversiones en Cantabria, de 11.000 millones de pesetas, otra comunidad uniprovincial con un desequilibrio clarísimo a su favor en la inversión de carreteras. Y yo les aseguro que detrás de esas cifras habrá una realidad, y es que, en el caso de Galicia —he visitado ya tres veces las distintas obras que estamos realizando—, dejará de ser una región incomunicada para convertirse en una región magníficamente comunicada. Ese es el deber del MOPU.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Señor Pérez-Olivares, ¿le queda pendiente alguna cuestión?

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Sí, señor Presidente.

Señor Ministro, concretamente mi pregunta relativa a la política de personal entiendo que no ha sido contestada. Comprendo que es bastante difícil hablar de personal, por lo menos en la experiencia que estamos teniendo en los distintos debates parlamentarios, pero me gustaría que me contestase a esta cuestión.

Agradezco al señor Ministro que haya contestado en mi primera intervención a todas aquellas preguntas que estaban implícitas en ella, pero la directa no me la ha con-

testado. Le rogaría que me contestase también a la directa. En realidad es saber si la ley que en este momento está en vigor, de obligado cumplimiento para todos los españoles, se va a aplicar exactamente igual en los edificios de promoción pública que en los de promoción privada...

El señor PRESIDENTE: Señor Pérez-Olivares, usted sabe que la ley obliga a todo el mundo. Ya sabe su Grupo que si hay algún incumplimiento por parte de la Administración o de algún particular puede llevar a los tribunales a los afectados, y su Grupo en eso tiene experiencia. ¿Alguna otra pregunta por contestar?

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Solamente si me puede contestar el señor Ministro a las dos preguntas que le he hecho.

El señor PRESIDENTE: ¿Alguna otra cuestión pendiente de contestar? (Pausa.)

Tiene la palabra el señor Fernández Inganzo.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Simplemente, para darle las gracias al señor Ministro por la exposición que nos ha hecho...

El señor PRESIDENTE: ¿Alguna pregunta concreta, señor Fernández Inganzo?

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Me gustaría matizar algunas cuestiones, pero, a la altura en que estamos del debate, lo dejo para otra ocasión y otro trámite parlamentario.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO (Sáenz Cosculluela): Con mucha brevedad.

Yo no tengo tratamiento de los colectores de población. Ya le he dicho que en España tenemos un 65 por ciento de aguas residuales que se vierten sin tratamiento. El 65 por ciento del conjunto de la sociedad española no trata las aguas. No es un problema de un parador, es un problema de miles de industrias, de miles de instalaciones, de millones de viviendas, de cientos de municipios.

Ya le he dicho que existe el plan general para montar un colector general en Toledo y en ese momento quedarán resueltos esos problemas de contaminación y vertidos al río. Pero como no soy el competente en esa materia, porque la ingeniería sanitaria y el cauce de los ríos es de competencias compartidas, difícilmente puedo comprometer la actuación de otros poderes que también tienen intervención en este tema. De todas maneras, tomo nota de lo que usted me manifiesta, pero mi propósito es hacer cumplir a todos la ley.

Pero sepa S. S. una cosa: la Ley de Residuos tóxicos y peligrosos —los efluentes especialmente malignos para la salud y para la sanidad son, en este momento, de 1.500

millones de toneladas—, la Ley de Residuos Tóxicos establece un período de adaptación para que no haya una política medio ambiental que rompa con el legítimo deseo de las empresas de sobrevivir económicamente y de mantener su actividad.

Por lo tanto, hay que ser duros y constantes en la aplicación de la Ley, pero, al mismo tiempo, hay que tener la prudencia para que la política medio ambiental no sea una política antiindustrial. En este caso estamos hablando de una política industrial de la hostelería. Es decir, S. S. debe ver el conjunto de factores a la hora de valorar la situación. Sólo esa visión de conjunto y esa necesidad de no hacer una política antiindustrial permite hacer una política medio ambiental que no sea una agresión a situaciones que hay que corregir, pero que hay que tratar con un sentido de la prudencia.

En cuanto al tema del parador que usted cita, me voy a enterar de cuál es la situación, porque yo desconozco ese dato. A lo mejor resulta que no tengo competencias en esa cuestión, pero no olvide S. S. que tengo que tratar a todos por igual y la verdad es que estoy tratando con moderación y con templanza al conjunto de las industrias que contaminan en España, para que la política medio ambiental tenga la progresividad necesaria, pero no tanta como para hacer una política antiindustrial, lo cual sería una barbaridad.

En cuanto a la política de personal, hemos terminado toda la política de readaptación de la estructura de la plantilla del MOPU a la nueva situación legal. Hemos aprobado, por tanto, en el Consejo de Ministros la definitiva plantilla del MOPU; estamos pendientes de desarrollar el Real Decreto que eliminaba las Delegaciones Provinciales del MOPU y se sustituirán por Jefaturas de Carreteras y de Costas, y en estas semanas, estamos trabajando en el nombramiento de los oportunos jefes de

carreteras y de costas para que cuando se produzca el desarrollo del Real Decreto, a instancias de los Ministerios del Interior, de Presidencia y del MOPU, podamos satisfacer definitivamente esa estructura administrativa.

En lo que se refiere a la plantilla del personal del MOPU, se han aprobado ya el conjunto de Subdirecciones Generales que el Gobierno consideró necesarias para atender el conjunto de trabajos del MOPU. Estamos en la fase de nombramientos de todo el conjunto de Subdirectores Generales y, a partir de ahí, se producirán las convocatorias de concurso para el personal relacionado con la nueva estructura que está adoptando el MOPU.

Esa es la política que estamos desarrollando. Somos un Ministerio que afortunadamente ha podido ser de los primeros en culminar toda la tarea normativa que regula la plantilla y, por tanto, estamos en condiciones de ir con cierta celeridad en la aplicación de esas plantillas. Pero todavía se consumirán algunas semanas hasta completar el conjunto de nombramientos de Subdirectores Generales y la apertura de los necesarios concursos de traslado, donde haya que remodelar, en virtud del Decreto de plantillas, la estructura orgánica y funcional del Ministerio.

Estamos efectuando esos trabajos en este momento con arreglo a lo que dispone la Ley de Medidas de Reforma de la Función Pública y yo confío en que para fin de año esté culminada esta tarea.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Sólo nos resta agradecerle, de nuevo, su presencia entre nosotros y su interés en cumplimentar cada una de las preguntas que le han formulado los señores Diputados.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y treinta y cinco minutos de la mañana.

